



INHOUD

ANDERE AANPAK VOOR OPVOERPROBLEMATIEK	1
CURSUS 'VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT' IN OKTOBER VAN START	2
COLUMN	3
DE REGIONALE VERKEERSVEILIGHEID IN KAART GEBRACHT	4
EMOTIES BIJ VRACHTAUTOCHAUFFEURS	6
MET AMBITIE EN DAADKRACHT NAAR EEN AANZIENLIJK VEILIGER WEGVERKEER	7
NIEUWE MOGELIJKHEDEN VOOR BIS-V	7
NIEUWE EN DIRECTE TELEFOONNUMMERS	7
PUBLICATIES COLOFON	8

Andere aanpak voor opvoerproblematiek

BROM- EN SNORFIETSEN WORDEN VEEL EN VAAK OPGEVOERD, WAT BIJDRAAGT AAN HET HOGE RISICO OM VERKEERSSLACHTOFFER TE WORDEN VOOR DEZE CATEGORIEËN WEGGEBRUIKERS. DIT SLACHTOFFERRISICO IS BIJVOORBEELD VOOR 16-17 JARIGEN FACTOR 15 HOGER DAN HET RISICO VOOR FIETSERS IN DEZE LEEFTIJDSCATEGORIE. IN 1999 IS EEN EU-REGLEMENT VAN KRACHT GEWORDEN DAT HET OPVOEREN VAN BROM- EN SNORFIETSEN MOET BEMOEILIJKEN. UIT RECENT ONDERZOEK IS ECHTER GEBLEKEN DAT DE NIEUWE WETGEVING DE OPVOERPROBLEMATIEK NIET OPLOST. MOETEN ER GEEN INGRIJPENDER MAATREGELEN VOLGEN VOOR DEZE VOERTUIGCATEGORIEËN?

De maximumsnelheid van bromfietsen is wettelijk vastgelegd op 45 km/uur, en die van snorfietsen op 25 km/uur. Maar in de praktijk kan 25% van de bromfietsers sneller dan 50 km/u (en 5% zelfs sneller dan 70 km/u), terwijl 15% van de snorfietsen sneller kan dan 40 km/u, en

5% sneller dan 50 km/u. Deze voertuigen kunnen zoveel sneller rijden doordat zij zijn opgevoerd. In technische zin is in feite geen sprake van opvoeren, maar van het weghalen van restricties. De basis van de normale brom- en snorfiets is namelijk een motorblokje en



carbureteur waarmee gemakkelijk 80 km/uur kan worden behaald, de door de fabrikant aangebrachte restricties beperken het vermogen. Volgens het nieuwe EU reglement (97/24/EEG) moeten voornoemde restricties door "onbevoegden" moeilijk te verwijderen zijn. Onder begeleiding van de SWOV hebben twee studenten van de HTS Autotechniek te Arnhem onderzocht hoe effectief dit nieuwe reglement is. De volgende schakels en aspecten die in de keten tussen regelgeving en gebruiker een rol spelen,

zijn daarbij onderzocht: EU regelgeving, fabrikant, typegoedkeuring, importeur, dealer en brancheorganisaties, markt opvoerderdelen, handhaving door politie en de gebruiker. De bevindingen van deze studie worden door de SWOV onderschreven.

Uit het onderzoek blijkt dat het nauwelijks mogelijk is regelgeving te maken die het opvoeren van brom- en snorfietsen in voertuigtechnisch opzicht kan voorkomen. Voor reparaties zullen onderdelen immers altijd gedemonteerd

moeten kunnen worden. Ook bleek uit een mystery guest-onderzoek dat de detailhandel, op verzoek van de klant, brom- en snorfietsen die voldoen aan de nieuwe EU-bepalingen, kan en wil opvoeren. Gemiddeld wordt hiervoor f 100,- berekend, hoewel het soms ook gratis is of inbegrepen in de afleveringskosten. Bovendien zijn opvoersetjes overal te koop, ook via internet. De brancheorganisaties zijn niet in staat hun leden het opvoeren en het verkopen van opvoersetjes te verbieden. Controle op opgevoerde voertuigen wordt bemoeilijkt doordat het onderscheid tussen brom- en snorfietsen met het nieuwe EU reglement lastiger geworden is. Er is nu geen verschil meer in typegoedkeur nummers van brom- en snorfietsen, waardoor alleen op basis van een onderdeel-specificatie vastgesteld kan worden met welk voertuigtype men van doen heeft. Kentekening voor brom- of snorfiets kan dit probleem in principe oplossen. Het nieuwe EU voertuigreglement lost de opvoerproblematiek en de draaan gekoppelde onveiligheid voor en voor

Cursus 'Verkeersveiligheidsaudit' in oktober van start

U kunt zich nog opgeven voor de cursus 'Verkeersveiligheidsaudit' (zie ook SWOV-schrift 85 en 86). De cursus staat gepland voor oktober en november van dit jaar. Expertise van binnen en buiten de SWOV zullen de verschillende cursusonderdelen verzorgen. De cursus bestaat uit delen van ieder één dag. Het eerste deel is bedoeld voor iedereen die meer wil weten over het gebruik en de toepassingsmogelijkheden van de verkeersveiligheidsaudit. Dit deel wordt op verschillende locaties in Nederland gehouden. Het tweede, aanvullende, deel is bedoeld voor mensen die zelf auditor willen

worden. Degenen die de cursus met goed gevolg afleggen zullen op een algemeen beschikbare lijst van gekwalificeerde auditoren worden geplaatst, waaruit auditaanvragers hun keus kunnen maken. Voor het tweede deel is ruime ervaring nodig op het gebied van infrastructuur, wegontwerp en verkeersveiligheid, dit deel vindt plaats in Breda.

Voor meer informatie over inhoud, data, kosten en aanmelding kunt u terecht bij DTV Consultant (telefoon 076 53 022 30, internet www.dtvconsultants.nl).



brom- en snorfietsers du niet op .Extra maatregelen zijn nodig om de veiligheid van deze risicovolle groep verkeersdeelnemers te vergroten .

Op termijn zou een duidelijke onderscheid gemaakt moeten worden tussen de bromfiets (met een helmdraagplicht en praktijkexamen) en de fiets met hulpmotor (met een motorblok van beperkte cilinderinhoud, een frame met trappers, geen helmdraagplicht) . Dit schept helderheid voor de rijders en overige weggebruikers en het zou handhaving door de politie sterk vereenvoudigen .



Ook de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat dat in 2003 alle brom- en snorfietsen een eigen kenteken krijgen, komt de handhavingstaak ten goede . De kentekening gaat gelden voor alle nieuwe en reeds in gebruik zijnde brom- en snorfietsen, waarbij uitsluitend goedgekeurde voertuigen een kenteken ontvangen . Het zo gesaneerde voertuigenpark kan effectief worden gehandhaafd, mits er, voorafgaand aan de sanering, een handhavingstrategie ontwikkeld is om een zo hoog mogelijk rendement (lees pakkans) te bereiken.

Duidelijke herkenbaarheid van brom- en snorfietsen maakt het mogelijk om beter op te treden tegen het opvoeren van deze voertuigen. (Europese) maatregelen hiertoe zijn nodig om de opvoerproblematiek daadwerkelijk aan te pakken.

Column

door Fred Wegman (Directeur SWOV)



Het gaat om de knikkers...

Al heel wat jaren vindt er een discussie plaats over verkeershandhaving die bijna ongekend fel is voor bestuurlijk Nederland. Het gaat er in de discussie niet om dat er een behoorlijk niveau van handhaving moet zijn en dat de verkeersveiligheid gebaat is bij betere handhaving, want daar lijkt iedereen het wel over eens te zijn. De SWOV verwacht zelfs dat door intensievere verkeershandhaving het aantal slachtoffers met tientallen procenten teruggedrongen zou kunnen worden.

Nee, het gaat in de discussie om de organisatie en de aansturing van de handhaving. De traditionele leveranciers van handhaving, politie en justitie, hadden in het verleden regelmatig te veel andere prioriteiten om zich meer, of op een andere manier in te zetten voor verkeershandhaving. Met name gemeenten en provincies zijn zich daarom sterk gaan maken voor wat is gaan heten bestuurlijke handhaving, in het verlengde van toezicht op parkeren. Bestuurlijke handhaving zou het mogelijk maken dat handhavingstaken dan ook door andere organisaties dan politie en justitie verricht kunnen worden. Hierdoor rijst de vraag wie er in Nederland de verkeershandhaving hoort te verzorgen - een vraag waarop ik hier niet in zal gaan.

Ik kies hier voor een praktische invalshoek in de discussie over verkeershandhaving. Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan vertaalt de nationale verkeersveiligheidsaankomst naar de regio's. De regio's - provincies en kaderwetgebieden - zullen de regionale taakstelling proberen te bereiken met een concreet pakket van maatregelen. In dat pakket zal naar verwachting verkeershandhaving naast allerlei andere maatregelen een belangrijke plaats innemen. Ik stel me voor dat de regio dan een verzoek aan de leverancier van verkeershandhaving zal laten uitgaan: doe mij dit jaar 1000 uur alcoholtoezicht, 100 snelheidscamera's, 1000 uur toezicht op snelheid van bromfietsers, etc. Er zal daar vooraf een verwacht effect voor moeten worden ingeschat en vervolgens in de praktijk nagegaan worden of de leverancier volgens afspraak levert, en of het beoogde veiligheidseffect is bereikt. Als het beoogde veiligheidseffect niet bereikt is, zullen nieuwe afspraken tussen leverancier en afnemer gemaakt moeten worden. De financiering van dit beleid hoeft geen probleem te zijn als wordt afgesproken dat opbrengsten van boetes ook voor de bekostiging van dit beleid mogen worden gebruikt. Het werkelijke probleem lijkt me te zijn als de leverancier niet wil of kan leveren. In dat geval zou er een 'handhavingstekort' zijn. Vanuit dit concrete perspectief heeft politiek en bestuurlijk Nederland een handhavingprobleem op te lossen. Een principiële debat over handhaving is mooi, maar uiteindelijk gaat het wel om de knikkers ...

De regionale verkeersveiligheid in kaart gebracht

IN HET NATIONAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN (NVVP) IS VASTGELEGD DAT ER IN 2010 NIET MEER DAN 750 DODEN EN 14.000 ZIEKENHUISGEWONDEN IN HET VERKEER MOGEN VALLEN. OM DEZE LANDELIJKE TAAKSTELLING TE HALEN, ZULLEN PROVINCIES EN KADERWETGEBIEDEN DEZELFDE AMBITIE IN HUN VERKEERS- EN VERVOERPLANNEN MOETEN OPNEMEN. OM HEN DAARBIJ TE HELPEN HEEFT HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT DE SWOV GEVRAAGD EEN METHODIEK TE ONTWIKKELLEN: DE VERKEERSVEILIGHEIDSVR-VERKENNER IN DE REGIO (VVR).



Alle negentien regio's (provincies en kaderwetgebieden) dienen in het voorjaar van 2002 hun voorlopige doorvertaling van de landelijke doelstelling vast te leggen, waarna de Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen opgesteld worden. Met afspraken voor begrotingen en concrete maatregelen. De VVR-methodiek leidt tot voorlopige regionale doelstellingen op basis van schattingen van effecten van regionale verkeersveiligheidsmaatregelen. De VVR houdt rekening met regionale verschillen in uitgangspunten en ontwikkelingsmogelijkheden. Omdat verkeersveiligheid gezien wordt als het ongewenste product van mobiliteit en risico, wordt per regio de mobiliteit en het risico gemeten, en wordt de invloed van maatregelen op deze grootheden nagegaan. De VVR bestaat uit vijf modules.

Module 1: Weglengten, wegtypen, verkeersintensiteit en risico.

Module 1 beschrijft het verkeerssysteem en de verkeersonveiligheid in het referentiejaar 1998. Het geeft een schatting van de risico's in 1998, uitgedrukt in het aantal letselongevallen per miljoen gereden autokilometers per wegtype voor de wegbeheerders in alle 19 regio's. Hierdoor kunnen regio's in dit stadium van de methodiek al vergeleken worden op hun verdeling van weglengten en hun risicowaarden per wegtype. Hiervoor is informatie nodig over de lengte van aanwezige wegtypen, de verkeersintensiteit op die wegen en de verkeersslachtoffers op die wegen. Een belangrijk onderscheid dat in module 1 wordt gemaakt is naar bebouwing. Het wegverkeer en de verkeersveiligheid verschillen sterk bij situaties binnen en buiten de bebouwde kom. Bovendien

loopt de verhouding tussen wegen binnen en buiten de kom in alle regio's vrij sterk uiteen. Dit geldt ook voor het onderscheid naar wegtype buiten de kom. Regio's met relatief veel kilometers autosnelweg worden daarom onderscheiden van regio's waar autosnelwegen weinig voorkomen. Bij het in beeld brengen van de situatie in 1998 wordt gewerkt met de gebruikelijke (oude) RONA-indeling. Binnen de kom worden wegen alleen onderverdeeld naar verkeersaders en woonstraten. De vier verschillende wegbeheerders -rijk, provincie, gemeente en waterschap- is gevraagd informatie over de weglengte te verschaffen. Maar de weglengte van wegtypen zegt niet genoeg. Belangrijk is ook de hoeveelheid verkeer per wegtype. Voor de drukke rijks- en provinciale wegen zullen telgegevens beschikbaar zijn, omdat daar frequent en systematisch geteld wordt. Voor de overige wegen wordt voornamelijk met geschatte intensiteiten gewerkt. De mobiliteit per wegtype (verkeersprestatie in aantal gereden kilometers) wordt berekend door weglengte en intensiteit met elkaar te vermenigvuldigen. De geregistreerde aantallen letselongevallen worden met het NWB-bestand over de wegbeheerders per regio verdeeld.

Module 2: Ontwikkelingen in mobiliteit en risico

Module 2 brengt de verkeerssituatie in beeld voor het jaar 2010. Veel van de veranderingen in de periode 1998 tot 2010 zijn onvoorspelbaar, waardoor aannamen over ontwikkelingen onvermijdelijk zijn. Regionale ontwikkelingen in de mobiliteit en de risico's zullen beter te vergelijken zijn als de aannamen ook op hun effect vergeleken kunnen worden. Belangrijke aannamen in deze module betreffen de herverdeling van de weglengten en



intensiteiten, (horend bij de wegtypen van 1998) naar de nieuwe duurzaam-veilige wegcategorieën. Alle regio's hebben inmiddels hun wegennet gecategoriseerd. De herverdeling van de intensiteiten is moeilijk te schatten. Daarom is in dit stadium sprake van een *beoogde* verandering. In module 2 wordt, los van de weg categorisering, ook aandacht besteed aan de groei van het wegennet en de verkeersprestatie. Het resultaat van module 2 is een schatting van de verkeerssituatie in 2010: per regio en wegbeheerder het aantal kilometers weglengte en het aantal autokilometers per duurzaam veilige weg categorie. In dit stadium van de methodiek kunnen regio's worden vergeleken op hun verdeling van weglengten en verkeersprestaties over weg categorieën.

Module 3: Duurzaam Veilig maatregelen

De derde module richt zich op de risicodaling door implementatie van Duurzaam Veilig (DV)-maatregelen per weg categorie. De reductiepercentages van de maatregelen die de regio zelf voorstelt, worden in een latere module (5) vastgesteld en in de methodiek opgenomen.

In de Maatregel-Wijzer, die onlangs door het Infopunt Duurzaam Veilig is gepubliceerd, worden pakketten van DV-maatregelen genoemd met een geschatte reductie in verkeersslachtoffers. Het geschatte reductiepercentage van een pakket voor een bepaalde weg categorie wordt toegepast op het risico van het oorspronkelijke weg type. Steeds gaat het om maatregelen specifiek voor een regio. De landelijke maatregelen,

zoals gedragsbeïnvloedende snelheids-handhaving en de rijopleiding of voertuigverbeteringen en telematica-toepassingen, worden afzonderlijk beschouwd. De VVR houdt ook rekening met de risicoreductie die optreedt als gevolg van reeds genomen maatregelen die continu doorwerken, zoals de rijopleiding en educatieve programma's, en de normale verbeteringen aan voertuigen en wegen. Om een indruk te krijgen van de kosten van maatregel-pakketten wordt van alle regionale maatregelen de prijs gevraagd per 'eenheid'. Maatregelen per kilometer weglengte hebben een prijs per kilometer en de maatregelen per locatie hebben een prijs per stuk.

Het resultaat van module 3 is een schatting van de risico's per regio op weg categorieën in 2010. Deze risico's kunnen worden opgeteld tot een gemiddeld risico voor het hele wegennet in de regio. In dit stadium van de methodiek worden regio's vergeleken op het gemiddelde regionale risico voor het wegennet in 1998 (uit module 1) en verder op hun keuzes van duurzaam veilige maatregelen om die risico's te verlagen.

Module 4: Effectschattingen

In module 4 wordt met de gegevens uit de eerste drie modules een effectschatting uitgevoerd van alle maatregelen die tot het basis scenario behoren. Dat zijn dezelfde maatregelpakketten die eerder zijn doorgerekend voor het NVVP (SWOV rapport D-2000-9). Het resultaat van module 4 is een schatting van de regionale slachtofferreductie op weg categorieën in 2010 in vergelijking met de aantallen slachtoffers in 1998 (module 1). Hiermee kunnen regio's worden vergeleken op hun bijdrage aan de landelijke taakstelling onder de aanname dat elke regio voor het basisscenario kiest. Bovendien is voor elke regio het totaal aan benodigde kosten geschat dat bij het basis scenario hoort.

Module 5: Kosten-effectiviteit van maatregelen

Module 5 ten slotte, betreft de kosten-effectiviteit van de regionaal gekozen

maatregelen. Voor de maatregelen die niet in het basisscenario voorkomen, zullen eerst de reductiepercentages, de omvang van de toepassing en de kosten geschat moeten worden. Het resultaat van module 5 is een rangorde van regionale maatregelen op grond van de scores op de kosten-effectiviteitsschaal.



De gekozen regionale pakketten kunnen vergeleken worden op hun bijdrage aan de landelijke taakstelling. Regio's kunnen hun maatregelenpakket zo bijstellen dat de regionale taakstelling haalbaar is en dat de som van alle regionale taakstellingen uitkomt op de landelijke taakstelling. Bovendien wordt voor elke regio het totaal aan benodigde kosten geschat dat bij het voorlopig gekozen pakket hoort.

Vervolg

Van alle modules wordt verslag gedaan door de regio's met toelichting op de gekozen aannamen. Het eindresultaat vormt de geschatte reducties van het aantal verkeersdoden en geregistreerde ziekenhuisgewonden. De rapportages zullen in een standaardvorm opgesteld worden, en besluiten met conclusies voor het verkeersveiligheidsbeleid dat gevoerd dient te worden om aan de landelijke en regionale taakstelling te kunnen voldoen.

In een onafhankelijk onderzoek worden de rapportages onderworpen aan een vergelijking op consistentie. Het eindrapport dient tevens als voorbereiding op bestuurlijke afspraken die door de Plangroep Duurzaam Veilig aan de minister van Verkeer en Waterstaat worden voorgelegd in april 2002.



Emoties bij vrachtautochauffeurs

Simon Loo



DE RELATIE TUSSEN VERKEERSVEILIGHEID EN EMOTIES EN STEMMINGEN BIJ VRACHTAUTOCHAUFFEURS IS IN EEN RECENTE STUDIE VAN DE SWOV IN KAART GEBRACHT. IN HET ONDERZOEK IS MET NAME GEKEKEN NAAR GEVOELENS DIE ONTSTAAN DOOR TWEE MAATREGELEN DIE SPECIFIEK BETREKKING HEBBEN OP HET VRACHTVERKEER: HET INHAALVERBOD EN DE SNELHEIDSBEGRENZER. AAN HET VRAGENLIJSTONDERZOEK WERKTEN 291 VRACHTAUTOCHAUFFEURS MEE. HET ONDERZOEK MAAKT DEEL UIT VAN HET MEERJARIG ONDERZOEKSPROGRAMMA VAN DE SWOV. EEN DEEL VAN HET ONDERZOEK IS UITGEVOERD IN OPDRACHT VAN HET VERBOND VAN VERZEKERAARS.

Het onderzoek (R-2001-14) bestaat uit drie delen. In het eerste gedeelte, dat in dit artikel centraal staat, wordt onderzocht hoe (vrijheidsbepalende) verkeersmaatregelen samenhangen met irritatie. Het tweede gedeelte verbindt elementen uit bestaande emotietheorieën aan verkeersveiligheid, en tot slot wordt gekeken naar consequenties van stemmingen en emoties bij vrachtautochauffeurs op (verkeers-)veiligheid.

Het eerste gedeelte is een inventarisatie van 32 verkeerssituaties die samenhangen met het inhaalverbod of de snelheidsbegrenzer, of met allebei. Onderzocht is hoe vaak deze situaties voorkomen en hoe vervelend de situaties gevonden worden. Wanneer situaties erg vervelend zijn of vaak voorkomen, treedt irritatie op; de frequentie van voorkomen vermenigvuldigd met de mate van vervelendheid is daarom een goede maat voor irritatie. Bepaalde situaties komen immers misschien niet zo vaak voor maar zijn wel erg vervelend, hetgeen evenveel irritatie kan oproepen als een situatie die wat minder vervelend is, maar wel vaak voorkomt.



Een aantal situaties met een relatief hoge score voor irritatie is nader onderzocht. Van deze zes situaties zijn er drie relevant voor het inhaalverbod, en drie voor de snelheidsbegrenzer:

Relevant voor inhaalverbod

U rijdt met uw vrachtauto op de autosnelweg achter een personenauto die langzamer rijdt dan u zou willen. Er geldt een inhaalverbod en u kunt er dus niet langs.

U rijdt met uw vrachtauto op een autosnelweg. Een vrachtauto achter u rijdt dicht op u om u sneller te laten rijden. Er geldt namelijk een inhaalverbod waardoor hij u niet kan inhalen.

U rijdt met uw vrachtauto op een autosnelweg in een colonne van vrachtauto's. Dat komt door het inhaalverbod.

Relevant voor snelheidsbegrenzer

U rijdt met uw vrachtauto op een autosnelweg en bent een vrachtauto aan het inhalen. Door uw snelheidsbegrenzer duurt het inhalen heel lang.

Door uw snelheidsbegrenzer heeft u meer moeite een heuvel of brug op te rijden.

U rijdt met uw vrachtauto op een autosnelweg en bent een personenauto aan het inhalen. Terwijl u aan het inhalen bent verhoogt de ander zijn snelheid. Door uw snelheidsbegrenzer duurt het inhalen heel lang.

Tabel 1: Onderzochte verkeerssituaties

Uit het onderzoek blijkt dat situaties die relevant zijn voor het inhaalverbod irriteranter zijn en aanleiding geven tot meer boosheid dan situaties die met de snelheidsbegrenzer te maken hebben. Het is daarom belangrijk om aandacht te blijven geven aan het waarom van de maatregel, bijvoorbeeld door het voordeel van het inhaalverbod voor de doorstroming te benadrukken. Verder worden gedragingen van bestuurders van personenauto's als vervelender ervaren dan dezelfde gedragingen door vrachtautochauffeurs. Voorlichting richting beide groepen bestuurders kan het wederzijdse begrip

doen toenemen en daarmee wellicht negatieve gevoelens beperken.

Naast de samenhang tussen verkeersmaatregelen en irritatie, zijn ook stemmingen en emoties bij vrachtautochauffeurs bestudeerd aan de hand van emotietheorieën. In emotietheorieën speelt het ervaren van schade aan belangen een grote rol. Voor vrachtautochauffeurs kan daarbij gedacht worden aan 'niet kunnen doorrijden', of 'aantasting van gevoel van veiligheid'. Het onderzoek toont dat wanneer chauffeurs dergelijke schade

aan belangen ervaren, zij eerder overtredingen begaan en bekeurd worden. Overtredingen en bekeuringen blijken ook samen te hangen met bepaalde stemmingen en emoties, zoals geïrriteerdheid en gejaagdheid. Indien u meer over emotietheorieën, verkeersmaatregelen en vrachtautochauffeurs wilt weten, verwijzen we u naar het rapport (R-2001-14), dat ook via onze website beschikbaar is (www.swov.nl).

Met ambitie en daadkracht naar een aanzienlijk veiliger wegverkeer

NA HET ZOMERRECES VINDT VERDERE BESLUITVORMING OVER HET NATIONAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN (NVVP) PLAATS. IN EEN HOORZITTING VAN DE VASTE KAMERCOMMISSIE VERKEER EN WATERSTAAT OVER HET NVVP HEEFT DE SWOV HAAR VISIE OP HET VERKEERSVEILIGHEIDSONDERDEEL VAN HET PLAN UITEENGEZET. VOLGENS DE SWOV BIEDT HET NVVP HEEL GOEDE AANZETTEN VOOR EEN VERDERE BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID, MAAR ZIJN ER ONVOLDOENDE ZEKERHEDEN DAT VOORZIEN BELEID OOK ECHT TOT UITVOERING KOMT. HET HUIDIGE NVVP IS ZEKER NIET HET MAXIMAAL HAALBARE. IN EEN NOTA DIE IN HET NAJAAR VERSCHIJNT, WORDEN VERBETERINGSVOORSTELLEN NADER UITGEWERKT.

De nota "Met ambitie en daadkracht naar een aanzienlijk veiliger wegverkeer" gaat in op de vraag of we in Nederland met het NVVP genoeg doen om de verkeersveiligheid te bevorderen. De kwantitatieve nationale taakstelling, die regionaal doorvertaald moet worden, zal zeker een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid hebben. De vraag is of een verdergaande reductie van het aantal slachtoffers realistisch is en tegen

welke prijs dit bereikt kan worden. Met behulp van de 'vermijdbare ongevallen - aanpak' wil de SWOV de vraag beantwoorden of een ambitieuzere taakstelling gehaald zou kunnen worden. Vermijdbare ongevallen zijn die ongevallen waarvan we met een grote mate van waarschijnlijkheid weten wat te ondernemen om ze te voorkomen. Bovendien zijn de kosten van de te nemen maatregelen lager dan de baten

(minder verkeersongevallen en slachtoffers). Draagvlak, het tempo waarin beleid wordt uitgevoerd, aandacht voor bijzondere groepen verkeersdeelnemers en snelheidsbeheersing zijn belangrijk bij het voorkomen van vermijdbare ongevallen. Deze onderwerpen komen dan ook uitgebreid aan de orde in de nota. Ook worden er enkele ideeën ontwikkeld voor de organisatie van beleid onder het motto: Van C naar D?

Nieuwe en directe telefoonnummers

Om de bereikbaarheid van SWOV-medewerkers nog verder te vergroten, hebben alle medewerkers sinds eind augustus directe telefoonnummers. Naast deze doorkiesnummers blijft de SWOV bereikbaar via een centraal nummer: 070-3173333. Het oude telefoonnummer van de SWOV (070-3209323) blijft voorlopig ook nog in gebruik. Een lijst met de nieuwe telefoonnummers wordt met dit SWOV-schrift meegezonden en is uiteraard ook terug te vinden op de SWOV-website: www.swov.nl.

Nieuwe mogelijkheden voor BIS-V

EIND VORIGE EEUW (MEI 1993) KWAM DE EERSTE VERSIE VAN HET BELEIDSINFORMATIESYSTEEM VERKEERSVEILIGHEID (BIS-V) UIT. BIS-V HEEFT ALS DOEL OM VERKEERSVEILIGHEIDSPROFESSIONALS TE VOORZIEN VAN HOOGWAARDIGE KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE INFORMATIE. INMIDDELS BESTAAT ER EEN OMVANGRIJKE GEBRUIKERSGROEP VAN DIT INFORMATIESYSTEEM. DE INTRODUCTIE VAN BIS-V OP INTERNET MAAKT HET SYSTEEM TOEGANKELIJK VOOR NOG MEER BIS-GEBRUIKERS.

Probleembeschrijvingen en analyses, maatregelen, doelstellingen en de mogelijkheid om interactief gegevens te analyseren, vormen BIS-V. Het informatiesysteem werd tot op heden uitsluitend gedistribueerd via een CD-rom. Wanneer in het najaar BIS-V op internet te raadplegen is, heeft u voor het gebruik van de database bijvoorbeeld geen licentie meer nodig, en hoeft u zelf niets meer te installeren. Kort gezegd heeft de overgang



Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal
1993	100	1994	100	1995	100	1996	100	1997	100
1998	100	1999	100	2000	100	2001	100	2002	100
2003	100	2004	100	2005	100	2006	100	2007	100
2008	100	2009	100	2010	100	2011	100	2012	100

van BIS-V op CD-rom naar BIS-V op internet enkele belangrijke voordelen:

- Actualiteit. Op het moment dat wij de

inhoud actualiseren, is deze onmiddellijk voor u beschikbaar.

- Kostenbesparing. U hoeft geen licentie meer af te sluiten om de database te kunnen raadplegen.
- Eenvoud. Naast uw browser hoeft u geen andere software te installeren.
- Beschikbaarheid. Toegang tot het WorldWideWeb is niet plaats- of computergebonden. Overal waar een internetaansluiting is, kunt u BIS-V in de toekomst raadplegen.

Wij willen dit systeem in het najaar operationeel hebben, waarna er weer cursussen over BIS-V aangeboden zullen worden. Wanneer u automatisch op de hoogte gehouden wilt worden van deze ontwikkelingen, kunt u daarover een e-mail sturen naar swov@swov.nl.

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: swov@swov.nl. Hier 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.

Emoties bij vrachtautochauffeurs

Vragenlijststudie naar emoties en stemmingen in diverse verkeerssituaties en de relaties met onveilig gedrag. Dr. P.B.M. Levelt. R-2001-14. 73 blz. f. 25, -

Afwegingen inzake bestuurlijk en publiek draagvlak bij de besluitvorming op het terrein van verkeersveiligheid

Een analyse aan de hand van de maatregelen Bromfiets op de Rijbaan en Voorrang voor Fietsers van Rechts. Dr. Ch. Goldsbeld & A.A. Vis. R-2001-13. 126+21 blz. f. 45, -

Ontwikkelingen op het gebied van Intelligente Transportsystemen

Een inventarisatie van Intelligente Transportsystemen, relevant beleid en toekomstverwachtingen. Ir. Oei Hway-liem & ir. R.G. Eenink. R-2001-17. 36+2 blz. f. 20,-

De rijvaardigheid en trainbaarheid van jonge verkeersdeelnemers

Een wetenschappelijk experiment met jonge bromfietzers in het verkeer van Leeuwarden en omgeving. Dr. Ch. Goldenbeld & S. Houwing. R-2001-16. 86+76 blz. f. 50,-

Opname en afbraak van alcohol in het menselijk lichaam

Verslag van een demonstratie naar aanleiding van een 'experiment' in het tv programma "Blik op de Weg". M.P.M. Mathijssen & drs. D.A.M. Twisk. R 2001-19. 50+10 blz. f. 22,50.

Promotion of mobility and safety of vulnerable road users

Final report of the European research project PROMISING. Roelof Wittink (ed.). D 2001-3. 97 blz. f. 30, -

Verantwoording van het onderzoek voor het IPO naar de NVVP-taakstelling 2010

De vaststelling van effecten en kosteneffectiviteit van maatregelen en toetsing aan financiële randvoorwaarden, in opdracht van het Interprovinciaal Overleg (IPO). Ing. C.C. Schoon, mr. P. Wesemann & drs. R. Roszbach. R 2001-3-40 blz. f. 20, -

Traffic Safety Information in South Africa

How to improve the National Accident Register. Ir. J. van der Sluis (ed.). R-2001-18. 34+66 blz. f. 30, -

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, Ragnhild Davidse, Atze Dijkstra, Boudewijn van Kampen

Eindredactie: Nicole de Bree

Foto's: Paul Voorham, Voorburg, Theo Janssen, Zoetermeer

Realisatie: Slee Communicatie, www.slee.nl

Informatie- en redactieadres:

SWOV

Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam

T 070-3173333 (let op: gewijzigd telefoonnummer)

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 070-3173333 (let op: gewijzigd telefoonnummer)

F 070-3201261

E swov@swov.nl

I www.swov.nl