



Nationaal Verkeers- veiligheidscongres 2002: inspirerend en bindend

OP 18 APRIL VOND HET NATIONAAL VERKEERSVEILIGHEIDSCONGRES (NVVC) PLAATS. DE VOORDRACHTEN EN WORKSHOPS BODEN RUIMTE VOOR NIEUWE INZICHTEN, INSPIRERENDE VOORSTELLEN EN UITWISSELING VAN MENINGEN. DE PAUZES WERDEN GOED BENUT VOOR HET AANHALEN VAN CONTACTEN.

Guido van Woerkom, hoofddirecteur van de ANWB, opende het plenaire deel met een toespraak over verkeersethiek. Hij gaf, in navolging van de filosoof Achterhuis, aan dat bij het beïnvloeden van de verkeersmoraal ook naar de regelgeving moet worden gekeken. Vraag je mensen te stoppen voor rood licht omdat ze anders het vertrouwen schenden van degenen die groen licht hebben? Of gebruik je als argument dat

ze anders een bekeuring krijgen? Wat voor boodschap zendt de overheid uit door enerzijds impliciet van bromfietzers te verwachten dat ze binnen de bebouwde kom met de stroom meerijden en anderzijds te zeggen dat de snelheidslimiet 30 km/uur is? Welk signaal krijgen weggebruikers door de campagne met het motto 'handsfree bellen, niks aan de hand', terwijl we uit onderzoek weten

INHOUD

NATIONAAL VERKEERSVEILIGHEIDSCONGRES 2002: INSPIREREND EN BINDEND

1

SWOV-PRIJS UITGEREIKT

2

COLUMN

3

NIET BELLEN ONDER HET RIJDEN, LIEVER OOK NIET HANDSFREE!

4

VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTEN VAN HET WOONBELEID 2000-2010

4

INFRASTRUCTUUR MET OOG VOOR DE OUDERE VERKEERSDEELNEMER

5

IS 'LIGHT RAIL' DUURZAAM-VEILIG?

6

ALCOHOLSLOT: EFFECTIEF, MAAR OOK HAALBAAR IN NEDERLAND?

6

CURSUSAANBOD NAJAAR 2002

7

SWOV-WEBSITE GEHEEL VERNIEUWD

7

PUBLICATIES
COLOFON

8

dat handsfree bellen bijna even gevaarlijk is als handheld?

Forse normovertredingen worden vaak voorafgegaan door kleine, zo bracht de heer van Woerkom naar voren, en normen kalven af als overtreding veelvuldig wordt 'toegestaan'. Hij pleit voor normherstel vanaf de onderkant, door kleine afwijkingen aan te pakken.

Vergroting van het verkeersveiligheidsbewustzijn is het doel van een van de projecten waar de ANWB mee bezig is: EuroRAP, een systeem voor de waardering van de veiligheid van autosnelwegen. EuroRAP wordt ontwikkeld naar analogie van EuroNCAP. Met dit programma voor het testen van de botsveiligheid van auto's blijken consumenten en auto-fabrikanten terdege rekening te houden.

De directeur van de SWOV, Fred Wegman, vroeg in de tweede lezing aandacht voor diverse punten. Allereerst signaleerde hij een maatschappelijke gelatenheid als het om verkeersdoden gaat. De SWOV pleit voor een Nationaal Comité Duurzaam Veilig om het grote publiek veel bewuster te maken van de verkeersonveiligheid en om draagvlak te creëren voor maatregelen. Een ander punt van aandacht was: hoe

om te gaan met taakstellingen? Eerdere taakstellingen voor 2000 zijn bijvoorbeeld niet allemaal gehaald. Waar heeft dat toe geleid? Wie is daarop aangesproken? De heer Wegman pleit ervoor rond het NVVP dusdanige mechanismen te creëren dat taakstellingen heel serieus worden genomen, anders missen ze hun effect. Er zijn zorgen wat betreft de honorering van de ICES-claim voor verkeersveiligheid, waarvan de uitvoering van het NVVP mede afhankelijk is. De afgelopen jaren hebben laten zien dat verhoogde inspanningen tot een goed resultaat leiden; hier moeten we mee doorgaan. De heer Wegman vraagt de politiek op andere wijze voor het budget te zorgen als de ICES-claim niet gehonoreerd kan worden.

Samen met collega-instituten uit het Verenigd Koninkrijk en Zweden doet de SWOV een vergelijkende studie naar het verkeersveiligheidsbeleid. Aan deze studie 'SUNflower' is op 17 april een apart congres gewijd. Het lijkt erop dat we nog wel wat kunnen leren van het beleid van Engeland en Zweden, bijvoorbeeld met betrekking tot alcoholgebruik, bromfietzers en beginnende automobilisten. Als laatste noemde de heer Wegman snelheidsbeheersing. Hij ziet het als een

uitdaging voor Nederland om ervoor te zorgen dat er over tien jaar geen snelheidsovertredingen meer zijn. Hiervoor dienen we wel geloofwaardige limieten te laten gelden - als onderdeel van een duurzaam-veilig wegennet. Bovendien is hulp van telematica-toepassingen waarschijnlijk onontbeerlijk.

Minister Tineke Netelenbos startte haar lezing met de bekendmaking van de slachtoffercijfers over 2001:

993 verkeersdoden volgens de politie-registratie; het werkelijke aantal ligt een kleine 10% hoger. Hiermee bevinden we ons weer op het niveau van de jaren vijftig. Het verkeersbeeld van nu is echter geheel anders.

Maar om de taakstellingen voor 2010 te halen moet er nog veel gebeuren. De ICES-claim die Verkeer & Waterstaat heeft ingediend, is door het Centraal Planbureau robuust bevonden. Het fonds is echter minder groot dan men had voorzien. In het Nationaal Verkeers- en Vervoersberaad zal er over de taakstellingen gesproken gaan worden als het gevraagde budget niet beschikbaar komt. De minister hoopt dat dit leidt tot voldoende druk op politici

SWOV-prijs uitgereikt

Ter gelegenheid van het 40-jarig jubileum van de SWOV is de SWOV onderzoeksprijs in het leven geroepen. Tijdens het NVVC ontvingen Isabel Elias en Tjaco van den Berg de hoofdprijs voor hun onderzoeksvoorstel 'Levensreddend draagvlak'. Dit voorstel zal de komende twee jaar daadwerkelijk door de SWOV worden uitgevoerd, daarnaast ontvingen de winnaars een geldbedrag van € 4538. De tweede prijs (€ 2269) ging naar Corné Versteeg voor zijn onderzoeksvoorstel 'Naar het ATS lab'. En de derde prijs (€ 1135) was voor Viktor Hooijmeijer en Paul van de Bosch voor hun voorstel 'Effecten van variabele remlichtintensiteiten'. De prijzen werden uitgereikt door de heer Frits Castricum, voorzitter van de SWOV.

Sinds 1962 verricht de SWOV onderzoek op het gebied van verkeers(on)veiligheid. In het kader van het jubileumjaar 2002 loofde de SWOV een prijs uit voor jongeren onder de 30 jaar met de beste ideeën voor onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid. De voorstellen zouden binnen twee jaar uitvoerbaar moeten zijn. Verder moest het onderzoek relevant zijn voor Nederland en/of Europa, en moest het nog niet eerder zijn uitgevoerd.

Het winnende voorstel 'Levensreddend draagvlak' betreft een onderzoek naar politiek draagvlak voor de invoering van systemen voor Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA). Het onderzoek richt zich op de aspecten die een rol spelen bij het creëren van politiek draagvlak. Volgens



de jury is dit een goed onderbouwd voorstel over een thema dat maatschappelijk zeer relevant is. De resultaten zullen interessante gezichtspunten opleveren voor het verwerven van draagvlak van nieuwe ontwikkelingen binnen de verkeersveiligheid. Het onderzoek is bovendien goed uitvoerbaar in de gestelde termijn van twee jaar. De SWOV is voornemens de vorderingen van het onderzoek op het volgende NVVC kenbaar te maken.

om alternatieve bronnen te zoeken. De vorderingen op het gebied van verkeersveiligheid zullen vanaf 2003 elke twee jaar gemonitord worden. De resultaten worden met de Tweede Kamer besproken. Alle overheden hebben een zorgplicht op dit punt; de minister kan degene die hierin tekortschiet, een aanwijzing geven. De minister kondigde verder een aantal campagnes en maatregelen aan en onderschreef het belang van snelheidsbeheersing.

De acht workshops bestreken tezamen een groot deel van het verkeersveiligheidssterrein. Er waren interessante voordrachten, en in levendige discussies werden kennis en ervaringen met elkaar gedeeld. De discussies maakten duidelijk dat er grote verschillen in perspectieven zijn; een reden temeer voor ANWB en SWOV om het NVVC over twee jaar weer te organiseren.

Het congres werd afgesloten door Jan Terlouw. Hij beschreef onze maatschappij als een waar zowel genialiteit als absurditeit voorkomt. Hij gaf tal van voorbeelden. Een voorbeeld van absurditeit was de berusting in het grote aantal verkeersdoden. De consument wil veiligheid en stelt de overheid daarvoor verantwoordelijk. Maar anderzijds wil hij ook de vrijheid om regels te overtreden en onverstandige dingen te doen. Naast het streven de mens een veiliger omgeving aan te bieden en aldus (ernstige) ongevallen te voorkomen, pleit Terlouw ervoor het begrip 'incompetentie' een grotere plaats te geven. Weggebruikers die harder rijden dan de omstandigheden toelaten, zijn kennelijk incompetent en daar moeten consequenties aan worden verbonden. In de beroepssfeer is zo'n benadering heel gewoon. Wie niet voorzichtig genoeg omgaat met gevaarlijke machines, wordt van die machines afgehaald. De goede weggebruiker kenmerkt zich door beheersing. Wie dat in onvoldoende mate laat zien moet volgens Terlouw terug naar de schoolbanken.

Column

door Fred Wegman (Directeur SWOV)



Gedragsbeïnvloeding blijft lastig

Bij het overgrote deel van de verkeersongevallen is een menselijke fout in het geding; sommigen menen wel bij 90%. En toch wordt er in het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid zwaar ingezet op infrastructuur- en voertuigmaatregelen. Bezien we het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan NVVP dan gaat 'slechts' 25% van de bijna 6 miljard euro naar educatieve activiteiten, waarvan nog het grootste deel gaat naar verkeerstoezicht. Zijn de opstellers van het NVVP nu gek geworden, of toch niet?

Allereerst een misverstand uit de weg ruimen. Het is een misverstand te menen dat menselijke fouten het best geëlimineerd kunnen worden door mensen beter op te voeden, voor te lichten en te straffen. In een bedrijf dat zijn geld verdiende met het bezorgen van pakjes werd nogal gesmeten met die pakjes, waardoor veel pakjes beschadigd raakten in de bezorging. Het trainen van het personeel om hen te bewegen minder te smijten met de pakjes leverde niet veel op, betere verpakkingen wel. Ik wil daarmee illustreren dat niet alleen aan gedragsbeïnvloeding moet worden gedacht om menselijke fouten te voorkomen. Het gaat erom na te gaan waarom er fouten worden gemaakt en vervolgens alle mogelijke maatregelen te beoordelen vanuit het perspectief van effectiviteit en efficiëntie.

Het NVVP kiest voor zo'n zakelijke aanpak: alleen doen wat helpt. Wie kan het daarmee oneens zijn? De SWOV heeft daar bij de introductie van het begrip 'vermijdbare ongevallen' ook nog aan toegevoegd 'passend in een - gezamenlijk gedragen - visie'. Een zakelijke aanpak vereist dat aangetoond kan worden, of op z'n minst aannemelijk gemaakt, dat iets helpt. En daar zit het probleem. Ondanks tientallen jaren verkeersveiligheidsbeleid en -onderzoek moet vastgesteld worden dat ons zicht op de effecten van gedragsbeïnvloeding via educatie beperkt is.

In zijn slotrede tijdens het onlangs gehouden Nationaal Verkeersveiligheidscongres zei Jan Terlouw: "Gedragsbeïnvloeding blijft lastig. We moeten meer zicht zien te krijgen op de effecten daarvan". Ik ben het daarmee eens. Niet de boodschapper ombrengen die meedeelt dat we niet genoeg weten. Wel gewoon de komende jaren erachter proberen te komen wat helpt bij verkeerseducatie en wat niet. Ook bij verkeerseducatie op weg naar een zakelijke aanpak, dunkt me.

Niet bellen onder het rijden, liever ook niet handsfree!

VANAF 30 MAART IS HET VOOR BESTUURDERS NIET MEER TOEGESTAAN OM 'HANDHELD' TE BELLEN. DIT IS EEN GOEDE MAATREGEL. MAAR WAT NIET VERGETEN MAG WORDEN, IS DAT HANDSFREE BELLEN BIJNA EVEN GEVAARLIJK IS ALS HANDHELD. EEN WETTELIJK VERBOD OP ZOWEL HANDHELD ALS HANDSFREE BELLEN IS ECHTER NAUWELIJKS TE HANDHAVEN. WEL ZOU EEN CAMPAGNE OVER ALLE GEVAREN VAN BELLEN ONDER HET RIJDEN EEN GOED VERVOLG ZIJN.

De SWOV schat dat er per jaar circa 40 doden en 400 ziekenhuisgewonden in het verkeer vallen als gevolg van bellen onder het rijden. Dit aantal is aanzienlijk hoger dan in voorgaande jaren, en zonder doeltreffende maatregelen zou het blijven stijgen.

Gevaarlijk rijgedrag is al verboden volgens artikel 5 van de Wegenverkeerswet; in zoverre zou een aparte regeling over bellen tijdens het rijden niet nodig zijn. Maar in de praktijk worden niet veel bellende bestuurders aangehouden op grond van dit zogenoemde



'kapstokartikel'. Een apart verbod op handheld bellen is dus heel goed te verdedigen; het is bovendien een duidelijk signaal naar de weggebruiker.

Vanuit veiligheidsoogpunt moet er echter helemaal niet worden gebeld tijdens het rijden. De praktische nadelen van een telefoon in de hand zijn evident bij sturen of schakelen. Het grootste probleem ligt echter in de afleiding van de aandacht. Het blikveld van bellende bestuurders vernauwt zich, ze kijken minder vaak in spiegels en opzij, en ze reageren trager. Kortom: ze worden een minder goede bestuurder. Wie wil bellen onderweg zou het voertuig op een geschikte plek stil moeten zetten. Dit was ook de boodschap van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de aankondiging van het wettelijk verbod. Het lijkt er echter op dat de aandacht zich concentreert op het verbod op handheld bellen, en dat het gevaar van handsfree bellen ondersneeuwt. Bij onvoldoende resultaten van de huidige voorlichtingscampagne pleit de SWOV dan ook voor een vervolg met aandacht voor alle gevaren van bellen onder het rijden.

Verkeersveiligheidseffecten van het Woonbeleid 2000-2010

IN EEN RECENTE SWOV-STUDIE IS HET WOONBELEID VAN HET MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU GETOETST OP MOGELIJKE EFFECTEN OP DE VERKEERSVEILIGHEID. DE STUDIE GEEFT AAN MET WELKE PUNTEN UIT VERKEERSVEILIGHEIDSOOGPUNT REKENING ZAL MOETEN WORDEN GEHOUDEN BIJ DE UITVOERING VAN DIT BELEID (SWOV-RAPPORT R-2002-6).

Het woonbeleid voor 2000-2010 is in hoofdlijnen geschetst in de 'Nota Mensen, Wensen, Wonen' - kortweg 'Nota Wonen' - die in 2001 is vastgesteld. Meer dan in voorgaande nota's voor het woonbeleid, is er veel aandacht voor verbetering van de kwaliteit en de keuzevrijheid van het wonen.

Een grotere keuzevrijheid in het wonen en een verbetering van de woonkwaliteit hebben implicaties voor bijvoorbeeld

mobiliteit, bebouwingsdichtheid en ontsluitingsstructuur. Deze kunnen positief of negatief uitwerken op de verkeersveiligheid. Het zou positief voor de verkeersveiligheid zijn als bij de ruimtelijke uitwerking van het woonbeleid:

- stedelijke groei zo veel mogelijk aansluit bij het bestaande stedelijke gebied;
- bebouwingsdichtheden eerder hoog zijn dan laag;
- functies als wonen, werken en voorzieningen gemengd worden;

• er goede ontsluitingswerken voor openbaar vervoer en langzaam verkeer zijn.

In de Nota Wonen zijn echter geen taakstellingen gekwantificeerd of strikte beleidsrichtingen geformuleerd. Hierdoor konden de verkeersveiligheidseffecten uitsluitend kwalitatief worden beschouwd. Zo werd de voorzichtige verwachting uitgesproken dat de negatieve verkeersveiligheidseffecten van de belangrijkste beleidsthema's groter zullen zijn dan de positieve. Bij de uitvoering van het woonbeleid zal daarom terdege rekening moeten worden gehouden met de bovengenoemde vier aanbevelingen en een duurzaam veilige inrichting.

De SWOV-studie maakt deel uit van een gezondheidseffectrapportage van de Nota Wonen door de Nederlandse School of Public Health (NSPH) van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Infrastructuur met oog voor de oudere verkeersdeelnemer

IN DE KOMENDE JAREN ZAL HET AANDEEL OUDEREN ONDER DE VERKEERS-SLACHTOFFERS TOENEMEN. DEZE ONTWIKKELING KAN WORDEN BEPERKT DOOR DE INFRASTRUCTUUR OP KENMERKEN VAN DE OUDERE VERKEERSDEELNEMER AF TE STEMMEN. DIT SOORT INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN ZAL OOK TEN GOEDE KOMEN AAN JONGERE VERKEERSDEELNEMERS.



Als gevolg van de vergrijzing zal het aandeel ouderen onder de verkeersdeelnemers stijgen. Vooral het aandeel oudere automobilisten zal toenemen, aangezien steeds meer ouderen een rijbewijs bezitten. Oudere verkeersdeelnemers zullen per persoon ook meer kilometers gaan afleggen. Door deze ontwikkelingen zal het aandeel oudere verkeersslachtoffers toenemen (SWOV-rapporten D-2000-5 en R-2001-27).

In een recente literatuurstudie in opdracht van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (SWOV-rapport R-2002-8) is onderzocht welke infrastructurele maatregelen de veiligheid van de oudere verkeersdeelnemer kunnen vergroten. Daarbij is vooral gekeken naar verkeerssituaties waarin relatief veel ongevallen met oudere verkeersdeelnemers voorkomen, zoals bijvoorbeeld het kruispunt. Door maatregelen te ontwerpen die specifiek gericht zijn op de ongevalstypen waarbij ouderen vaak betrokken zijn, kan het aantal ongevallen met ouderen worden gereduceerd. Daarmee neemt ook het aantal

slachtoffers onder ouderen af, aangezien zij door hun grotere lichamelijke kwetsbaarheid vaak zelf de ernstigste gevolgen ondervinden.

In verschillende studies is nagegaan wat de relatie is tussen functiebeperkingen die gepaard gaan met het ouder worden, de problemen die ouderen hierdoor in het verkeer kunnen ondervinden, en de infrastructurele aanpassingen die hierop anticiperen. Functiebeperkingen die bij kunnen dragen aan het ontstaan van ongevallen, zijn onder andere:

- een achteruitgang van verschillende visuele vermogens (zoals gezichtscherpte, perifere visie, het vermogen beweging en diepte waar te nemen, en contrastgevoeligheid);
- een afgenomen vermogen om relevante van irrelevante informatie te onderscheiden;
- meer moeite om de aandacht te verdelen;
- en een vertraagde perceptie-reactietijd.

Infrastructurele maatregelen die rekening houden met deze functiebeperkingen, kunnen bijdragen aan een vermindering van het aantal ongevallen waarbij ouderen betrokken zijn. Het is bijvoorbeeld van essentieel belang dat de verkeersdeelnemer voldoende tijd wordt geboden om dingen waar te nemen, op basis daarvan beslissingen te nemen en vervolgens een manoeuvre uit te voeren. Daarnaast is het belangrijk om duidelijke en overzichtelijke situaties te creëren. De oudere verkeersdeelnemer kan verder worden ondersteund door belangrijke kenmerken van de infrastructuur prominent aanwezig te laten zijn.

Infrastructurele aanpassingen die aan deze eisen tegemoetkomen zijn onder meer:

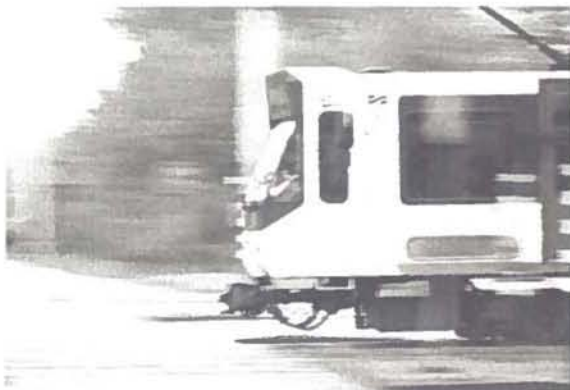
- verkeers- en straatnaamborden die vanaf grotere afstand leesbaar zijn;
- vroegtijdige aankondiging van wijzigingen in de rijstrookindeling;
- lange invoegstroken;
- kruisen van straten in een rechte hoek;
- pijlmarkeringen die de beoogde rijrichting aangeven;
- middenbermen die gefaseerd oversteken mogelijk maken;
- goede verlichting;
- en goed onderhouden, contrastrijke markering.

Een aantal van de bovenstaande aanbevelingen staat al in de Nederlandse richtlijnen voor weginrichting. Voor die gevallen leidt navolging van de richtlijnen al tot een voor ouderen verkeersveiliger situatie. Wanneer de bestaande richtlijnen marges aangeven waarbinnen de wegbeheerder de vrijheid heeft om voor een bepaalde uitvoering te kiezen, zal de oudere verkeersdeelnemer meer gebaat zijn bij de meest verkeersveilige waarde dan bij de minimale waarde (bijvoorbeeld de lengte van de invoegstrook, of de hoek waaronder straten elkaar kruisen). Een aantal andere maatregelen is nieuw, zoals richtlijnen voor het onderhoud van markeringen.

De genoemde maatregelen zijn geselecteerd op het vermogen de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers te vergroten, maar zullen ook een bijdrage leveren aan de veiligheid van de andere verkeersdeelnemers. Maatregelen die bijvoorbeeld meer tijd geven om een verkeerssituatie te beoordelen en die stapsgewijze uitvoering van verkeersstaken mogelijk maken, verlichten de verkeerstaak immers voor alle verkeersdeelnemers. Het feit dat infrastructurele aanpassingen ten gunste van oudere verkeersdeelnemers ook anderen ten goede komen, is een extra argument om dergelijke maatregelen te nemen.

Is 'light rail' duurzaam-veilig?

ONLANGS VOERDE DE SWOV EEN ONDERZOEK UIT NAAR DE VERKEERSVEILIGHEIDASPECTEN VAN LIGHT-RAILSYSTEMEN, WAARONDER OOK SNELTRAMS VALLEN. IN ALGEMENE ZIN WERD IN HET ONDERZOEK GECONCLUDEERD DAT LIGHT-RAILSYSTEMEN SLECHT TE VERENIGEN ZIJN MET DE ONTWERPPRINCIPES VAN EEN DUURZAAM-VEILIG VERKEERSSYSTEEM.



Bij 'light rail' gaat het om snel rijdende railvoertuigen (70 km/uur of sneller) die zowel gelijkvloers als ongelijkvloers kruisen met het overige verkeer. Gelijkvloerse kruisingen zijn bij dergelijke

hoge rijsnelheden niet acceptabel in een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Door de hoge snelheid en lange remweg van de railvoertuigen is het slechts beperkt mogelijk om te anticiperen op conflicten met het overige verkeer. Bovendien zal door de hoge massa van de railvoertuigen de afloop van een ongeval meestal ernstig zijn.

Volgens de principes van Duurzaam Veilig is een light-railsysteem slechts op twee manieren in het verkeerssysteem te passen. De ene manier is door lage rijsnelheden op gelijkvloerse kruisingen te laten gelden. De andere is door kruisend verkeer tijd te scheiden, bijvoorbeeld met ongelijkvloerse kruisingen.

Scheiding van kruisend verkeer door volledig bewaakte overwegen vereist de grootst mogelijke voorzichtigheid. De ervaring leert namelijk dat op dergelijke overwegen in sneltramtracé's nog steeds ernstige ongevallen gebeuren. Voor een duurzame veiligheid moet het met name voetgangers fysiek onmogelijk worden gemaakt om de slagbomen te omzeilen.

Aangezien zowel gelijkvloerse kruisingen als hoge rijsnelheden kenmerken van light-railsystemen zijn, zal een inpassing in een duurzaam-veilig verkeerssysteem hoe dan ook problematisch blijven.

Behalve op de algemene veiligheidsaspecten van light-railsystemen, richtte de SWOV-studie zich ook op een concreet ontwerp voor verlenging van het sneltramtracé van de Amstelveenlijn. De gehele studie (SWOV-rapport R-2002 g) werd in opdracht van het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam uitgevoerd.

Alcoholslot: effectief, maar ook haalbaar in Nederland?

EEN ALCOHOLSLOT KAN EEN EFFECTIEF MIDDEL ZIJN OM MENSEN DIE ZIJN VEROORDEELD VOOR RIJDEN ONDER INVLOED OP EEN VEILIGE MANIER AAN HET VERKEER TE LATEN DEELNEMEN. DAT HEEFT EEN RECENTE EUROPESE HAALBAARHEIDSTUDIE UITGEWEZEN. DE STUDIE LIET ZIEN DAT ER VOLDOENDE REDEN WAS OM IN DE EU EEN PROEF TE HOUDEN MET ALCOHOLSLOTEN. IN NEDERLAND IS HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT ENTHOUSIAST. EERST MOET ECHTER EEN AANTAL PRAKTISCHE BELEMMERINGEN WORDEN OVERWONNEN.

Een alcoholslot is een apparaatje in de auto waarmee een blaastest moet worden uitgevoerd voordat de auto kan worden gestart. Als de bestuurder te veel alcohol heeft gedronken, kan de auto niet worden gestart. Samen met het Duitse onderzoeksinstituut BAST, het Deense DTF en het Finse VTT heeft de SWOV onderzocht of een proef met een alcoholslot in de Europese Unie zinvol is (SWOV-rapport D-2001-20).



Resultaten uit het buitenland laten zien dat de installatie van een alcoholslot zinvol is als alternatieve straf voor mensen wier rijbewijs zou worden ingenomen als gevolg van rijden onder invloed. Bij mensen met een alcoholslot in hun auto

is de kans op recidive ongeveer de helft kleiner dan bij veroordeelde bestuurders die geen alcoholslot in hun auto krijgen.

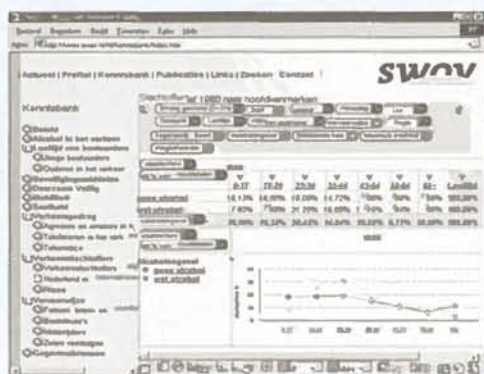
Uit de haalbaarheidsstudie bleek dat verschillende Europese landen positief staan tegenover het uitvoeren van een proef. In Nederland is er strafrechtelijk al een wettelijke basis aanwezig voor een alcoholslot-proef, maar de kosten van het slot kunnen dan niet verhaald worden op de veroordeelde. Een proef zou daarmee een kostbare zaak worden. Een andere manier om een proef wettelijk mogelijk te maken is opname van een zogenaamd 'experimenteel artikel' in de Wegenverkeerswet. Met een dergelijk artikel kan voor onderzoek een uitzondering gemaakt worden op regels die in de wet bepaald zijn. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat staat in principe achter een praktijkproef en treft voorbereidingen voor het opnemen van zo'n artikel.

Cursusaanbod najaar 2002

In het najaar van 2002 organiseert de SWOV opnieuw een reeks cursussen. Alle cursussen vinden plaats van 10:00 tot 16:30 bij de SWOV in Leidschendam. Meer informatie vindt u op www.swov.nl, waar u zich ook kunt aanmelden.

Cursus en datum	Doelgroep
Verkeersveiligheidsinformatie op de SWOV-website 15 mei, 13 juni, 26 september, 14 november 2002	Iedereen die zich professioneel bezighoudt met verkeersveiligheid en zijn/haar beslissingen graag op feitelijke kennis wil baseren
Introductie verkeersveiligheid 15 oktober 2002	Personen voor wie verkeersveiligheid een nieuw terrein is of die hun blikveld willen verbreden binnen de verkeersveiligheid
Alcohol, drugs, medicijnen en verkeersveiligheid 8 oktober 2002	Beleidsmakers en -uitvoerders die zich bezighouden met het beheersen van het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen door verkeersdeelnemers
Gedagsbeïnvloeding, theorie 10 september 2002	Iedereen die zich professioneel bezighoudt met verkeersveiligheid en de mogelijkheden en beperkingen van beïnvloeding van verkeersgedrag wil begrijpen
Gedagsbeïnvloeding, praktijk 17 september 2002	Iedereen die zich professioneel bezighoudt met verkeersveiligheid en de mogelijkheden en beperkingen van beïnvloeding van verkeersgedrag wil begrijpen
Onderzoek naar verkeersveiligheid 7 november 2002	Iedereen die zich professioneel bezighoudt met verkeersveiligheid en daarbij te maken krijgt met resultaten van onderzoek en/of opdrachten voor het zelf uitvoeren van onderzoek

SWOV-website - dé on line informatiebron voor verkeersveiligheid - geheel vernieuwd



De SWOV website is per medio april 2002 vernieuwd. De unieke kennisbank is herzien en aanzienlijk uitgebreid. Alle relevante wetenschappelijke kennis over verkeersveiligheidsvraagstukken wordt overzichtelijk aangeboden en onderbouwd met gegevens uit bestanden als

Ongevallen, Bevolking, IRTAD, OVG, Parkcijfers, enzovoort. Nieuw is de mogelijkheid om uit deze bestanden zelf tabellen en grafieken te genereren en deze vorm te geven naar eigen voorkeur en wensen.

De website bevat verder:

- het laatste nieuws over de SWOV;
- alle artikelen uit SWOV-schrift en Research Activities;
- een wereldwijde congresagenda over verkeersveiligheidsthema's;
- een interactieve quiz om uw eigen kennis over de verkeersveiligheid te meten;
- een uitgebreide on line bibliotheek-catalogus met 55.000 titels, waaronder alle SWOV-rapporten vanaf 1962;

- de mogelijkheid om SWOV-rapporten vanaf 2000 kosteloos te bekijken en te downloaden;
- tientallen links naar andere nationale en internationale verkeersveiligheidsorganisaties;
- diverse zoekmogelijkheden.

Kortom, de SWOV-website is de eerste informatiebron die u raadpleegt op uw zoektocht naar informatie over verkeersveiligheidsthema's.

Wij verwelkomen u graag als bezoeker op de SWOV-website: www.swov.nl. Als u uw e-mailadres achterlaat, houden wij u regelmatig op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen.

Publicaties

Hieronder 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: info@swov.nl. 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 gegevens van al onze rapporten die sinds 1980 verschenen zijn. De rapporten vanaf het publicatiejaar 2000 zijn gratis te downloaden.

Verkeersveiligheidseffecten Nota Wonen

Deelrapportage van "Mensen, Wensen, Gezond Wonen".
Drs. ing. T. Hummel. R-2002-6. 30 blz. € 8,75.

Safer roads in Chad

Recommendations for low cost road safety measures in Chad.
J. van der Sluis. R-2002-7E. 22 + 23 blz. € 11,25.

Verkeerstechnische ontwerpelementen met oog voor de oudere verkeersdeelnemer

Een literatuurstudie. Drs. R. J. Davidse. R-2002-8. 50 blz. € 11,25.

De positie van de sneltram binnen een duurzaam-veilig verkeerssysteem

Veiligheidstoets verlenging Amstelveenlijn. Drs. ing. T. H. 4mm. R-2002-9. 18 blz. € 7,50.

De ontwikkeling van de rijvaardigheid van jonge bromfietzers

Een vervolgmeting in 2001, een jaar na een eerder experiment in Leeuwarden. Dr. Th. Goldenbeld, S. Houwing & S. de Craen. R-2002-10. 36 + 28 blz. € 12,50.

Praktijkonderzoek ontsluitingsstructuren van woongebieden

De invloed van het aantal aansluitrichtingen op de ritlengte.
J. van Minnen & ir. J. Krabbenbos. R-2002-11. 28 + 11 blz. € 10,-.

The uses of exposure and risk in road safety studies

Prof. dr. A.S. Hakkert & dr. L. Braimaister. R-2002-12. 53 blz. € 11,25.

Extra informatie op matrixborden: mogelijkheden en effecten

S. de Craen & drs. M. de Ni. R-2002-13. 36 + 1 blz. € 10,-.



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: Boudewijn van Kampen, Jolanda Maas, Martijn de Niet, Marijke Tros, Hansje Weijer

Eindredactie: Marijke Tros

Foto's: Paul Voorham, Voorburg; Pieter Magie Beek, Amsterdam; SWOV

Realisatie: SLEE Communicatie, www.slee.nl

Informatie- en redactieadres:

SWOV

Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam

T: 070 3173333

F: 070 3201261

E: info@swov.nl

I: www.swov.nl

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding. Ze zijn ook te vinden op onze website: www.swov.nl

ISSN 1380 7021

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 1090

2260 BB Leidschendam

Duindoorn 32

2262 AR Leidschendam

T: 070 3173333

F: 070 3201261

E: info@swov.nl

I: www.swov.nl