

JAARVERSLAG 2004

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

Voorwoord

De jaarcijfers voor het aantal verkeersslachtoffers in ons land daalt gestaag sinds decennia. Dat is niet als vanzelf gegaan, maar daarvoor heeft Nederland zich vele inspanningen getroost. Opeenvolgende regeringen hebben de politieke uitspraak gedaan dat het aantal verkeersslachtoffers te hoog is en omlaag dient te gaan. Het tempo is daarbij altijd onderwerp van discussie, niet het feit dat. De SWOV is van mening dat ondanks de dalende aantallen in het verleden, er nog altijd mensen in ons wegverkeer verongelukkig bij vermijdbare ongevallen. Verdergaande aanzienlijke reducties zijn geen utopie, hoewel het vaak lastig blijkt te komen tot verbeteringen. Dat motiveert al degenen die zich actief bemoeien in deze voortdurende strijd, zo ook de SWOV. Met kennis uit wetenschappelijk onderzoek wil de SWOV blijven bijdragen aan de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en het is goed te constateren dat Nederland tot de groep van meest verkeersveilige landen behoort.

Het internationale perspectief laat een minder positief beeld zien van verkeersveiligheid dan dat in ons land. In een in 2004 verschenen rapport van de Wereldgezondheidsorganisatie en de Wereldbank wordt geschat dat er jaarlijks 1,2 miljoen mensen overlijden als gevolg van een verkeersongeval en tussen de 20 en 50 miljoen mensen raken gewond. Het overgrote deel verongelukt in ontwikkelingslanden. Het rapport schat dat deze aantallen in 20 jaar met zo'n 65% zullen stijgen als er geen adequate acties worden ondernomen. De SWOV zal zich inspannen de komende jaren een bijdrage te leveren deze wereldwijde epidemie te beteugelen via onderzoek en overdracht van kennis.

De SWOV heeft in 2004 twee belangrijke initiatieven genomen die moeten bijdragen aan een nog veiliger wegverkeer in eigen land. Allereerst hebben we het initiatief genomen om de visie Duurzaam Veilig, meer dan tien jaar geleden ontwikkeld, nog eens kritisch te bekijken en te bezien of nieuwe inzichten, nieuwe kennis, nieuwe (technologische) mogelijkheden aanleiding zijn voor een heroriëntatie. De SWOV heeft deze succesvolle visie 'een sterk merk' genoemd en internationaal is Duurzaam Veilig inmiddels een van de toonaangevende visies in de wereld. In 2005 hopen we de herziene visie 'Duurzaam Veilig versie 2.0' te publiceren. Tevens heeft de SWOV initiatieven ontwikkeld voor de uitvoering van beleid. De gedachten gaan daarbij uit naar een meer integrale uitvoering en een betere inbedding van verkeersveiligheid in andere terreinen (mobiliteit, infrastructuur, milieu, ruimtelijke ordening, volksgezondheid). In het verlengde hiervan is in ons land het initiatief genomen te komen tot verkeersveiligheidsakkoorden. Deze zijn bedoeld om verkeersveiligheid voldoende hoog op de politieke agenda te houden en mede daardoor een nieuwe impuls te geven aan het verder duurzaam veilig maken van het verkeer. In de komende jaren zal hopelijk samen met vele andere partijen hieraan verder uitvoering worden gegeven.

Rest ons ook dit jaar om in dit voorwoord al degenen die het afgelopen jaar bijgedragen hebben aan het werk van de SWOV, in het bijzonder de eigen medewerkers, te bedanken voor hun inzet. Ook 2004 onderscheidde zich op één punt niet van de voorgaande jaren: het was opnieuw een druk jaar. Met veel waardering stellen wij vast dat er op een breed terrein weer prestaties van formaat geleverd zijn, passend binnen een instituut dat zich met de beste in de wereld wil meten.



Frits Castricum
Voorzitter



Fred Wegman
Directeur

Colofon

Samenstelling

Ingrid van Schagen
Hansje Weijer

Eindredactie

Hansje Weijer

Realisatie

SLEE Communicatie, www.slee.nl

Fotografie

Patrick Rugebregt, SWOV
Paul Voorham, Voorburg

ISSN: 0929-2713

Inhoudsopgave

Algemene zaken	4
Directieverslag 2004	5
Uitgangspunten en organisatie	8
Strategie	8
Meerjarenprogramma	8
Praktische en wetenschappelijke relevantie	9
Programma Adviesraad	9
Wetenschappelijke Adviesraad	9
Begeleidingsgroepen	9
Ander onderzoek en samenwerking	10
Anticiperend onderzoek	11
Planbureauonderzoek	18
Promotieonderzoek	23
Overig nationaal onderzoek	25
Internationaal onderzoek	26
Kennisbeheer	32
Kennisverspreiding	34
Personeel	39
Ondernemingsraad	41
Financieel jaarverslag	42
Samenstelling bestuur en externe adviesorganen	46
Personeel	48
Overzicht SWOV-publicaties 2004	49

Algemene Zaken

Bestuur

De samenstelling van het bestuur van de SWOV was in 2004 als volgt:

Voorzitter:

F.W.C. Castricum

Leden:

mw. M.T.J. Blankers-Kasbergen (Gemeente Haarlemmermeer)

E.H. Glasius (RAI)

dhr. H.J. van der Steenhoven (op voordracht van de Ondernemingsraad)

mr. G. van Woerkom (ANWB)

Waarnemer:

mr. M.J. Olman (Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

Ondernemingsraad

In 2004 bestaat de Ondernemingsraad uit:

Voorzitter:

ir. A. Dijkstra

Vice-voorzitter:

drs. R.J. Davidse

Secretaris:

P.F. Rugebregt

Leden:

M. van Helden (tot juni 2004)

drs. J. Mesken

Directieverslag 2004

De SWOV in 2004

De SWOV wil een topinstituut in de wereld zijn op het gebied van kennis over en onderzoek naar verkeersveiligheid, waarbij zij zich richt op drie kennisterreinen (verkeersgedrag, infrastructuur en technologie) en in het bijzonder op de onderlinge relaties. Daarnaast ambieert de SWOV de planbureaufunctie (visieontwikkeling verkeersveiligheid, verkeersveiligheidsverkenningen en -balansen) op topniveau in te vullen. De SWOV wil zich daarbij meer en meer profileren als een onderdeel van een netwerk. Er zijn de laatste jaren vele verschillende stappen gezet om deze ambitie van de SWOV te realiseren. Deze ambitie vergt veel van leiding en medewerkers; in 2004 is de SWOV dan ook gestart met de invoering van competentie management, dat in 2005 zal worden geëffectueerd.

Organisatorisch gezien was 2004 een relatief rustig jaar. Na de reorganisatie die eind 2003 haar beslag kreeg en de vervulling van de vacature voor een hoofd van de afdeling Planbureauonderzoek begin 2004, kon volop aandacht besteed worden aan de inhoudelijke werkzaamheden. Het jaar 2004 was het tweede jaar van het SWOV-programma 2003-2006.

In 2004 is getracht een deel van de in 2003 opgelopen achterstand in de uitvoering van het programma in te lopen. Dit is onder andere gebeurd door een flink aantal nieuwe medewerkers aan te trekken. Een aantal van deze nieuwe medewerkers is bij de SWOV gekomen via het zogenoemde Rijkstraineeprogramma. Deze jonge mensen, met verschillende academische achtergronden, zijn over het algemeen voor een periode van twee jaar bij de SWOV aangesteld.

Internationale betrokkenheid

Zoals in dit jaarverslag te lezen is, is er op vele fronten goede voortgang geboekt. Daarbij valt de grote betrokkenheid van de SWOV bij internationale projecten en activiteiten op. De SWOV heeft in het buitenland een goede naam en is een graag geziene partner in internationale onderzoekconsortia en advies- en werkgroepen.

De SWOV is blij met deze positie. Op deze manier komt SWOV-kennis ook ten goede aan landen met soms een aanzienlijk minder goede verkeersveiligheidspositie dan Nederland. Bovendien bieden deze activiteiten vaak de

(financiële) mogelijkheid om het werk in de onderzoeksprojecten inhoudelijk te verdiepen. Daarnaast maken ze het mogelijk om op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen en nieuwe inzichten in andere landen, die vervolgens weer bruikbaar kunnen zijn voor Nederland. Wel worden de voordelen van de internationale werkzaamheden steeds afgewogen tegen de mogelijke consequenties van de bijbehorende inspanningsverplichting voor de uitvoering van het subsidieprogramma.

Wetenschappelijk aanzien

De SWOV hecht altijd veel belang aan de wetenschappelijke kwaliteit en aan de praktische toepasbaarheid van haar activiteiten. Ook in 2004 heeft de SWOV vanuit die achtergrond weer een beroep kunnen doen op tientallen externe experts. Via de Programma Adviesraad, de Wetenschappelijke Adviesraad en drie Begeleidingsgroepen wordt het werk van de SWOV vanuit verschillende invalshoeken op verschillende niveaus kritisch gevolgd. Daarnaast is de interne procedure voor kwaliteitsbevordering verder verscherpt. Elk product dat openbaar wordt, van een tekst voor het internet tot een SWOV-rapport, wordt onderworpen aan een inhoudelijke, wetenschappelijke collegiale toets en een 'marginale' toets om de wetenschappelijke kwaliteit, de consistentie met eerder SWOV-onderzoek en de beleidsrelevantie te waarborgen, waarna ook nog een wetenschappelijke redactieslag plaatsvindt. Bovendien wordt elk onderzoeksproject tenminste één keer per jaar besproken in een 'petit comité' van collega-onderzoekers, de interne wetenschappelijk adviseur, het afdelingshoofd en de directeur om na te gaan of eerdere inhoudelijke keuzes nog relevant zijn of dat resultaten of externe ontwikkelingen aanleiding geven om bepaalde accenten te verschuiven. In 2004 is dit alles integraal onderdeel gaan uitmaken van het 'normale' werkproces. Verder blijft het wetenschappelijk aanzien van de SWOV een belangrijk aandachtspunt. Het schrijven van 'peer reviewed' artikelen voor wetenschappelijke tijdschriften wordt uitdrukkelijk gestimuleerd; dit heeft in 2004 geleid tot een aantal gepubliceerde en voor publicatie aangeboden artikelen. In dit kader faciliteert de SWOV ook promotieonderzoek, zowel via speciale aio-schappen als voor reguliere SWOV-onderzoekers, uiteraard steeds in samenwerking met een universiteit. Zowel in 2003 als in 2004 heeft dit geresulteerd in een met succes verdedigde dissertatie.

Op dit moment wordt aan vier promotieonderzoeken gewerkt, waarvan één zich in de afrondende fase bevindt. Vier andere onderzoekers hebben vergevorderde plannen om te promoveren op hun onderzoek bij de SWOV.

Ontwikkelingen verkeersonveiligheid

De missie van de SWOV is om met kennis uit wetenschappelijk onderzoek een bijdrage te leveren aan de bevordering van de verkeersveiligheid. En wat de verkeersveiligheid aangaat was 2004 voor Nederland helaas niet zo'n goed jaar. De minister maakte in april tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres bekend dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers niet verder lijkt te dalen. Een sluitende verklaring is niet eenvoudig te geven, maar de SWOV blijft speuren naar mogelijke oorzaken. Ook zien we dat in sommige van de ons omringende landen het eveneens, hopelijk tijdelijk, wat minder goed lijkt te gaan. In het najaar van 2004 is de Nota Mobiliteit gepresenteerd met daarin onder andere het onderwerp verkeersveiligheid. Deze nota bevat de nieuwe, minder ambitieuze taakstelling van 900 dodelijke slachtoffers en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en respectievelijk 640 en 13.500 in 2020. In een schrijven aan de Tweede Kamer heeft de SWOV haar zorg erover uitgesproken dat de Nota Mobiliteit weinig concrete



aanknopingspunten bevat voor maatregelen om deze taakstellingen ook daadwerkelijk te halen. De SWOV-reactie geeft op dit punt een aantal aanbevelingen, onder andere om bij nieuwe infrastructuur steeds ook het verwachte veiligheidsrendement te bepalen, bijvoorbeeld via een 'Veiligheidseffectrapportage' en om een structuur te bedenken zodanig dat de verdergaande decentralisatie niet leidt tot een grotere diversiteit in wegbeeld en regelingen.

Ook over andere beleidsplannen en -voornemens heeft de SWOV gevraagd en ongevraagd advies gegeven vanuit haar expertise op verkeersveiligheidsgebied. Een greep daaruit: de leeftijdsverhoging voor bromfietzers, het puntenstelsel, de verplichte ogentest voor 45+-automobilisten, het getrapte rijbewijs en het gebruik van het onderliggende wegennet voor filebestrijding.

NVVC

Samen met de ANWB heeft de SWOV ook in 2004 weer het tweejaarlijkse Nationaal Verkeersveiligheidscongres georganiseerd en bovendien verschillende inhoudelijke bijdragen geleverd. Het was op dit congres dat de SWOV haar voorstel lanceerde voor een nieuwe inhoudelijke oriëntatie op het verkeersveiligheidsbeleid. De SWOV heeft vervolgens een begin gemaakt met het actualiseren van het Duurzaam Veilig-gedachtegoed tot een zogenoemd 'Duurzaam Veilig versie 2.0'. Daarmee wordt niet alleen beoogd om nieuwe inzichten en ontwikkelingen te integreren (bijvoorbeeld op het gebied van informatietechnologie), maar ook om de algemeen geldende principes van Duurzaam Veilig te behouden als basis voor het verkeersveiligheidsbeleid, zoals in de Nota Mobiliteit. De SWOV coördineert de activiteiten, waaraan een groot aantal externe deskundigen meewerkt. De SWOV maakt zich sterk om de concrete uitvoering van Duurzaam Veilig-maatregelen te stimuleren via een of meer verkeersveiligheidsakkoorden tussen de verschillende betrokken partijen. De minister heeft, naast de ANWB en 3VO, inmiddels haar steun gegeven aan dit initiatief.

Internationaal

Op het niveau van de Europese Commissie is het in 2004 redelijk stil geweest waar het de regelgeving op het gebied van verkeersveiligheid betreft. Wel besteedt de Europese Commissie nog steeds aandacht aan de kennisontwikkeling en kennisverspreiding op het gebied van verkeer en vervoer, waaronder verkeersveiligheid. De SWOV is bij een groot aantal van deze onderzoeksprojecten en kennisnetwerken betrokken.

Verder vervult de Europese Commissie in toenemende mate een rol bij het monitoren van de verkeersveiligheid en van verkeersveiligheidsmaatregelen in de lidstaten. Een goed voorbeeld hiervan is de aangekondigde Road Safety Observatory. Ter voorbereiding hiervan is in 2004 het project SafetyNet van start gegaan, waarin ook de SWOV een belangrijke rol speelt. Een ander voorbeeld is de oproep tot voorstellen voor onderzoek naar de wenselijke en haalbare indicatoren om de inzet en effectiviteit van politietoezicht te meten, onder andere als vervolg op de in 2003 verschenen Europese Recommendation on enforcement in the field of road safety.

Terwijl verkeersveiligheid tot voor kort vooral als een probleem van de rijke, westerse wereld werd gezien, neemt het besef toe dat verkeersonveiligheid een wereldwijd probleem is. Geschat wordt dat in de gehele wereld het aantal verkeersdoden jaarlijks 1,2 miljoen bedraagt, tot 2020 met 65% zal stijgen en daarmee in de top-drie komt van de DALY-lijst (Disability-Adjusted Life Years; een internationale maat voor gezondheidsbedreigingen die rekening houdt met het aantal verloren levensjaren door zowel vroegtijdig overlijden als vroegtijdige invaliditeit). Op Wereldgezondheidsdag 2004, die voor het eerst gewijd was aan verkeersveiligheid, is het World report on road traffic injury prevention van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO en de Wereldbank verschenen. Ook de SWOV heeft aan dit rapport een bijdrage geleverd. Het rapport is op die dag, 7 april 2004, officieel aangeboden aan de Franse president Chirac. Hij heeft verkeersveiligheid als een van zijn drie top-prioriteiten aangekondigd. Het is te hopen dat dit soort initiatieven helpen om verkeersveiligheid nog beter op de wereldagenda te krijgen. De SWOV hoopt daaraan bij te dragen door haar kennis ter beschikking te stellen via bijvoorbeeld de WHO en de Wereldbank, maar ook via contacten met individuele landen.

Vooruitblik

Al met al is er voldoende reden, zowel nationaal als internationaal, om kennis te blijven ontwikkelen en verspreiden op het gebied van verkeersveiligheid. De SWOV zal zich ook in 2005 hiertoe inzetten via de uitvoering van haar programma 2003-2006, via bijdragen aan internationale activiteiten en ongetwijfeld ook via extra, nu nog niet te voorzien activiteiten.

Veel verwachten we van de presentatie van 'Duurzaam Veilig versie 2.0' en de daaruit voortvloeiende nieuwe



samenwerkingsvormen tussen verschillende actoren nu de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid daadwerkelijk is gedecentraliseerd.

In 2005 zal ook het TRANSUMO-programma van start gaan, dat met de ICES-KIS-gelden wordt gesubsidieerd. Het programma heeft tot doel de bouwstenen van een duurzame mobiliteit te ontwikkelen en de wijze waarop we die stapsgewijs kunnen realiseren. Dit vereist een integrale benadering waarin bereikbaarheid, milieu en verkeersveiligheid de handen ineenslaan. Voor de SWOV is dit een kans en een uitdaging om op diverse onderdelen van dit programma haar steentje bij te dragen.

Tot slot is 2005 weer het jaar van de periodieke evaluatie van de SWOV met als doel na te gaan of de subsidiegelden de afgelopen vier jaar naar behoren zijn aangewend. In overleg met de subsidiegever is overeengekomen deze keer niet alleen procesmatige en kwantitatieve aspecten, maar uitdrukkelijk ook de wetenschappelijke kwaliteit van de SWOV-producten onder de loep te nemen. Dit zal gebeuren door de onafhankelijke stichting QANU (Quality Assurance Netherlands Universities).

Uitgangspunten en organisatie

De SWOV zet zich in om de verkeersveiligheid te verbeteren door wetenschappelijk onderzoek en de resulterende kennis te verspreiden onder professionals en beleidsmakers in binnen- en buitenland.

De SWOV is een interdisciplinair en onafhankelijk wetenschappelijk instituut dat zelfstandig onderzoek verricht en op basis hiervan gevraagd en ongevraagd adviezen uitbrengt. Zowel in binnen- als buitenland geniet de SWOV aanzien als gezaghebbend kennisinstituut dankzij het hoogwaardige onderzoek dat zij verricht.

Strategie

Al meer dan veertig jaar verricht de SWOV onderzoek naar aspecten die de verkeersveiligheid bevorderen. Daarbij staan de uiteindelijke toepassingsmogelijkheden van de onderzoeksresultaten in de praktijk voorop.

De SWOV dekt het totale veld van verkeersveiligheid en aanpalende beleidsterreinen waarin dit onderwerp een rol speelt: veiligheidszorg, volksgezondheid, ruimtelijke ordening, mobiliteit, enzovoort.

De SWOV vervaardigt rapporten en andere publicaties en adviseert de regering, de Eerste en Tweede Kamer en de leiding van de departementen. Ook voor het professionele en bestuurlijke kader in de quartaire sector en voor de wetenschap zijn de publicaties van belang.

Door middel van rapporten, de website, artikelen, lezingen, congresbijdragen en interviews verspreiden medewerkers de opgedane kennis en leveren zij een bijdrage aan het publieke en wetenschappelijke debat. In de ruim veertig jaar dat de SWOV haar werk doet, heeft de verkeersveiligheid zich gunstig ontwikkeld. Bedroeg in het begin van de jaren zeventig het jaarlijkse aantal verkeersdoden nog bijna 3300, in 1980 was het gedaald tot 2000, in 1990 tot 1400 en in 2003 vielen nog ruim 1000 doden te betreuren.

Deze gunstige ontwikkeling, ondanks de lichte stijging in 2003, kan niet volledig aan het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid worden toegeschreven. Maar het is aannemelijk dat dat beleid, dat mede is gebaseerd op wetenschappelijke kennis, invloed heeft gehad.

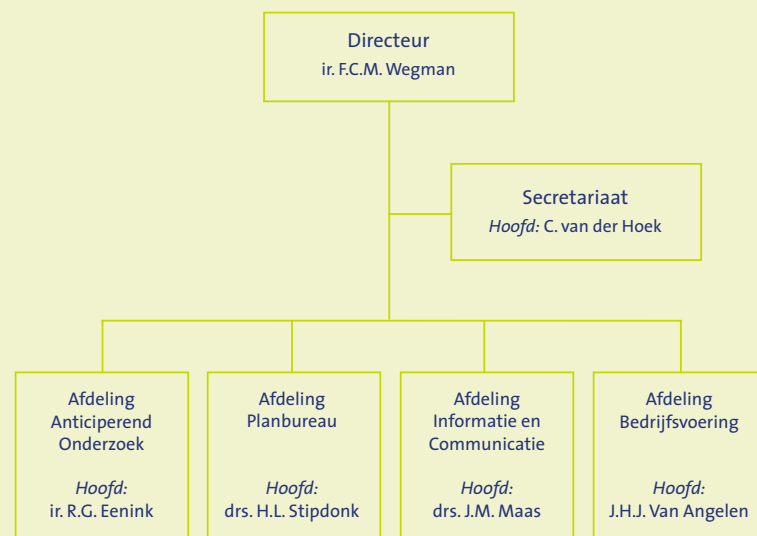
Meerjarenprogramma

De SWOV verricht haar werkzaamheden binnen een meerjarenprogramma dat voor een periode van vier jaar wordt vastgesteld. Het programma omvat de onderzoeksvoorstellen en de voorstelling voor kennisverspreiding.

Het meerjarenprogramma 2003-2006 concentreert zich binnen een aantal projecten op belangrijke aspecten van verkeersveiligheid. In 2004, het tweede jaar van het meerjarenprogramma, is gewerkt aan de projecten die een plaats hebben gekregen binnen de twee onderzoeksafdelingen van de SWOV: de afdeling Anticiperend Onderzoek en de afdeling Planbureau.

Binnen de afdeling Anticiperend Onderzoek wordt onderzoek verricht binnen tien projecten:

1. Verkeersveiligheidsverkenner
2. Infrastructuur en verkeersonveiligheid
3. Analyse snelheid, spreiding in snelheid en veiligheid
4. Maatregelen voor snelheidsbeheersing
5. Routekeuze in een wegennet
6. Herkenbare vormgeving en voorspelbaar gedrag
7. Beginnende bestuurders en de rijopleiding
8. Effecten van educatie en voorlichting
9. Optimale investeringen
10. Informatiegebruik bij besluitvorming over verkeersveiligheid



ORGANISATIESTRUCTUUR VAN DE SWOV

De afdeling Planbureau brengt de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid totnogtoe in beeld, evenals de verwachte ontwikkeling in de toekomst bij verschillende beleidsvarianten. Dit doet zij binnen vier projecten:

1. Verkeersveiligheidsbalansen
2. Verkeersveiligheidsverkenningen
3. Omgevingsverkenningen
4. Kennis- en informatiesystemen

Een afzonderlijke plaats in het programma is ingeruimd voor activiteiten op het gebied van kennisverspreiding, informatie en communicatie. De organisatie hiervan is ondergebracht bij de afdeling Informatie en Communicatie. Het organigram geeft een overzicht van de organisatiestructuur van de SWOV.

Praktische en wetenschappelijke relevantie

De relevantie van de SWOV-activiteiten op het gebied van onderzoek en kennismanagement is op verschillende manieren gewaarborgd.

Programma Adviesraad

De Programma Adviesraad bespreekt de inhoudelijke keuzes in het programma en de voortgang in de uitvoering hiervan, en brengt hierover advies uit aan het SWOV-bestuur. De Programma Adviesraad kent een samenstelling van vertegenwoordigers afkomstig uit overheid en belangenorganisaties.

Wetenschappelijke Adviesraad

De Wetenschappelijke Adviesraad van de SWOV adviseert het bestuur en de directie van de SWOV met als doel de kwaliteit en het wetenschappelijk belang van het SWOV-onderzoek te bevorderen.

De Wetenschappelijke Adviesraad richt zich hierbij op algemeen wetenschappelijke kwesties in het SWOV-programma. De leden van deze raad vertegenwoordigen verschillende wetenschappelijke disciplines die voor het werk van de SWOV van belang zijn.

Begeleidingsgroepen

In 2004 zijn drie Begeleidingsgroepen actief geweest. De Begeleidingsgroepen hebben als taak op een meer gedetailleerd niveau advies te geven over de project- en werkplannen aan de SWOV-onderzoekers en de Programma Adviesraad.



Andrew Hale, TU Delft

Voorzitter Wetenschappelijk Adviesraad

“De Wetenschappelijk Adviesraad van de SWOV bestaat sinds 1987 en dient als klankbord voor de ontwikkeling en toetsing van de wetenschappelijke kwaliteit van het programma en het werk van de onderzoekers. De leden komen uit onderzoeksinstellingen die de volle range van de disciplines van de SWOV dekken. Wij adviseren over de gaten in kennis en over methoden die wij als uitdaging zien voor de SWOV en we toetsen de wetenschappelijke verantwoording van de aanpakken en resultaten. Zo kan de SWOV een excellente instelling worden en blijven, die zich met de beste in de wereld kan vergelijken. Na 18 jaar als lid en sinds 1999 als voorzitter treed ik in 2005 af en wens de SWOV een bloeiende en productieve toekomst op dit belangrijke gebied.”

De drie Begeleidingsgroepen houden zich bezig met respectievelijk kennisbeheer en kennisverspreiding, anticiperend onderzoek, en planbureauonderzoek. De Begeleidingsgroepen worden gevormd door vertegenwoordigers van Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, onderzoeksinstituten, adviesbureaus, universiteiten, hogescholen, politie, justitie, belangenorganisaties, enzovoort.

Ander onderzoek en samenwerking

De SWOV streeft ernaar om naast de activiteiten in het kader van het meerjarenprogramma ook projectgefinancierde opdrachten uit te voeren.

Daarbij gaan de gedachten in het bijzonder uit naar onderzoek in Europees verband. Voorwaarde is wel, dat dergelijke projectgefinancierde opdrachten inhoudelijk passen binnen een van de onderzoeksthema's of het kennismanagement.

Bij de uitvoering van het programma wordt zo veel mogelijk samengewerkt met andere onderzoeks- en onderwijsinstellingen, zowel in Nederland als in het buitenland. Met deze samenwerkingsverbanden wordt verbreding van het onderzoek nagestreefd, en verhoging van kwaliteit en efficiëntie.

De SWOV stelt vast dat het uitbrengen van het World report on road traffic injury prevention van de Wereldgezondheidsorganisatie en de Wereldbank in 2004 heeft geleid tot een toenemende vraag naar kennis over verkeersveiligheid in de wereld. Ook de SWOV wordt hierbij meer en meer betrokken.



Anticiperend onderzoek

Anticiperend onderzoek is een van de twee onderzoekspijlers van de SWOV. Het richt zich op de factoren die ten grondslag liggen aan de verkeers- onveiligheid en op de mogelijke oplossingen voor die onveiligheid.

Het onderzoek heeft een sterk daar-en-dan-karakter en beoogt de wetenschappelijk kennis op het gebied van verkeersveiligheid te vergroten. In tien projecten wordt gewerkt aan een aantal kernonderwerpen.

Bij enkele projecten is aansluiting gezocht en gevonden bij Europees gesubsidieerde projecten, waardoor extra activiteiten kunnen worden uitgevoerd.

Verkeersveiligheidsverkenner

Met de Verkeersveiligheidsverkenner kan het effect van verkeersveiligheidsmaatregelen worden berekend.

Beleidsmakers en wegbeheerders kunnen dit software-instrument gebruiken bij het opstellen van effectieve en efficiënte maatregelpakketten.

Ook kan de Verkeersveiligheidsverkenner dienen om de ontwikkelingen van de verkeersonveiligheid in de tijd te volgen. Daarnaast zal de verkenner gedetailleerde gegevens uit regionale inventarisaties beschikbaar maken voor verder SWOV-onderzoek.

Module Verkeersveiligheid

In 2004 is onderzocht hoe de methodiek van de Verkeersveiligheidsverkenner geschikt gemaakt kan worden voor toepassing in een Geografisch Informatiesysteem (GIS). Hiertoe zijn de wensen en behoeften geïnventariseerd van mogelijke gebruikers van een op GIS gebaseerde Verkeersveiligheidsverkenner:

gemeentelijke en regionale beleidsmedewerkers en SWOV-onderzoekers.

Om de ontwikkelde ideeën te testen en om ervaring op te doen, zijn een prototype Verkeersveiligheidsmodule (VVM) en een eenvoudige gebruikersinterface ontworpen.

De ervaringen bieden voldoende basis om een eerste versie van een VVM te ontwikkelen. De SWOV zal zich daarbij richten op de rekenkern in de software.

Voor de ontwikkeling van de gebruikersinterface zullen samenwerkingsverbanden aangegaan moeten worden met andere partijen, die het instrument vervolgens ook aan de doelgroepen kunnen aanbieden. Die samenwerking zal vorm krijgen binnen TRANSUMO.

Module Duurzaam Veilig

Op basis van de ervaringen met het ontwikkelen van de VVM is in 2004 ook gewerkt aan het ontwerpen en implementeren van een Duurzaam Veilig-module (DVM). De DVM is een softwaremodule die voor de SWOV zelf en ook voor derden beschikbaar is voor koppeling aan een gebruikersinterface. Met de DVM kan het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken en kruispunten worden vastgesteld volgens de methode die eerder door de SWOV is ontwikkeld (de Duurzaam Veilig-meter). De SWOV zal doorgaan met de ontwikkeling en op gezette tijden updates leveren met de nieuwste inzichten om het Duurzaam Veilig-gehalte te bepalen. De DVM, geschikt voor toepassing in een GIS, is in 2004 in concept gereedgekomen. In een gezamenlijke inspanning met AVV is de module gekoppeld aan de AVV-applicatie Wegkenmerken+.

Pilotstudie in stadsgewest Haaglanden

In samenwerking met ROV Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden en de Gemeente Zoetermeer is de methodiek van de Verkeersveiligheidsverkenner al in 2003 verder uitgewerkt en toegepast. Hiertoe werden op de belangrijkste gebiedsontsluitende wegen in het stadsgewest met behulp van een GIS het risicoverlagende effect en de kosteneffectiviteit geïllustreerd van twee typen maatregelen: rijrichtingscheiding en snelheidstoezicht. De studie liet zien hoe de methodiek van de Verkeersveiligheidsverkenner zou kunnen worden toegepast in een GIS. In 2004 zijn de resultaten vastgelegd in een SWOV-rapport en gepresenteerd op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres. (R-2004-17)

Infrastructuur en verkeersonveiligheid

In 2004 is gestart met het onderzoeksproject Infrastructuur en verkeersonveiligheid. Beoogd wordt om kwantitatieve relaties te leggen tussen de kenmerken van de Nederlandse weginfrastructuur enerzijds en de verkeersonveiligheid anderzijds, aan de hand van risico- en expositiematen.

Al snel na de start van het project bleek dat het onderzoek moest worden aangepast. Oorspronkelijk was gepland om vooral te kijken naar veranderingen van bepaalde wegkenmerken over een route. Maar daarvoor zouden eerst de afzonderlijke relaties tussen elk van die

kenmerken en verkeersonveiligheid bekend moeten zijn, los van de ligging van het betreffende weggedeelte in het wegennet. Betrouwbare gegevens om deze relaties voor het Nederlandse wegennet vast te stellen, bleken in de praktijk (nog) niet beschikbaar. Verwacht werd dat hierbij gebruikgemaakt kon worden van 'Wegkenmerken+', een landelijke inventarisatie van weg- en verkeerskenmerken onder alle wegbeheerders. Dit bleek voor Nederland in zijn totaliteit helaas onvoldoende mogelijk. Veel van die kenmerken zijn nog als 'onbekend' of 'niet betrouwbaar genoeg' ingevuld. Van sommige gebieden en wegbeheerders in Nederland bleken echter wel redelijk bruikbare gegevens beschikbaar, hetzij uit Wegkenmerken+, hetzij uit andere gegevensbronnen. Om die reden is besloten het project uit te voeren voor wegen van een aantal geselecteerde wegbeheerders (gemeenten, provincie en Rijk) en een eigen analyse-database op te zetten na levering van de beschikbare



Robert Louwerse
Onderzoeker

“Om de invloed van samenwerking tussen gemeenten en andere partijen in kaart te brengen, heb ik in 2004 samen met een stagiair een inventarisatie gemaakt van de vormgeving van 60-km/uur-wegen. Daarvoor zijn we naar de gemeenten toegegaan en hebben we gesproken met de verantwoordelijke verkeersambtenaar. Het was leuk om te zien hoe datgene waar wij op een theoretische manier mee bezig zijn, in de praktijk wordt aangepakt. Ik vind het opmerkelijk dat er niet alleen behoorlijke regionale verschillen zijn, maar dat er zelfs verschillen zijn tussen naast elkaar gelegen gemeenten.”

gegevens en een uitvoerige controle op de juistheid. Met deze gegevens kunnen dan voor verschillende typen wegen eerst de afzonderlijke relaties tussen intensiteit, wegkenmerken en risico worden bepaald. In 2004 zijn de eerste (proef)analyses uitgevoerd.

Analyse snelheid, spreiding in snelheid en veiligheid

Doel van dit project is het inzicht te vergroten in de relatie tussen snelheid, spreiding in snelheid en verkeersveiligheid onder verschillende Nederlandse verkeersomstandigheden. Ook wordt inzicht beoogd in de snelheidskeuze bij verschillende limietenstelsels, met name buiten de bebouwde kom.

Visieontwikkeling

In 2004 is studie gedaan naar de mogelijkheden om op korte en middellange termijn het aantal snelheidsgerelateerde ongevallen te verminderen. Van de beschikbare kennis over de relatie tussen snelheid en ongevallen en de relatie tussen snelheid en milieubelasting, bereikbaarheid en doorstroming is een overzicht gemaakt. Ook het snelhedenbeleid tot nu toe is in kaart gebracht. Om op korte termijn het percentage overtreders drastisch te reduceren, heeft de SWOV vervolgens enkele aanbevelingen gedaan. De voornaamste hiervan is dat wegbeheerders aan de hand van zogenaamde checklists drie zaken nagaan: 1) of de bestaande limieten veilig zijn gegeven de omstandigheden en de verkeerssamenstelling, 2) of de nu geldende limieten geloofwaardig zijn, dat wil zeggen of de limieten en de limietovergangen passen bij het beeld van de weg, en 3) of de weggebruikers voldoende informatie hebben over de ter plaatse geldende limiet. Waar nodig zal óf de limiet óf het wegbeeld moeten worden aangepast. Dit alles zou binnen een aantal jaren gerealiseerd kunnen worden. Afhankelijk van het wegtype kan dit erin resulteren dat 70 tot 90% van de automobilisten zich aan de limiet buiten de bebouwde kom zal houden. Om de resterende groep overtreders te bereiken zal 'geloofwaardige' handhaving noodzakelijk blijven. Tegelijkertijd moet verder gewerkt worden aan dynamische limieten die zowel de veiligheid als de geloofwaardigheid ten goede komen. Met dynamische limieten is het immers beter mogelijk rekening te houden met de actuele omstandigheden. De resultaten van het onderzoek zijn verschenen in het rapport *Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten*. Het onderzoek is gepresenteerd bij het Ministerie van

Verkeer en Waterstaat; over het Nederlandse snelhedenbeleid zijn ook twee internationale presentaties gegeven. (R-2004-12)

Literatuurstudie relatie snelheid-ongevallen

In 2003 is een uitgebreide literatuurstudie uitgevoerd, waarvan in 2004 het rapport *Snelheid, spreiding in snelheid en de kans op verkeersongevallen* is verschenen. Uit allerlei buitenlands onderzoek blijkt onomstotelijk dat harder rijden leidt tot meer en ernstigere ongevallen. Ook verschillen in snelheid vergroten de kans op ongevallen. Tegelijkertijd blijkt dat de exacte relatie in hoge mate afhankelijk is van het type weg, van de mate van interactie met andere (typen) verkeersdeelnemers, van fysieke kenmerken van de weg, zoals wegbreedte en het aantal afslagen, en natuurlijk ook van de verkeersintensiteit. (R-2004-9)

De relatie snelheid-ongevallen op 80-km/uur-wegen

Omdat de exacte relatie tussen ongevallen en snelheid sterk afhankelijk is van de weg- en verkeersomstandigheden, bieden buitenlandse 'formules' onvoldoende houvast om een inschatting te maken van effecten van snelheidsmaatregelen op specifieke Nederlandse wegen. Daarom is in 2004 een begin gemaakt met een empirische studie die beoogt voor Nederlandse 80-km/uur-wegen de relatie tussen snelheid en ongevallen vast te stellen. In eerste instantie is een complete database gemaakt met daarin allerlei snelheidsgegevens (bijvoorbeeld gemiddelde snelheid, spreiding in snelheid, percentage overtreders) en ongevallengegevens (bijvoorbeeld type ongeval, letselernst, datum/tijdstip) van 32 wegvakken met een 80-km/uur-limiet in de provincie Friesland over de periode 1997-2003. De database bevat ook informatie over de verkeersintensiteiten op die wegen en een aantal wegkenmerken zoals de wegbreedte en de afslagdichtheid. In 2005 worden de analyses en de rapportage van de resultaten voortgezet.

Geloofwaardigheid snelheidslimieten

Geloofwaardigheid van snelheidslimieten, de mate waarin een limiet past bij het beeld - de uitstraling - van de weg, is zeer belangrijk als we willen dat meer mensen zich uit eigen beweging aan de limiet gaan houden. Met behulp van een vragenlijst is onderzocht welke limiet volgens automobilisten hoort bij welk wegbeeld. De vragenlijst bevatte onder meer 35 foto's van voor het overgrote deel 80-km/uur-wegen. Bij elk van de foto's

moesten de respondenten aangeven welke limiet zij dachten dat daar zou gelden, welke limiet volgens hen op dat moment een veilige limiet was en met welke snelheid ze daar zouden willen rijden. Het blijkt, niet geheel onverwacht, dat er verschillen zijn tussen allerlei groepen mensen. Jongeren vinden bijvoorbeeld de limieten minder geloofwaardig dan ouderen. Mensen die in het algemeen graag risico's nemen, vinden de limieten minder geloofwaardig dan mensen die risico's liever vermijden. En mensen die vaak snelheidsbekeuringen krijgen vinden de limieten minder geloofwaardig dan mensen met weinig snelheidsbekeuringen. Sekse, type autobezit (eigen, van de zaak, lease) en de mate van ongevalsbetrokkenheid bleken niet samen te hangen met de mate waarin de limieten geloofwaardig werden gevonden. Nog een opvallende bevinding was dat vrijwel alle automobilisten harder willen rijden dan wat volgens hen veilig is.

In 2005 worden de data verder geanalyseerd om te onderzoeken welke kenmerken van de weg en de directe omgeving van invloed zijn op de mate van geloofwaardigheid. Een rapport met de resultaten zal in 2005 verschijnen.

Maatregelen voor snelheidsbeheersing

Conform de oorspronkelijke planning heeft het project *Maatregelen voor snelheidsbeheersing* in 2004 vooral in het teken gestaan van de afronding van enkele activiteiten uit 2003 en de uitwerking van de plannen voor het onderzoek in 2005 en 2006, dit laatste mede in het kader van nationale en internationale samenwerkingsverbanden zoals TRANSUMO, OECD/ECMT en het 6de kaderprogramma van de Europese Unie. Internationale activiteiten komen aan de orde in het hoofdstuk *Internationaal onderzoek*.

Evaluaties snelheidshandhaving

De afronding van de activiteiten uit 2003 betrof in de eerste plaats de publicatie van de *Evaluatie van de regionale verkeershandavingsplannen*. De resultaten van deze studie, en de resultaten van de evaluatie van het geïntensiverde politietoezicht in de provincie Friesland, hebben in de communicatie van het Openbaar Ministerie (BVOM) de nodige aandacht gekregen. Over de evaluatie van het handavingsproject in Friesland is in 2004 een Nederlandstalig artikel verschenen. Een Engelstalig artikel hierover is inmiddels aangeboden aan een wetenschappelijk tijdschrift. Bovendien is dit

onderzoek gepresenteerd tijdens de workshop International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety (ICTCT) in Estland. (R-2004-4)

Politiek draagvlak ISA

Het onderzoek naar het politieke draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) is in 2004 afgerond met een rapport en een presentatie op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) 2004. Twee jaar daarvoor, tijdens het NVVC in 2002, won het voorstel voor dit onderzoek de SWOV-prijsvraag. Uit deze interviewstudie komt naar voren dat er in politieke kringen een brede interesse is voor deze maatregel, maar dat er ook nog duidelijke reserves bestaan, vooral ten aanzien van de verplichte invoering van een volledig ingrijpend ISA-systeem. De reserves houden verband met de aantasting van de vrijheid van de automobilist en mogelijke verstoringen van het systeem door technische fouten, fraude of sabotage. Wel is er een positieve houding ten aanzien van nadere kennisverwerving over het onderwerp. Geconcludeerd wordt dat meer kennis over de kosten en baten van specifieke ISA-varianten en een concreet plan voor invoering van ISA in Nederland belangrijke prikkels kunnen zijn voor verdere politieke discussie over dit onderwerp. (R-2004-5)

Routekeuze in een wegennet

Het project Routekeuze in een wegennet onderzoekt de mogelijkheden om de routekeuze van bestuurders zo te

beïnvloeden dat de gekozen route past bij de Duurzaam Veilig-eis dat de kortste/snelste en veiligste route samenvalt. Het project richt zich met name op simulaties van routekeuzegedrag in verschillende soorten wegennetwerken: binnen en buiten de bebouwde kom, centrumgebieden en overgangsgebieden.

Routekeuze van automobilisten

Een verkeerssimulatie bevat veronderstellingen over de routekeuze die een automobilist in verschillende situaties maakt. Deze veronderstellingen zijn meestal 'ingebouwd' in bestaande simulatieprogramma's. Deze programma's zijn niet van Nederlandse makelij en bevatten dan ook veronderstellingen afkomstig uit buitenlands onderzoek naar routekeuzegedrag. Om na te gaan of die hier ook geldig zijn, is een vragenlijstonderzoek opgezet om de achtergronden van de routekeuze van Nederlandse automobilisten te achterhalen. Als vooronderzoek is in 2004 een beperkt aantal automobilisten benaderd met een vragenlijst. Begin 2005 moet duidelijk worden of de wijze van selectie van automobilisten en de vragenlijst voldoende. Vervolgens zal het onderzoek op veel grotere schaal worden uitgevoerd met enkele duizenden vragenlijsten.

Routekeuze in projecten buiten de SWOV

Er zijn in Nederland diverse ideeën in ontwikkeling om routekeuze van automobilisten te beïnvloeden. De SWOV is betrokken geraakt bij twee concepten: Gebiedsgericht benutten en Bypasses voor bereikbaarheid.

Gebiedsgericht benutten

De uitbreiding van de capaciteit van het autosnelwegennet blijft al geruime tijd achter bij de toename in het gebruik ervan. Om de bestaande wegcapaciteit zo goed mogelijk te gebruiken, trachten wegbeheerders de verkeersstromen op hun wegennetten naar tijd en plaats te geleiden, om alle beschikbare capaciteit daadwerkelijk te benutten. Het concept Gebiedsgericht benutten richt zich op de doorstromingsaspecten van verkeersbeheersing: het proces om het verkeer te sturen, te geleiden of te informeren met inzet van verkeersmaatregelen.

Doordat meer autoverkeer het onderliggend wegennet gaat gebruiken, zullen er ongewenste verkeersveiligheids- en leefbaarheidseffecten optreden.

In een artikel in het vakblad *Wegen* heeft de SWOV de mogelijkheden besproken om de veiligheidseffecten van dergelijke maatregelen vooraf in beeld te brengen.

Bypasses voor bereikbaarheid

Het TNO Inro-concept Bypasses voor bereikbaarheid bepleit om middellangeafstandsverkeer over het onderliggend wegennet te leiden en zo de doorstroming te verbeteren.

De Vereniging Infrastructuur Aannemers in Nederland (VIANED), tegenwoordig onderdeel van Bouwend Nederland, vroeg de SWOV de effecten van dit concept op de verkeersveiligheid door te rekenen.

Om een vergelijking te maken heeft de SWOV een duurzaam veilige variant ontwikkeld en deze op reistijd, milieueffect en veiligheid vergeleken met het TNO Inro-concept. Beide concepten leiden tot duidelijke verbeteringen op de drie aspecten. Het TNO Inro-concept geeft een betere bereikbaarheid, maar is minder veilig dan de Duurzaam Veilig-variant. De verschillen ontstaan doordat het bypass-concept van TNO Inro een grotere wegvakcapaciteit (breder dwarsprofiel) combineert met onveiligere, namelijk gelijkvloerse kruisingen. De Duurzaam Veilig-variant biedt minder capaciteit, maar veiligere, ongelijkvloerse, kruisingen.

Herkenbare vormgeving en voorspelbaar gedrag

Belangrijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig ten aanzien van wegen zijn uitgedrukt in de kernbegrippen functionaliteit, homogeniteit en uniformiteit. Met name herkenbaarheid en voorspelbaarheid moeten tot 'uniforme' verwachtingen leiden van verkeersdeelnemers over het gewenste gedrag van henzelf en van andere verkeersdeelnemers en hebben daardoor invloed op de gedragskeuzes. Het project Herkenbare vormgeving en voorspelbaar gedrag is halverwege 2004 van start gegaan.

Literatuurstudie

Binnen de literatuurstudie zijn vier deelactiviteiten uitgevoerd:

1. Op basis van een theoretische analyse is nagegaan hoe de begrippen herkenbaarheid, voorspelbaarheid, verwachtingen en categorisering kunnen worden geoperationaliseerd en wat de relatie is tussen deze begrippen. Daarbij is een vertaalslag gemaakt tussen de theoretische kennis en de aannames binnen Duurzaam Veilig.
2. Verder is in kaart gebracht hoe wegbeheerders momenteel met name gebiedsontsluitingswegen ontwerpen.



3. Er is een kleinschalige literatuurstudie uitgevoerd naar de relatie tussen (geselecteerde) wegkenmerken en rijgedrag. Het ging daarbij niet alleen om kenmerken van de weg zelf (dwarsprofiel en dergelijke), maar ook om kenmerken van de directe omgeving van de weg, zoals bijvoorbeeld de aan- of afwezigheid van bomen of bosschages, huizen, breedte van de obstakelvrije zone, en dergelijke.

Hierbij zijn de 'essentiële herkenbaarheidskenmerken' uit de recente Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur van het CROW meegenomen.

4. Tot slot is een overzicht gemaakt van het onderzoek dat is uitgevoerd naar de relatie tussen een (duurzaam veilige) inrichting van verschillende wegcategorieën en (rij)gedrag.

Het rapport met de resultaten van de literatuurstudie zal in 2005 worden afgerond.

Ook zijn in 2004 concretere plannen gemaakt voor het vervolg van dit project. In een categoriseringsexperiment zal onderzocht worden hoe een goede representant van een bepaalde wegcategorie er uitziet, welke kenmerken daarbij horen en hoezeer een omgeving hiervan mag afwijken om nog steeds te worden gerekend tot dezelfde categorie. Ook zal een link worden gelegd met de bestaande opvattingen ten aanzien van de 'essentiële herkenbaarheidskenmerken'. Binnen TRANSUMO zal een vervolgstudie worden uitgevoerd naar categorisering van wegen.

Beginnende bestuurders en de rijopleiding

In het onderzoeksproject *Beginnende bestuurders en de rijopleiding* staat het begrijpen, beïnvloeden en meten van 'kalibratie' centraal. Kalibratie is de balans tussen hoe

bestuurders hun eigen vaardigheden inschatten en de manier waarop ze de complexiteit van de rijtaak kunnen beoordelen. De verworven inzichten kunnen worden vertaald in cursusmethoden en diagnostische meetinstrumenten ten behoeve van de rijopleiding.

Effecten van educatie en voorlichting

Hoewel verkeerseducatie sinds mensenheugenis een plaats heeft in het verkeersveiligheidsdenken, is men er tot op heden niet goed in geslaagd om de effecten van educatie ook feitelijk vast te stellen. Met het project Effecten van educatie en voorlichting wil de SWOV inzicht krijgen in gespecificeerde effecten van educatie



Wilma Slinger, KpVV
Educatieproject EVEO

“Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeer- en vervoerbeleid. Vaak wordt ons gevraagd wat de effecten van educatie zijn; wat is daarover bekend, en met welke goede argumenten kan educatie een plek krijgen in de tweede fase van Duurzaam Veilig? Daarom hebben we de SWOV gevraagd of effecten van educatie door middel van onderzoek zijn aan te tonen. De SWOV heeft de handschoen opgepakt, had het thema al opgenomen in het Programma 2003-2006, en is voortvarend aan de slag gegaan. De literatuurstudie die in 2004 is uitgevoerd maakte duidelijk dat in geen enkel land een dergelijk grootschalig evaluatieonderzoek is uitgevoerd. Een reden te meer om nu door te gaan!”

en in de kosten en baten die daarmee samenhangen. Zo worden bouwstenen aangeleverd voor een effectief en doelmatig educatiebeleid. Het onderzoek wordt uitgevoerd met literatuurstudies en met evaluaties van educatie- en voorlichtingsprogramma's in de praktijk.

Literatuuronderzoek

In 2004 is de laatste hand gelegd aan een literatuurstudie naar de effectiviteit van verkeerseducatieprogramma's. Deze studie biedt een overzicht van de bestaande kennis op dit gebied. Ter vergelijking is in deze studie ook gekeken naar educatieprogramma's op het gebied van volksgezondheid. De studie heeft uitgewezen dat wereldwijd een groot aantal verkeerseducatieve programma's wordt toegepast, maar dat deze zelden geëvalueerd worden. Dit bleek ook zo te zijn bij volksgezondheidseducatie. Traditioneel wordt voor verkeerseducatie een reductie in ongevallen gezien als uiteindelijk doel. Van educatie op het gebied van volksgezondheid wordt echter zelden het uiteindelijke effect gemeten (bijvoorbeeld minder roken-gerelateerde doden door antirookeducatie), maar wordt meestal gekozen voor aan het einddoel gerelateerd gedrag (bijvoorbeeld het rookgedrag). In de literatuurstudie wordt geconcludeerd dat gedrag een adequate effectmaat is, mits de relatie tussen dat gedrag en het ongevalsrisico bewezen is.

Evaluatie van educatieprogramma's

In het educatieproject EVEO worden de effecten van een groot aantal bestaande educatieprogramma's geëvalueerd. In maart 2004 werden organisaties uitgenodigd om projecten ter evaluatie aan te melden. In april 2004 is op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres een presentatie over het geplande onderzoek gegeven met daarbij ook een oproep om educatieprojecten aan te melden. Dit leidde tot enkele aanmeldingen. Voor de werving bleek intensieve communicatie met potentiële partners noodzakelijk. Omdat het Kennisplatform Verkeer en Vervoer een groot belang hecht aan de uitkomsten van dit project, heeft deze organisatie door een subsidie aan de SWOV het mogelijk gemaakt om in deze projectfase tijdelijk een communicatiedeskundige aan te trekken. Het individueel benaderen van organisaties resulteerde in september 2004 in meer dan 40 aangemelde projecten. Afhankelijk van de financiële mogelijkheden wordt verwacht dat ongeveer 25 projecten in de komende twee jaar geëvalueerd zullen worden. De SWOV coördineert en begeleidt deze activiteiten. Om conclusies te kunnen trekken over de effectiviteit van specifieke kenmerken

van de verschillende programma's zal in 2006 een analyse worden uitgevoerd waarin alle uitgevoerde evaluaties betrokken worden.

Optimale investeringen

In het project Optimale investeringen worden praktisch bruikbare standaardmethoden ontwikkeld waarmee kosten-batenanalyses (KBA) en kosten-effectiviteitsanalyses (KEA) kunnen worden uitgevoerd. Hiermee kunnen de kosteneffectiviteit en de verhouding tussen kosten en baten van verkeersveiligheidsmaatregelen worden berekend en vergeleken.

Integrale kosten-batenanalyse

Van een breed samengesteld pakket verkeersveiligheidsmaatregelen wordt beoogd een integrale kosten-batenanalyse uit te voeren. In 2004 is begonnen met de projectbeschrijving en het organiseren van de samenwerking tussen diverse instituten die aan dit deelproject gaan meewerken.

Waardering immateriële schade

In 2004 is tijdens een discussiebijeenkomst en langs schriftelijke weg uitvoerig van gedachten gewisseld met onder andere het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Centraal Planbureau over de financiële waardering van immateriële schade. Discussiestuk was een concept-covernota bij het proefschrift van De Blaeij, The value of a statistical life in road safety, dat in 2003 mede onder begeleiding van de SWOV is verschenen. De covernota formuleert op grond van het promotieonderzoek conclusies en aanbevelingen voor beleid van de Nederlandse overheid, in het bijzonder dat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De voornaamste aanbeveling is om in Nederland bij beleidsondersteunend onderzoek een standaardwaarde voor de immateriële schade van een verkeersdode te gaan hanteren. Deze waarde kan opgenomen worden in de Aanvullingen op de Leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI), die thans in voorbereiding zijn.

Informatiegebruik bij besluitvorming over verkeersveiligheid

In dit project wordt nagegaan wat de invloed is van samenwerking tijdens de besluitvorming en van de aanwezigheid van publiek draagvlak op de slagvaardigheid van het verkeersveiligheidsbeleid. Ook wordt nagegaan hoe (kosten-baten)informatie de besluitvormingsprocessen over investeringen in infrastructuur kan verbeteren.



Samenwerking bij de aanleg van 60-km/uur-gebieden

Dit onderzoek gaat na wat de invloed is van samenwerking tussen verschillende betrokken partijen op de kwaliteit van aangelegde 60-km/uur-gebieden. In het voorgaande onderzoeksprogramma is al een pilotstudy uitgevoerd bij twee gemeenten. In 2004 is het hoofdonderzoek gestart. In eerste instantie zijn de mogelijke casussen voor dit onderzoek geselecteerd, waarna een begin is gemaakt met de dataverzameling.

Investeren in infrastructuur

Conform de planning is in 2004 gestart met dit onderzoek. Bestudeerd wordt welke invloed het gebruik van met name kosten-bateninformatie heeft op de besluitvorming over investeringen in infrastructuur. Er is gewerkt aan een gedetailleerde onderzoeksopzet en aan een literatuuronderzoek naar het gebruik van kennis bij beleidsvorming. In het onderzoek wordt geïnventariseerd hoe op dit moment verkeersveiligheidsinformatie wordt gebruikt bij de aanleg en het onderhoud van wegen, en hoe verkeersveiligheid wordt meegenomen in beslissingen op dit gebied. Op basis van de literatuurstudie die in de loop van 2005 wordt afgerond, wordt bepaald welk type informatie en welke presentatiewijzen in het vervolg van het onderzoek worden vergeleken.

Overige activiteiten

In 2004 is het laatste rapport over het onderzoek naar het NVVP-beleid, oorspronkelijk uit het vorige onderzoeksprogramma, opgesteld. In 2004 is ook een artikel geschreven voor een speciale uitgave over verkeersveiligheid van een Canadees bestuurskundig tijdschrift. Dit artikel gaat in op de factoren die van invloed zijn op de slagvaardigheid van regionale en provinciale besluitvorming en is gebaseerd op het onderzoek naar de regionale en provinciale verkeers- en vervoersplannen. Het artikel is geaccepteerd en zal in 2005 gepubliceerd worden.

Planbureauonderzoek

In 2003 is de SWOV begonnen met de ontwikkeling van de planbureaufunctie voor de verkeersveiligheid. Het doel is om het aantal verkeersdoden en -gewonden in het verleden te verklaren uit de maatschappelijke ontwikkelingen. Dit moet de SWOV in staat stellen om de relaties tussen de ontwikkelingen in het verkeer, de infrastructuur en het effect van veiligheidsmaatregelen te begrijpen. Op basis van deze kennis zal het Planbureau in staat zijn om onderbouwde, kwantitatieve uitspraken te doen over de toekomstige ontwikkelingen in de verkeersveiligheid.

Het zwaartepunt van de planbureaufunctie ligt in de afdeling Planbureau. In deze afdeling zijn vier planbureau-projecten onderscheiden: verkeersveiligheidsverkenningen, verkeersveiligheidsbalansen, omgevingsverkenningen en kennis- en informatiesystemen (KIS). De samenhang van deze vier projecten is als volgt:

Zowel de verkeersveiligheidsverkenning (toekomst) als de verkeersveiligheidsbalans (verleden) moeten zich baseren op de feitelijke, kwantitatieve relaties tussen de verkeersonveiligheid (doden, gewonden, ongevallen) en de diverse maatschappelijke invloedsfactoren (ontwikkelingen in het verkeersgedrag, de infrastructuur, het voertuigenpark en

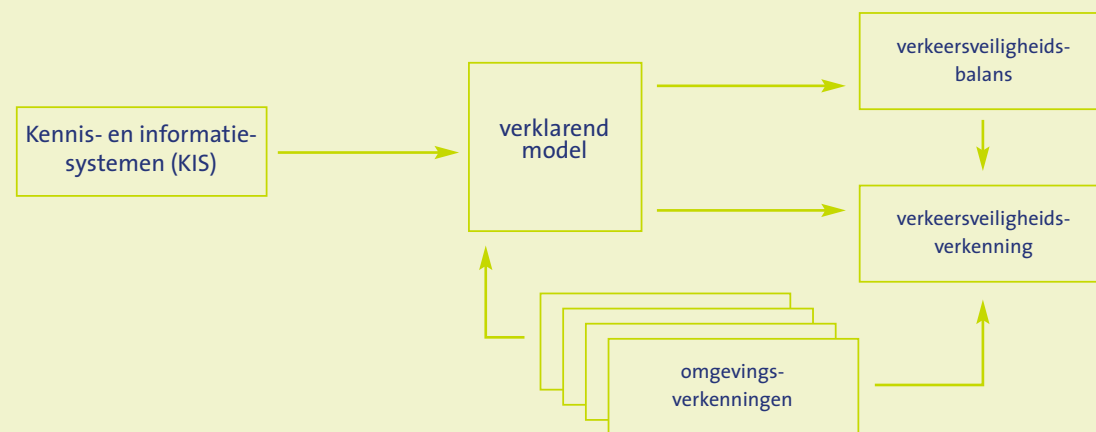
veiligheidsmaatregelen). Hiertoe werkt de SWOV aan een verklarend model. Met dit verklarend model is de SWOV in staat om de verkeersveiligheidsbalans te maken.

Met het te ontwikkelen verklarend model moet het mogelijk worden om de verbanden tussen de invloedsfactoren en de verkeersonveiligheid te laten zien. Om hiermee ook te kunnen zeggen hoe de ontwikkeling zich in de toekomst zou kunnen voltrekken, is kennis nodig omtrent de verwachte maatschappelijke ontwikkelingen. Hiertoe voert de SWOV omgevingsverkenningen uit. Deze omgevingsverkenningen geven een beeld van allerlei lopende en verwachte ontwikkelingen.

Teneinde een kwantitatief verklarend model te kunnen opstellen, zijn betrouwbare data over een lange reeks van jaren onmisbaar.

Zowel de bestaande gegevens (ongevalsaantallen, bevolkingscijfers, verkeersomvang, enzovoort) als tot dusverre nog niet beschikbare gegevens krijgen in de planbureaufunctie hernieuwde aandacht in het project Kennis- en informatiesystemen (KIS).

Het geheel wordt verduidelijkt in het volgende schema, waarin de pijlen aangeven hoe een product afhangt van een ander product of model.



SAMENHANG TUSSEN DE PRODUCTEN VAN DE PLANBUREAUFUNCTIE VERKEERSVEILIGHEID

Het verklarend model is een belangrijk productiemiddel, waarvan balans en verkenning afhankelijk zijn. De omgevingsverkenningen zijn afzonderlijke producten, en ook KIS leidt tot producten, zoals de gegevens die via internet beschikbaar worden gesteld. Naast deze producten werkt de SWOV ook aan een meer kwalitatieve strategische visie op verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheidsverkenningen en -balansen

In het project Verkeersveiligheidsverkenningen wordt geraamd hoe de verkeersveiligheid zich in de toekomst zal ontwikkelen, rekening houdend met de verwachte ontwikkelingen in de samenleving. Als eerste stap wordt een model ontwikkeld waarmee deze verkenningen kunnen worden uitgevoerd. Dit model moet het verband tussen de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid en de ontwikkelingen van allerlei invloedsfactoren duidelijk maken. Het model zal daardoor tevens bruikbaar zijn voor het beschrijven en verklaren van de ontwikkelingen tot nu toe, zoals dat in het project Verkeersveiligheidsbalansen gebeurt.

Het project Verkeersveiligheidsbalansen is bedoeld om de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tot nu toe te evalueren, onder andere door ze af te zetten tegen de ontwikkelingen in het verleden. Om een beter inzicht te krijgen in de factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid, worden waar mogelijk de ontwikkelingen en veranderingen in de verkeersonveiligheid verklaard in termen van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid en andere invloedsfactoren.

Modelontwikkeling

In 2004 is de eerste, oriënterende fase van de modelontwikkeling uitgevoerd:

- een externe oriëntatie: hoe worden in het buitenland balansen en verkenningen uitgevoerd;
- een oriëntatie op beschikbare data over ongevallen en expositie (de afhankelijke variabelen);
- een oriëntatie op bestaande kennis over factoren die de risico's van bepaalde groepen kunnen verklaren (verklarende variabelen);
- een oriëntatie op methoden en technieken van modellering.

De resultaten van deze oriëntatiefase zullen in 2005 gepubliceerd worden.

Vervolgens is een plan uitgewerkt voor de tweede fase



Henk Stipdonk

Hoofd Afdeling Planbureau

“Sinds 1 februari 2004 werk ik bij de SWOV, als hoofd van de kersverse afdeling Planbureau. Al sinds 1993, toen ik bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (VenW) hoofd werd van de afdeling Leefbaarheid, ken ik de SWOV als een zeer deskundige onderzoekclub. In die tijd had de SWOV misschien nog wel wat ‘ivoren toren’-trekjes, maar die zie ik nu niet meer terug. Wat mij in vergelijking met vroeger aan de SWOV opvalt, is dat ze erop toeziet dat het onderzoek zo veel mogelijk oplevert voor de samenleving. Gelukkig lijdt de wetenschappelijke integriteit daar niet onder. Juist nu de regio (provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen) meer verantwoordelijkheid krijgt voor de aanpak van de verkeersonveiligheid, is het belangrijk dat de kennis van de SWOV goed bruikbaar is voor een breed publiek. De dialoog met de mensen uit de praktijk is bij de SWOV volop gaande, en dat spreekt mij aan.”

die in 2005 zal worden uitgevoerd. Deze fase moet een aantal verklarende modellen opleveren. Vervolgens wordt hiermee binnen het project Verkeersveiligheidsbalansen een eerste balans 'nieuwe stijl' opgesteld en binnen het project Verkeersveiligheidsverkenningen een eerste langetermijnprognose.

Tijdreeksanalyse

Een centrale techniek die voor de verkeersveiligheidsbalansen en -verkenningen gebruikt wordt, is de tijdreeksanalyse. In internationaal verband is de SWOV betrokken als lid van de werkgroep ICTSA (International Co-operation of Time Series Analysis).

In ICTSA komen experts op het gebied van tijdreeks-analyse uit verschillende landen bijeen om hun lopend onderzoek en recente bevindingen te presenteren en te toetsen. In samenwerking met andere instituten wordt door de SWOV ook gepubliceerd over het gebruik van tijdreeksanalyse bij verkeersveiligheidsonderzoek. Zo is in 2004 verder gewerkt aan een Engelstalig boek over de analyse van tijdreeksen met zogenoemde state-space-modellen. State-space-modellen vormen de basis voor het SWOV-onderzoek met tijdreeksen.

Jaaranalyse 2003

Oorspronkelijk zou met behulp van het nieuwe basis-model dat in 2004 zou worden ontwikkeld, in 2005 een jaaranalyse 'nieuwe stijl' over de jaren 2003 en 2004 worden gemaakt. Onder andere op uitdrukkelijk verzoek van de Programma Adviesraad is in 2004 toch gewerkt aan een jaaranalyse 2003 'oude stijl'. Wel zijn extra analyses toegevoegd over kinderen, fietsers naar leeftijd, wegtypen, vracht- en bestelauto's, vergrijzing en actuele weersinvloeden. De rapportage zal in 2005 verschijnen, aangevuld met een toelichting op de cijfers van 2004.

Omgevingsverkenningen

In het project Omgevingsverkenningen worden recente en (verwachte) toekomstige ontwikkelingen in verschillende (beleids)sectoren beschreven die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid. Deze informatie is met name van belang voor de Verkeersveiligheidsverkenningen en draagt bij aan de mogelijkheden van een proactieve aanpak van het verkeersveiligheidsprobleem.

Bij elke omgevingsverkenning staan vier vragen centraal:

- Welke ontwikkelingen doen zich in deze sector voor?
- Welk beleid is tot dusver gevoerd en welk beleid is in voorbereiding?
- Welke mogelijke consequenties (kansen en bedreigingen) hebben deze ontwikkelingen en dit beleid voor de verkeersveiligheid?
- Hoe kunnen de resultaten van deze omgevingsverkenning worden teruggekoppeld naar het beleid binnen deze sector en naar het verkeersveiligheidsbeleid?

Op advies van de Wetenschappelijke Adviesraad en de Begeleidingsgroep van het Planbureau is voor de omgevingsverkenningen een conceptueel kader

gedefinieerd dat als kapstok dient voor de te behandelen onderwerpen. Binnen dit model worden factoren met elkaar in verband gebracht op het gebied van demografie, behoeftes en keuzemogelijkheden van de mens, soorten vervoermiddelen, infrastructuur en ruimtelijke factoren. Een verkenning moet zo informatie leveren over verkeer en vervoer, bereikbaarheid, verkeersgedrag, verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid. Deze informatie kan ook gebruikt worden bij technologische en innovatieve ontwikkelingen op het gebied van vervoermiddelen, infrastructuur en dergelijke.

Omgevingsverkenningen Ruimtelijke ordening en Sociale en culturele factoren

Het eerste concept-rapport van de omgevingsverkenning Ruimtelijke ordening was al in 2003 gereed, evenals dat van Sociale en culturele factoren.

In 2004 is veel aandacht besteed aan het afstemmen van de inhoudelijke en conceptuele uitgangspunten van het fenomeen omgevingsverkenning in het algemeen en de twee concepten in het bijzonder met verschillende expertgroepen. Zo zijn de concepten begin 2004 aan de Wetenschappelijke Adviesraad en aan de Begeleidingsgroep voorgelegd. Uit beide groepen kwamen waardevolle suggesties om de concepten te verbeteren. Verder verschenen in 2004 drie belangrijke beleidsnota's (de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en het Sociaal en Cultureel Rapport 2004), die dusdanig van invloed waren op deze twee omgevingsverkenningen dat besloten is beide te actualiseren. Deze omgevingsverkenningen zullen in 2005 verschijnen.

Omgevingsverkenning Volksgezondheid

De SWOV is in 2004 begonnen met de omgevingsverkenning Volksgezondheid. De thema's volksgezondheid, recente ontwikkelingen en risicoacceptatie komen aan de orde in het deel Gezondheidsbeleid.

Bij het deel Determinanten worden onder andere preventie, emissies en geluidshinder, en alcohol en drugs besproken. Bij het deel Zorggebruik wordt onder andere ingegaan op de kosten van de volksgezondheid, de organisatie van de traumazorg en behandelmethoden. De analyses van deze thema's zullen bijeengebracht worden in een overzicht van verklarende factoren en hun invloed op expositie (mobiliteit) en risico (verkeersveiligheid). Deze omgevingsverkenning wordt in 2005 afgerond.

Omgevingsverkenning Technologie & Innovatie

Het beleidsterrein Technologie & Innovatie is breed; een totaalbeeld is nauwelijks te schetsen.

Daarom is ervoor gekozen om specifieke onderwerpen via een thematische aanpak uit te werken.

Drie thema's worden onderscheiden:

- componenten die ten grondslag liggen aan autonome ontwikkelingen binnen het verkeers- en vervoerssysteem;
- componenten die ten grondslag liggen aan gestuurde ontwikkelingen binnen het verkeers- en vervoerssysteem;
- aangrijpingspunten voor het beleid.

Voor de verschillende componenten wordt nagegaan wat de autonome ontwikkelingen, de impulsen, de faalkansen en de sturingsmechanismen waren of zijn. Ook deze omgevingsverkenning zal in 2005 worden afgerond.



Wim Wijnen
Onderzoeker

“Toen ik in 2004 bij de SWOV ben komen werken, vond ik het leuk om te zien dat de vaak heel theoretische economie ook heel praktisch kan worden toegepast. Verkeersveiligheid is niet direct de eerste toepassingsmogelijkheid die je associeert met economie. Bij een economische benadering van verkeersveiligheid spelen bijvoorbeeld ook immateriële aspecten een belangrijke rol. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid moeten niet worden onderschat. Er zijn weinige economen in Nederland die zich bezighouden met verkeersveiligheid. Als econoom hoop ik niet alleen bij te dragen aan een veiliger verkeer, maar ook aan de besparing van veel gemeenschapsgeld.”

Kennis- en informatiesystemen

Kennis- en informatiesystemen behelst voor het overgrote deel een permanente activiteit met drie onderdelen: gegevensbeheer, relatiebeheer en technisch beheer.

Gegevensbeheer

Onder gegevensbeheer valt het verwerven, verwerken en toegankelijk maken van basisgegevens zoals gegevens over ongevallen en infrastructuur, ziekenhuiscijfers, parkcijfers, mobiliteitsgegevens en informatie over demografische ontwikkelingen.

De kwaliteit van het SWOV-onderzoek staat of valt met de juistheid van de gegevens waarop de onderzoekers zich baseren. Dit blijft steeds een punt van zorg. In 2004 waren de veranderingen in de registratieprocedures bij AVV aanleiding voor extra activiteiten. De externe codering, de registratiekwaliteit bij de politie, de invoering van SAVOG, de nieuwe aanpak van de registratie van verkeersongevallengegevens bij AVV (en nog niet bij de politie) en de invoering van een nieuwe gegevensstructuur (BRON) leidden bij de SWOV tot veel extra werk.

In 2004 zijn, zoals in elk jaar, de bestanden met nieuwe cijfers aangevuld en toegankelijk gemaakt. In dit verband zijn opnieuw alle belangrijke bronbestanden in de diverse informatiesystemen verwerkt. Voorbeelden zijn:

- Ongevallen en Netwerk
- Snelheidsmetingen op rijks-autosnelwegen
- Onderzoek rij- en drinkgewoonten
- Onderzoek verplaatsingsgedrag
- Statistiek van de motorvoertuigen
- Landelijke Medische Registratie

Daarnaast zijn internationale gegevens uit 'International Road Traffic and Accident Database' (IRTAD) en 'Social Attitudes to Road Safety Risk in Europe' (SARTRE) opgenomen.

De gegevens over verkeersongevallen, -slachtoffers, mobiliteit en dergelijke, worden algemeen beschikbaar gesteld via de kennisbank op de SWOV-internetsite. Omdat in deze kennisbank de gegevens gekoppeld zijn aan een inhoudelijke interpretatie is het steeds noodzakelijk te bezien of de nieuwe cijfers aanpassingen in de teksten tot gevolg hebben.

Ook zijn verbeteringen aangebracht in diverse tabellen en detailbestanden op de achtergrond, zoals de werkelijke aantallen ziekenhuisgewonden, doodsoorzaken,

Duurzaam Veilig-kencijfers, alcoholconsumptie, verkeers-overtredingen Centraal Justitieel Incasso Bureau, enzovoort.

Relatiebeheer

Relatiebeheer betekent overleg en afstemming met gegevensleveranciers zoals AVV, CBS, Prismant en Consument en Veiligheid. Met de diverse aanbieders van de basisgegevens worden geregeld gesprekken gevoerd over kwaliteitsverbetering. In 2004 lag het accent op gevolgen van de invoering van zowel SAVOG als Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) bij AVV. SAVOG betreft een nieuwe structuur voor de ongevalgegevens; MON is de nieuwe vorm van het onderzoek naar verplaatsingsgedrag. Ook met het CBS is op diverse niveaus overlegd, onder meer over de consequenties van hun nieuwe methoden van gegevensverwerking (zo weinig mogelijk eigen waarnemingen doen). Daarnaast is er op veel fronten overlegd over verbetering van gebleken onvolkomenheden in de geleverde data.

Uitbreiding van onze gegevens komt geregeld aan de orde. Zo stelde AVV de politieregistratiesets van dodelijke ongevallen in 2003 ter beschikking. Deze gegevens zijn gebruikt voor onderzoek naar oorzaken van dodelijke ongevallen in het kader van de visieontwikkeling 'Duurzaam Veilig versie 2.0'. Ook met potentiële gegevensaanbieders (CBR, RDW, ANWB, RAI, Verzekeraars) is overleg gestart om relevante nieuwe gegevens te kunnen verwerven.

Technisch beheer

Technisch beheer betreft het beheer en de doorontwikkeling van kennis- en informatiesystemen van de SWOV. Dit gebeurt zowel op eigen initiatief als naar aanleiding van gebruikerswensen of wijzigingen in de door leveranciers gehanteerde gegevensstructuur. De gangbare werkzaamheden omvatten het technisch toegankelijk houden van de data voor onderzoekers bij de SWOV en voor derden, met goede gebruiksmogelijkheden en consistente gegevens. Dit gebeurt via internettoepassingen en via interne gegevensbanken.

Visieontwikkeling verkeersveiligheid Verkeersveiligheidsakkoord

Op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2004 heeft de SWOV een nieuwe inhoudelijke oriëntatie op het verkeersveiligheidsbeleid voorgesteld. Het gaat om Duurzaam Veilig versie 2.0 en de organisatie van het beleid, onder meer via een verkeersveiligheidsakkoord.

De SWOV heeft vervolgens het initiatief genomen dit verkeersveiligheidsakkoord (of wellicht veiligheidsakkoorden) op te stellen, waarin verschillende betrokken partijen hun intentie vastleggen om gezamenlijk te werken aan de realisatie van Duurzaam Veilig versie 2.0. In dit kader is de Initiatiefgroep Verkeersveiligheidsakkoord opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van onder andere de SWOV, ANWB en 3VO. In 2004 is de eerste verkenning uitgevoerd en in 2005 wordt bekeken hoe een samenwerking tussen partijen het beste kan worden vormgegeven. (R-2004-8)

Veilig, wat heet veilig? II

In 2001 heeft de SWOV de visie Veilig, wat heet veilig? gepubliceerd. Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV de verschillende aanbevelingen uit deze publicatie uitgewerkt in een zestal rapporten. In 2004 is een covernota opgesteld, waarin alle eerdere voorstellen worden samengevat vanuit het perspectief van de ontwikkelingen rondom Duurzaam Veilig en de in 2004 verschenen Nota Mobiliteit. Geconcludeerd wordt dat er sinds 2001 vele organisatorische en financiële veranderingen in verkeersveiligheidsland zijn geweest. Daarop zal moeten worden ingespeeld. Dan is het vervolgens de SWOV wel nodig om eerst een nieuwe denkrichting te ontwikkelen en dan pas te beginnen met de uitvoering, rekening houdend met de realiteit van vandaag. Duurzaam Veilig versie 2.0 beoogt deze nieuwe denkrichting en de uitvoeringsmogelijkheden te concretiseren. (R-2004-16)

Duurzaam Veilig versie 2.0

Diverse SWOV-medewerkers werken samen met deskundigen van andere kennis- en onderzoeksinstituten aan de actualisering en aanpassing van de Duurzaam Veilig-visie en de uitvoerende aspecten daarbij. Dit zal resulteren in een nieuwe versie (Duurzaam Veilig versie 2.0) van het zogenoemde parse boek uit 1991: Naar een duurzaam veilig wegverkeer. Naast een beschrijving van de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid door de jaren heen en verwachte toekomstige ontwikkelingen waarmee rekening moet worden gehouden, worden visies gepresenteerd op alle relevant geachte onderwerpen. Het eerste concept van Duurzaam Veilig versie 2.0 is gereed. In 2005 zal dit boek worden afgerond en op een nog te organiseren speciale bijeenkomst worden gepresenteerd.

Promotieonderzoek

De SWOV biedt haar medewerkers de mogelijkheid promotieonderzoek te verrichten wanneer het binnen het SWOV-programma valt. In 2004 hebben acht SWOV-medewerkers gewerkt aan hun promotieonderzoek.

Twee van deze medewerkers zijn gedetacheerd bij de TU Delft en voeren hun onderzoek uit in het kader van het project BAMADAS (Behavioural Analyses and Modelling of Advanced Driver Assistance Systems). Een derde medewerker is bezig met een promotie over de verkeersveiligheid van de oudere verkeersdeelnemer en een vierde doet promotieonderzoek naar emoties in het verkeer. De twee laatstgenoemde promotieonderzoeken worden uitgevoerd in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen. Verder is in 2004 het proefschrift Road safety by design door Ellen Jagtman met succes verdedigd. Dit proefschrift is gebaseerd op werk dat zij in opdracht van de SWOV bij de onderzoeksschool TRAIL aan de TU Delft heeft uitgevoerd. In 2004 zijn vier nieuwe promotieonderzoeken van start gegaan; één op het gebied van jonge automobilisten, één op het gebied van besluitvorming in het beleid, één op het gebied van routekeuze en één op het gebied van tijdreeksanalyses. Deze promotieonderzoeken komen inhoudelijk aan de orde in de hoofdstukken Anticiperend onderzoek en Planbureauonderzoek.

Modelleren van interactiegedrag van bestuurders

Het NWO-Connex BAMADAS-project Modelleren van interactiegedrag van bestuurders richt zich op het interactiegedrag op kruispunten. Daarbij ligt de nadruk in eerste instantie op het in kaart brengen van de verwachtingen van bestuurders in dergelijke situaties. In 2004 is begonnen met een gericht onderzoek daarnaar. Ook is in 2004 meegewerkt aan een dagboekonderzoek onder jonge bestuurders. Deze bestuurders werd onder andere gevraagd gebeurtenissen in het verkeer te rapporteren die voor hen onverwacht waren of waarvan ze schrokken. De verzamelde gegevens zijn beschikbaar gesteld voor additionele analyses in het kader van dit promotieonderzoek. De resultaten lieten zien dat bij het merendeel van de beschreven situaties ook andere weggebruikers betrokken waren. Regelmatig genoemde voorbeelden zijn het niet verlenen

van voorrang omdat een andere weggebruiker te laat of niet wordt gezien, of omdat iemand zich vergist in de geldende voorrangsregeling.

Bestuurders in interactie met ondersteunende systemen

In het andere BAMADAS-project staat het gedrag van bestuurders in interactie met bestuurdersondersteunende systemen centraal. In 2004 is het onderzoeksplan voor dit promotieonderzoek uitgewerkt. Het onderzoek zal zich met name richten op de problematiek van gedragsadaptatie, ofwel onbedoelde gedragsveranderingen, door Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). Deze gedragsveranderingen kunnen voor de veiligheid zowel in positieve als in negatieve zin uitpakken, waardoor het moeilijk is om het uiteindelijke veiligheidseffect van een bepaald systeem vast te stellen. Het onderzoek in dit project beoogt hierover meer duidelijkheid te verkrijgen. Het project moet in 2007 uitmonden in een proefschrift.

Gedragsadaptatie

Het beschikbare onderzoek naar diverse ADAS is voornamelijk technisch van aard en tot nu toe nooit primair gericht geweest op het bestuderen van gedragsadaptatie. In 2004 is uit het gepubliceerde gedragsonderzoek op het gebied van ADAS een aantal onderzoeken naar Advanced Cruise Control (ACC) geselecteerd en die gaven inderdaad aanwijzingen voor onbedoelde en ongewenste gedragsadaptatie. In sommige onderzoeken is bijvoorbeeld gevonden dat de gemiddeld gereden snelheid toenam als gevolg van het rijden met ACC. Weer andere onderzoeken vonden kortere volgafstanden, langere tijd op de linker rijstrook of acceptatie van kleinere hiaten tussen voertuigen. Op basis hiervan kunnen echter nog geen algemene conclusies getrokken worden. Het onderzoek vervolgt met een uitgebreidere meta-analyse, die onder andere moet achterhalen in hoeverre de gedragseffecten het gevolg zijn van verschillen in de onderzochte ACC-systemen. Verder zal een begin gemaakt worden met het opzetten van een simulatoronderzoek.

Ouderen in het verkeer

Het promotieonderzoek Ouderen in het verkeer richt zich op de verkeersveiligheid van oudere automobilisten

en gaat na hoe de rijtaak voor ouderen kan worden vereenvoudigd. Omdat oudere automobilisten relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen terwijl ze links afslaan, richt het onderzoek zich voornamelijk op dit onderdeel van de rijtaak. Eerder in het project is nagegaan welke infrastructurele kenmerken van kruispunten verband houden met 'linksafongevallen' van ouderen en hoe de infrastructuur beter kan worden afgestemd op de oudere automobilist. Op basis daarvan is een aantal veronderstellingen geformuleerd over de factoren die de moeilijkheid van het links afslaan bepalen, zoals de voorrangsgeregeling, variatie in de rij snelheden van kruisend verkeer en de zichtafstand. In 2004 zijn de bevindingen vertaald in een onderzoeksopzet voor een simulatorstudie waarin deze veronderstellingen getoetst kunnen worden. Voor dit onderzoek wordt voor het eerst gebruikgemaakt van een 'software simulatorplatform'.



Jolieke Mesken

Promotieonderzoek Emoties in het verkeer

“Het hoogtepunt in het afgelopen jaar was voor mij de afronding van het praktijkexperiment waarin daadwerkelijk de menselijke emoties in het verkeer werden geregistreerd. Het was een enorme organisatorische uitdaging die er in resulteerde dat in totaal 40 proefpersonen een proefrit maakten in een onderzoeksauto. Deze auto was voorzien van camera's en apparatuur om hartslag en snelheid te meten. Het was interessant om te bekijken hoe vaak en in welke situaties de proefpersonen emoties, zoals angst en boosheid, toonden tijdens de rit. Ik verwacht in 2005 te promoveren op het onderzoek naar emoties in het verkeer.”

Ondersteuningssystemen

Op basis van een eerdere studie over bestuurdersondersteuningssystemen voor oudere automobilisten, is in 2004 een artikel gepresenteerd op de 3rd International Conference on Traffic and Transportation Psychology ICTTP in Nottingham. In deze studie is nagegaan voor welke bestuurderstaken vanuit verkeersveiligheids oogpunt ondersteuning gewenst is en welke systemen een dergelijke ondersteuning zouden kunnen bieden. Een van de mogelijkheden is een systeem dat informatie geeft over de kenmerken van complexe kruispunten die men nadert. In de bovengenoemde simulatorstudie zal ook worden bekeken of een dergelijk systeem daadwerkelijk de benodigde ondersteuning biedt en tot een veiliger rijgedrag van de oudere automobilist leidt.

Emoties in het verkeer

Dit promotieproject, dat is gestart in 2001, onderzoekt onder welke omstandigheden emoties ontstaan in het verkeer en welke invloed emoties hebben op het verkeersgedrag. In de periode 2001-2003 zijn drie experimenten uitgevoerd: een vragenlijstonderzoek naar determinanten van emoties en twee empirische studies naar de effecten van emoties op (rijtaak-gerelateerde) cognitieve processen.

In 2004 werd een experiment opgezet en uitgevoerd om te onderzoeken hoe vaak en in welke omstandigheden emoties optreden in het echte verkeer.

Voor het experiment werd gebruikgemaakt van een onderzoeksauto waarin videocamera's waren bevestigd en die was uitgerust met apparatuur waarmee hartslag en rijnsnelheid konden worden geregistreerd.

Proefpersonen reden allemaal dezelfde route, die werd aangegeven door een rij-instructeur. Tijdens het rijden werden vragen gesteld over emoties en waargenomen risico. Aan de hand van het videomateriaal en de andere gegevens wordt nu bekeken of verkeerssituaties waarin sterke emoties worden gerapporteerd, verschillen van situaties waarin geen emoties worden gerapporteerd. Deze studie is het laatste onderdeel van dit promotieonderzoek, dat in 2005 zal worden afgerond in de vorm van een proefschrift.

Overig nationaal onderzoek

Zowel op nationaal als op internationaal niveau levert de SWOV regelmatig een bijdrage aan klankbordgroepen, werkgroepen en commissies. Ook verzorgen SWOV-medewerkers dikwijls lezingen en presentaties op nationale en internationale congressen.

Nationaal

In 2004 was de SWOV in Nederland vertegenwoordigd in onder andere:

- het Overlegorgaan Personenvervoer van het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat.
- de adviesraad van 3VO;
- het bestuur van de Stichting Postacademisch Onderwijs (PAO) in de Vervoerswetenschappen en Verkeerskunde ;
- de Raad van Advies Trucksimulatoren;
- de CROW Commissie van Toezicht en verschillende CROW-werkgroepen;
- het Platform Alcohol en Verkeer;
- de Klankbordgroep Verkeer en Vervoer van het CBS.

Verder heeft de SWOV haar kennis kunnen inbrengen in een groot aantal werkgroepen, klankbordgroepen en expertgroepen.

TRANSUMO

Omdat de SWOV naast sectoraal onderzoek ook meer integraal onderzoek wil uitvoeren, zoekt zij samenwerking met partijen die in het verkeersonderzoek aanvullende expertise, data en faciliteiten hebben. Die samenwerking is nationaal uitgebouwd in het TRANSUMO-consortium waarvan SWOV vanaf het begin deel uitmaakt. De deelnemers in het TRANSUMO-consortium zijn afkomstig uit het bedrijfsleven, de overheid, nationale onderzoeksinstituten en uit de universitaire wereld. Dit consortium heeft de ambitie om een grote sprong voorwaarts te maken in duurzame mobiliteit. Een systeem is duurzaam als dit aan hoge eisen voldoet ten aanzien van milieu, bereikbaarheid en veiligheid en als bekend is hoe deze duurzame situatie bereikt kan worden.

Naar verwachting zal de SWOV leiding gaan geven aan één van de onderdelen van het TRANSUMO-programma, namelijk Gebiedsgerichte, integrale veiligheid.



Dit onderdeel sluit aan bij onderdelen van het lopende SWOV-programma, zoals de Verkeersveiligheidsverkenner, het onderzoek naar de geloofwaardigheid van snelheidslimieten, de integrale kosten-batenanalyse, samenwerking bij de aanleg van 60-km/uur-gebieden en het onderzoek naar herkenbare vormgeving. Daarnaast participeert de SWOV in drie andere deelprojecten van TRANSUMO met de onderwerpen goederenvervoer, snelheidsmaatregelen en routekeuze. In 2004 zijn in verschillende deelgroepen de onderzoeksplannen uitgewerkt en op elkaar afgestemd.

Internationaal onderzoek

De SWOV levert structureel een intensieve bijdrage aan internationaal onderzoek op het gebied van verkeersveiligheid. Ook in 2004 nam de SWOV deel aan een behoorlijk aantal, veelal Europese, onderzoeksprojecten.

Alcohol interlock

In 2000/2001 is een Europese haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor implementatie van een alcohol-interlockprogramma.

De SWOV leidde dat consortium en is nu partner in het vervolgproject dat begin 2004 is gestart. Het project gaat in op de juridische mogelijkheden en de psychologische en sociologische impact van een dergelijk programma voor professionele bestuurders, voor recidivisten en voor alcoholafhankelijke bestuurders. Er worden onder meer een enquête en een veldtest uitgevoerd.

De SWOV voert in dit kader een literatuurstudie uit en verzorgt bovendien de kwaliteitsbewaking van het project. Voor de kwaliteitsbewaking zijn in 2004 de procedures ontwikkeld en beschreven.

Het project is een voorbereiding op een grootschalige proef en de daaropvolgende implementatie.

HUMANIST

Een Network of Excellence (NoE) heeft als doel om door uitwisseling van kennis een kennisnetwerk van onderzoekers en onderzoeksinstituten te formeren.

Het Network of Excellence HUMANIST (HUMAN centred design for Information Society Technologies) is op 9 maart 2004 gestart met 22 deelnemers, met onder andere TNO en de SWOV uit Nederland.

Het NoE wil de belangrijkste Europese onderzoeksinstituten bij elkaar brengen op het gebied van 'human centered design' van telematica en infrastructuur (ontwerp met de mens als middelpunt).

Bij de samenwerking wordt gestreefd naar uitwisseling van onderzoekers, gezamenlijke projecten en het gebruik van elkaars onderzoeksfaciliteiten. In het kader van de kennisuitwisseling heeft de SWOV een presentatie gegeven op een workshop over de behoefte aan ITS van oudere verkeersdeelnemers.

Ook is een inventarisatie gemaakt van de opleidingsbehoefte bij het gebruik van ITS. Verder leidt de SWOV een onderdeel dat gaat over de mogelijkheden van intelligente systemen om snelheidsbeheersing toe te

passen bij het rijgedrag (bijvoorbeeld ISA). In totaal neemt de SWOV deel aan HUMANIST met zes onderzoekers, van wie drie promovendi.

IMMORTAL

Het Europese project IMMORTAL (Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing) onderzoekt de effecten van tijdelijke (bijvoorbeeld alcohol en drugs) en chronische (bijvoorbeeld chronische ziekten, verminderde cognitieve, perceptuele of motorische functies) factoren die de rijgeschiktheid beïnvloeden. Ook gaat het project na of en op welke wijze hier op een kosteneffectieve manier iets aan gedaan kan worden. In het project participeert een groot aantal Europese onderzoeksinstituten.

Alcohol, drugs en medicijnen

De SWOV heeft in en rondom Tilburg een onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen in het Nederlandse verkeer en de mate waarin deze psychoactieve stoffen het ongevalsrisico verhogen. Het risico van genoemde stoffen wordt berekend door vast te stellen hoe vaak ze in het gewone verkeer worden aangetroffen en deze uitkomst te vergelijken met hoe vaak ze bij verkeersslachtoffers worden aangetroffen. In 2004 zijn de analyses over de verzamelde gegevens uitgevoerd.

Voorlopige resultaten zijn in augustus 2004 gepresenteerd op het internationale congres ICADTS over alcohol en drugs in het verkeer. Inmiddels zijn de analyses afgerond en wordt een verslag van de Nederlandse bevindingen opgesteld. Het blijkt dat cannabis, benzodiazepines en alcohol de meest voorkomende psychoactieve stoffen in het verkeer zijn. Illegale drugs werden vooral vastgesteld bij jonge mannelijke bestuurders, terwijl de psychoactieve medicijnen vooral bij vrouwelijke bestuurders boven de 50 jaar werden aangetroffen. Alcoholniveaus boven de 1,3‰, combinaties van drugs en alcohol en combinaties van verschillende drugs blijken de grootste risicoverhoging met zich mee te brengen.

Kosten-batenanalyses

Binnen IMMORTAL heeft de SWOV, samen met het Noorse onderzoeksinstituut TØI, kosten-batenanalyses uitgevoerd van mogelijke maatregelen op het gebied van rijgeschiktheid.

In overleg met de Europese Commissie zijn drie maatregelen geselecteerd om een kosten-batenanalyse op uit te voeren:

- verplichte ogentest bij verlenging van het rijbewijs vanaf 45-jarige leeftijd;
- verlaagde alcohollimiet voor bestuurders onder de 25 jaar ($\leq 0,2$ ‰) samen met een toename van alcoholcontroles;
- alcoholslotprogramma's voor bestuurders (gedurende twee jaar) die de eerste keer 'gepakt' zijn met een promillage hoger dan 1,3 of de tweede keer 'gepakt' zijn met een bloedalcoholgehalte tussen 0,5‰ en 1,3‰.

De kosten-batenanalyses zijn telkens voor vier landen gemaakt die ieder representatief worden geacht voor een deel van Europa: Noorwegen, Nederland, Tsjechië en Spanje. De uitkomst van de kosten-batenanalyse van een verplichte ogenkeuring vanaf 45-jarige leeftijd verschilde per land. In de rijkere landen, Nederland en Noorwegen, zijn de kosten door geringe veiligheidswinst en een groot verlies aan mobiliteit groter dan de baten. Omdat de kosten in Spanje en Tsjechië aanmerkelijk lager zijn, zijn de baten voor deze landen wel iets groter dan de kosten. Voor alle vier landen blijken de baten van het verlagen van de alcohollimiet voor jonge bestuurders samen met verdubbeling van het aantal alcoholcontroles groter te zijn dan de kosten.



Met uitzondering van Spanje zijn ook voor alcoholslotprogramma's de baten groter dan de kosten. In Spanje is deze maatregel net niet rendabel, omdat volgens de Spaanse data rijden onder invloed relatief weinig voorkomt. De vraag is of deze data wel een juist beeld geven van de mate waarin rijden onder invloed in werkelijkheid voorkomt. In september 2004 zijn de methodiek en de resultaten van de kosten-batenanalyses gepresenteerd in een internationale workshop in Brussel, door de SWOV georganiseerd.

NovEV: proef tweede fase in rijopleiding

In het Europese onderzoek NovEV (Novice Driver Scheme Evaluation) is in vijf Europese landen, waaronder Nederland, een proef gedaan met een tweede fase in de rijopleiding.

Cursus

De Nederlandse tweedefaserijopleiding bestond uit een eendaagse cursus die vooral was gericht op het verbeteren van gevaarherkenning en het inschatten van de eigen vaardigheid. De cursusdag werd op vrijwillige basis gevolgd door beginnende bestuurders tussen de 18 en 25 jaar, met ongeveer zes maanden rijervaring. De proef is in 2003 van start gegaan. In 2004 is de proef afgerond en zijn de gegevens geanalyseerd.

Uit de moeizame werving en de hoge uitval (ongeveer 66%) van proefpersonen blijkt, dat jongeren niet erg geïnteresseerd zijn om vrijwillig aan een dergelijke tweedefaseopleiding deel te nemen. De jongeren die wel deelnamen, hebben dit echter als (zeer) leuk en nuttig ervaren. De cursus is op twee locaties in Nederland gegeven. Hoewel het niet zo bedoeld was, bleken beide locaties behoorlijk te verschillen in de wijze waarop het programma in de praktijk werd uitgevoerd. Dat heeft ertoe geleid dat de behaalde resultaten tussen de trainingslocaties nogal verschilden. Op de locatie waar het trainingsprogramma optimaal is uitgevoerd, zijn positieve effecten gevonden op het rijgedrag van de jonge bestuurders. Het bleek dat de trainers op deze locatie, in tegenstelling tot de andere locatie (waar de effecten tegenvielen), al jarenlang ervaring hadden in het omgaan met jongeren en de manier van trainen. Geconcludeerd kan worden dat bij een implementatie van een tweedefaserijopleiding in Nederland, het noodzakelijk is dat de trainers over extra competenties beschikken (groepsdynamiek, reflectie), zodat de doelgroep op de juiste manier aangesproken wordt. Daarnaast zal een eventuele tweedefaseopleiding in Nederland alleen mogelijk zijn met verplichte deelname.

Dagboekonderzoek

Uit de statistieken blijkt dat het ongevalsrisico van jongeren afneemt naarmate ze meer ervaring opdoen in het verkeer. Via een dagboekonderzoek is getracht te achterhalen wat de 'cruciale' ervaringen zijn en hoe jongeren deze ervaringen interpreteren. Het dagboekonderzoek maakte deel uit van het NovEV-project. Voor en na de bovengenoemde tweedefasetraining is aan de deelnemers gevraagd hun belevenissen in het verkeer gedurende drie weken te rapporteren, door aan het eind van een week de opvallendste gebeurtenis te beschrijven die zij als bestuurder hadden meegemaakt. Hierbij was het niet zo zeer interessant wát ze rapporteerden, maar vooral hóe ze de belevenissen interpreteerden. De dagboeken zijn in 2004 gecodeerd en geanalyseerd.

Overige activiteiten

Het onderwerp 'beginnende automobilisten' staat nationaal en internationaal sterk in de belangstelling. Vanuit het project is bij verschillende gelegenheden bijgedragen aan de verspreiding en uitwisseling van informatie op dit gebied. Zowel nationaal als internationaal heeft de SWOV lezingen gegeven en aan werkgroepen deelgenomen. De OECD/ECMT-expertgroep Young drivers' risk and effective counter-measures is in het voorjaar van 2004 van start gegaan.

De SWOV levert de voorzitter van de expertgroep. De groep, die is samengesteld uit onderzoekers en beleidsmakers uit vijftien OECD/ECMT-landen, zal begin 2006 rapporteren over de risico's van jonge bestuurders, de achtergronden daarvan en mogelijke (kosten)effectieve maatregelen.

PENDANT

PENDANT, een acroniem voor Pan-European Coordinated Accident and Injury Database, is een Europees onderzoek naar diepteanalyses van ongevallen en bestanden met ongevalsgegevens.

Ongevalsgegevens

De SWOV neemt deel aan het zogenoemde Dutch Accident Research Team (DART) team van TNO dat dieptegegevens verzamelt van Nederlandse auto-ongevallen. Voor Nederland is het streven om gegevens over ongeveer 150 ongevallen te verzamelen.

Uiteindelijk moeten gegevens over ruim 1100 ongevallen beschikbaar komen. Het gaat om ongevallen waarbij ten minste één auto van 1998 of later is betrokken en waarbij letsel is ontstaan. De ongevalsgegevens worden met

speciale PENDANT-software ingevoerd in een gezamenlijke database. In 2004 zijn voorbereidingen getroffen om een geschikte analysetechniek te ontwikkelen en toe te passen. De SWOV werkt hierin samen met TNO.

Letselgegevens

De SWOV draagt bij aan de vergelijking van drie sets ziekenhuisgegevens (uit Frankrijk, Spanje en Nederland) om na te gaan of deze kunnen worden gebruikt voor een gemeenschappelijke analyse van de relatie tussen voertuigmerken en letseltype.

Er wordt gebruikgemaakt van standaardindelingen van alle letsels naar soort en locatie, de zogenoemde Barell-matrix. De gegevens worden per letselnstklasse en per wijze van vervoer geanalyseerd. In grote lijnen worden binnen de drie afzonderlijke datasets vergelijkbare verdelingen van letselsoorten en letsellocaties gehanteerd. Daarnaast zijn er echter ook enkele moeilijk verklaarbare verschillen.

In 2004 heeft de SWOV inhoudelijk en redactioneel bijgedragen aan een deelrapport over de methodiek van selectie van vergelijkbare records uit de drie datasets. Tevens bevat het deelrapport als voorbeeld voorlopige resultaten van de Franse registratie.

PREVENT

Het Europese project PREVENT (Develop a training programme to improve work zone safety) is in oktober 2003 gestart en bouwt voort op het project ARROWS. In ARROWS zijn de oorzaken van de ongevallen rond wegwerkzaamheden geanalyseerd en zijn op grond daarvan richtlijnen geformuleerd voor de inrichting van locaties met wegwerkzaamheden. PREVENT stelt zich tot doel om kennis over onveiligheid rond wegwerkzaamheden via educatieve programma's over te dragen aan de relevante actoren zoals wegwerkers en rij-instructeurs. De SWOV heeft in 2004 leiding gegeven aan het onderdeel dat is gericht op het gedrag van automobilisten bij wegwerkzaamheden en het identificeren van die elementen die door educatie en training verbeterd zouden kunnen worden. Dit onderdeel is eind 2004 afgerond en wordt gebruikt bij het ontwikkelen van trainingmateriaal voor wegwerkers en hun supervisors.

ROSEBUD

Het Europese ROSEBUD-project loopt sinds eind 2002 en wil het gebruik van de kosten-batenanalyse en de kosten-effectiviteitsanalyse bij besluitvorming stimuleren door kennis en ervaringen op dit gebied te bundelen en

aan potentiële gebruikers ter beschikking te stellen. In totaal zijn veertien Europese instituten bij dit netwerk betrokken. In 2004 nam de SWOV deel aan twee onderdelen. Over beide onderdelen is inmiddels een rapport verschenen waaraan de SWOV een bijdrage heeft geleverd. Het eerste onderdeel gaat over de obstakels bij het gebruik van kosten-bateninformatie in besluitvormings-



Paul Wesemann

Projectleider in ROSEBUD

“ROSEBUD is in oktober 2002 van start gegaan na een jarenlang voortraject. Ik kan me nog de allereerste bespreking in Oslo herinneren over de opstelling van het onderzoeksplan, in 1999. Daar is ook het acroniem bedacht door een Noorse collega die jeugdherinneringen koesterde aan de film Citizen Kane, waar deze naam het (letterlijke en figuurlijke) leitmotiv vormde. Het werkterrein van ROSEBUD is een stuk minder poëtisch dan de naam doet vermoeden. Het gaat over instrumenten, zoals de kosten-batenanalyse, waarmee op rationele gronden over verkeersveiligheidsmaatregelen besloten kan worden. Je hoort vaak dat beleidsmakers dit soort methoden niet willen gebruiken omdat ze er een afkeer van hebben om allerlei sociale effecten zoals het besparen van doden en gewonden in geld uit te drukken. We hebben onder meer een enquête gehouden onder beleids mensen op nationaal en regionaal niveau in zeven EU-lidstaten. Daaruit bleek dat het overgrote deel van deze mensen daarmee helemaal geen moeite heeft. Ik vond dit een van de interessantste resultaten van het project.”

processen. Daarvoor zijn door de instituten die bij dit onderdeel betrokken waren interviews afgenomen in hun eigen land. Uit de resultaten bleek dat de obstakels vooral gelegen zijn in een gebrek aan kennis van de methodieken, het ontbreken van een betrouwbare methodiek en het gebrek aan financiële middelen. Het tweede onderdeel, uitgevoerd onder leiding van de SWOV, gaat over oplossingen voor de gesignaleerde obstakels. Oplossingen kunnen gezocht worden in het ontwikkelen van een standaardmethodiek, het uitwisselen van relevante data, het controleren van de kwaliteit van kosten-batenanalyses en het bevorderen van kennis over deze methoden.

Voorts heeft de SWOV in februari 2004 een internationaal congres in Amsterdam georganiseerd over de (voorlopige) resultaten van beide onderdelen en een inhoudelijke bijdrage geleverd over het tweede onderdeel.

SafetyNet

Op 1 mei 2004 is het Europese project SafetyNet gestart. Dit project beoogt een informatiesysteem te ontwikkelen ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid in Europa. In dit grote project werken 22 onderzoeksinstituten, universiteiten en bedrijven samen in zeven deelprojecten. De SWOV is actief in verschillende deelprojecten.

CARE Accident Data

In 2004 is door de SWOV binnen het onderdeel CARE Accident Data gewerkt aan de ontwikkeling van een statistisch jaarboek en factsheets. De SWOV heeft inmiddels de concepten van het statistisch jaarboek en een factsheet over autosnelwegen opgeleverd. Daarnaast wordt in dit onderdeel gewerkt aan het verbeteren van de compatibiliteit van ongevallendata in Europa door een gemeenschappelijke dataset te ontwikkelen, evenals een methodiek om het werkelijke aantal verkeersslachtoffers te schatten. Hierbij komen twee aspecten aan de orde: onderregistratie en verschillen tussen de landen in ernstclassificatie.

Risk Exposure Data

In het onderdeel Risk Exposure Data wordt een literatuurstudie uitgevoerd naar expositiegegevens en vindt een inventarisatie plaats van de nu gebruikte methodieken in de 25 EU-lidstaten. Eind 2004 is bovendien gestart met de ontwikkeling van een vragenlijst die bedoeld is om gedetailleerde informatie te verkrijgen over de methoden,

de definities en de vergelijkbaarheid van de verzameling van expositiegegevens van de afzonderlijke EU-lidstaten.

Safety Performance Indicators

Door alle partners in het onderdeel Safety Performance Indicators is gewerkt aan het opstellen van een uitgebreide vragenlijst over de zeven veiligheidsindicatoren die in het werkpakket worden behandeld. Deze zijn alcohol- en drugsgebruik, snelheid, beveiligingsmiddelen, motorvoertuigverlichting overdag, voertuigen, infrastructuur en post-crashmaatregelen. De vragenlijst is door de SWOV in november 2004 gepresenteerd aan een internationale werkgroep, bestaande uit contactpersonen uit elk van de 25 EU-lidstaten en een aantal overige landen.

EuroRIS

EuroRIS is het European Road Safety Information System, dat als onderdeel van SafetyNet wordt ontwikkeld. In 2004 is de SWOV begonnen met het opstellen van een gedetailleerd plan van aanpak. Verder is een uitnodiging uitgegaan naar zes internationaal vermaarde verkeersveiligheidsexperts om vanaf 2005 deel te nemen aan de redactiegroep.

SARTRE

In 2002 is voor de derde keer een grootschalig vragenlijstonderzoek uitgevoerd naar de meningen van Europese automobilisten over allerlei verkeersveiligheids-onderwerpen: het SARTRE-onderzoek (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). In 2003 was door de SWOV al gerapporteerd over de Nederlandse resultaten. Eind 2004 is het project afgerond met twee rapporten over de resultaten van alle deelnemende landen. De SWOV heeft zowel een bijdrage geleverd aan het eerste, algemeen beschrijvende rapport als aan het tweede rapport waarin met meer verfijnde analyses is gekeken naar de gegevens. De belangrijkste resultaten worden beschreven in een brochure, waarvan ook een Nederlandse versie beschikbaar is: Wat vinden de Europese automobilisten van verkeersveiligheid?.

SUNflower+6

Begin 2004 is een rapport verschenen dat verslag doet van de eerste SUNflower-studie en daar de bevindingen uitlicht die van belang zijn voor verdere bevordering van de verkeersveiligheid in Nederland. In het eerste kwartaal van 2004 is als vervolg op SUNflower de Europese studie SUNflower+6 van start gegaan. De SWOV coördineert dit project, waaraan Nederland,



Martijn Vis

Projectleider in SafetyNet

“Het SafetyNet-project is met 22 partners groot en complex, maar ook een spannende uitdaging. Het uiteindelijk doel is het faciliteren van de juiste besluitvorming op nationaal en Europees niveau. Dit willen we in SafetyNet verwezenlijken door een informatiesysteem met gegevens en kennis uit verschillende deelnemende landen. Zo'n systeem maakt het onder meer mogelijk te profiteren van de ervaringen die in andere landen zijn opgedaan. Dan hoeft het wiel niet opnieuw te worden uitgevonden.

We hebben hiervoor wel zeer veel gegevens uit de EU-lidstaten nodig. Het is voor mij dan ook heel bevredigend om te zien hoeveel moeite er in verschillende landen wordt genomen om optimaal aan die vraag naar gegevens te voldoen.

SafetyNet kan ook profiteren van de resultaten van andere Europese projecten en vice versa. Het is dan ook wenselijk dat zoveel mogelijk contacten bestaan met andere projecten zoals SUNflower. Als die contacten hun vruchten afwerpen - en dat is vaak al heel snel het geval - levert mij dat persoonlijk heel veel energie op. Wat is er nu mooier dan samen op hoog niveau te werken aan een onderwerp dat zoveel mensenlevens raakt!”

Groot-Brittannië, Zweden, Tsjechië, Hongarije, Slovenië, Catalonië, Griekenland en Portugal deelnemen. Er wordt nog overlegd over de deelname van de rest van Spanje in dit project. Het project richt zich op de analyse van veiligheidsproblemen en veiligheidsbeleid om daarmee effectieve maatregelen te kunnen identificeren voor de verschillende landen afzonderlijk en voor de Europese

Unie in haar geheel. Hiertoe wordt een overzicht gegeven van de huidige status van de verkeersveiligheid in de verschillende landen en wordt een aantal gemeenschappelijke probleemgebieden uitgewerkt in de vorm van casestudies. In de eerste fase worden de drie SUN-landen (Zweden, Groot-Brittannië en Nederland), de drie Centraal-Europese en de drie Zuid-Europese landen onderling met elkaar vergeleken. Daarbij voeren de SUN-landen negen nieuwe casestudies uit. De SWOV leidt er drie: bromfietzers, jonge bestuurders en aanpakken voor effectieve beleidsuitvoering. De andere onderwerpen zijn: voetgangers, fietsers, motorrijders, zwaar verkeer, snelheid en handhaving. Deze eerste fase wordt in de eerste helft van 2005 afgerond. In de tweede fase worden de verkeersveiligheidsprestaties van de landen op een aantal kernonderwerpen met elkaar vergeleken. Voor een deel komen deze onderwerpen overeen met de genoemde casestudies. Er wordt een footprintmethode ontwikkeld op basis van veiligheidsindicatoren op verschillende niveaus (verkeersveiligheidsbeleid, operationele condities van het verkeer, ontwikkelingen in slachtofferaantallen). (R-2004-3)

Overige internationale activiteiten

Op internationaal niveau is de SWOV vertegenwoordigd in bijvoorbeeld:

- het Steering Committee van het Joint Transport Research Centre van OECD/ECMT;
- het Operational Committee van IRTAD (International Road Traffic and Accident Database);
- het bestuur van FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes);
- PIARC Technical Committee on Road Safety;
- de European Transport Safety Council (ETSC).



Ook vertegenwoordigt de SWOV Nederland in de 'Observergroep' van ERTICO. Het doel van deze werkgroep is de kennis uit het eSafety-project van de EU en de automobiellandindustrie nationaal te verspreiden en nationale initiatieven op het gebied van intelligente transportsystemen in te brengen.

OECD/ECMT

In 2004 is een internationale OECD/ECMT-werkgroep 'Speed management' van start gegaan. In deze werkgroep zitten vertegenwoordigers uit de beleids- en de onderzoekshoek van een twintigtal OECD/ECMT-landen. Vanuit Nederland is de SWOV vertegenwoordiger. De groep heeft zich tot doel gesteld een goed toegankelijk overzicht te maken van de mogelijkheden voor effectieve snelheidsmaatregelen nu en in de nabije toekomst. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat de doelgroep bestaat uit meer en minder ontwikkelde landen met meer en minder technische en financiële mogelijkheden.

Lezingen en presentaties

De SWOV levert regelmatig mondelinge bijdragen over onderzoeksprojecten en meer algemene verkeersveiligheids-onderwerpen. In 2004 zijn in dit verband internationale lezingen en presentaties gegeven in onder andere de Verenigde Staten, Spanje, Italië, Verenigd Koninkrijk, Polen en Australië.

Nieuwe Europese projectvoorstellen

In 2004 heeft de SWOV meegewerkt aan voorstellen voor drie nieuwe Europese onderzoeken; deze zijn half december 2004 bij de Europese Commissie ingediend. Verwacht wordt dat in de loop van 2005 duidelijk wordt of de voorstellen gehonoreerd worden.

Het eerste voorstel heeft betrekking op het rijden onder de invloed van alcohol, drugs en medicijnen, en is min of meer een vervolg op het nu lopende Europese project IMMORTAL. Het betreft een grootschalig, zogenoemd Integrated Project, waarbij een groot aantal partners betrokken zal zijn. Het tweede voorstel betreft een onderzoek naar de 'best practices' in communicatie (voorlichting) in combinatie met handhaving. Het derde voorstel gaat over politietoezicht en beoogt onder andere het ontwikkelen van instrumenten om handavingsinspanningen en -effecten te monitoren, om 'good practices' van handhaving te identificeren en om de bruikbaarheid van nieuwe technologieën voor handhaving te onderzoeken.

Kennisbeheer

Kennisbeheer is een nieuwe activiteit in het SWOV-programma 2003-2006. In literatuurstudies en factsheets worden overzichten gepresenteerd van actuele informatie over verkeersveiligheid in brede zin. Deze producten beslaan vooral ook terreinen van verkeersveiligheid die niet aan bod komen in de onderzoeksprojecten.



Piet Opstal, TU Delft

Begeleidingsgroep Kennisbeheer en Kennisverspreiding

“Adel verplicht. Naast het doen van wetenschappelijk onderzoek is het beheren en verspreiden van kennis op het gebied van verkeersveiligheid een van de belangrijke taken waarmee de SWOV zich ten behoeve van onze maatschappij bezighoudt. Binnen de SWOV-begeleidingsgroep Kennisbeheer en Kennisverspreiding is er een heldere afspraak gemaakt in welk format de kennis het best kan worden gepresenteerd en verspreid. Hieruit is het nieuwe SWOV-product Factsheet tot stand gekomen. Een korte samenvatting gaat vooraf aan een uitgebreide behandeling van het onderwerp en wordt gevolgd door een heldere conclusie en een relevante literatuurlijst. Voor geïnteresseerden en gebruikers is het document via de SWOV-site beschikbaar. Al met al een grote vooruitgang in de communicatieve sfeer van dit belangrijke onderzoeksinstituut.”

Literatuurstudies

Literatuurstudies geven een kritische beschouwing van het onderzoek dat op een bepaald terrein nationaal en internationaal is gepubliceerd. Er worden afgewogen conclusies geformuleerd en waar nodig worden kennishiaten geïdentificeerd. Literatuurstudies verschijnen over het algemeen in de vorm van een SWOV-rapport.

Literatuurstudie Het effect van een puntenstelsel

Deze literatuurstudie beschrijft de achtergrond van een puntenstelsel en de ervaringen daarmee in andere landen. Bij puntenstelsels worden strafpunten bijgehouden voor verkeersovertreders, waardoor bij recidive sancties kunnen volgen, bijvoorbeeld een (tijdelijke) ontzegging van de rijbevoegdheid. Puntenstelsels worden over het algemeen als een rechtvaardige maatregel beschouwd. De veiligheidseffecten zijn echter gering, vooral door de geringe pakkans bij een overtreding. Bij een puntenstelsel is het immers noodzakelijk dat de overtreder wordt staande gehouden; er kunnen geen strafpunten op kenteken worden toegekend. (R-2004-2)

Literatuurstudie Gemotoriseerde tweewielers

Deze literatuurstudie gaat in op het risico van en maatregelen voor motorfietsen, brom- en snorfietsen. In de studie wordt ook de uitzonderlijke situatie van gemotoriseerde tweewielers binnen Duurzaam Veilig behandeld. Na het gereedkomen van het concept-rapport in 2003 heeft juist dit laatste onderdeel tot veel discussie geleid; het maakte het noodzakelijk meer aandacht aan dit onderwerp te besteden. Het rapport is nu als (tweede) concept gereed.

Factsheets

Factsheets zijn bedoeld om op een heldere en korte manier de stand van zaken van een bepaald onderwerp toegankelijk te maken voor mensen in de verkeersveiligheidspraktijk. Een uitgebreide discussie maakte duidelijk wat de beste stijl en vormgeving is om de factsheets zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de wensen en behoeften van de doelgroep. In 2004 zijn de eerste factsheets over een breed scala aan onderwerpen op het internet gepubliceerd:

- Jonge bromfietzers
- De relatie tussen snelheid en ongevallen



- Effect op verkeersveiligheid van verplichte ogentest vanaf 45 jaar
- Getrapt rijbewijs
- Jonge beginnende automobilisten
- Fietsvoorzieningen op wegvakken en kruispunten van gebiedsontsluitingswegen
- Light rail: Hoe passen light-raillijnen in Duurzaam Veilig?
- Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland
- Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen
- Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom

Het product Factsheet slaat goed aan. De SWOV ontvangt positieve reacties en ziet nieuwe factsheets regelmatig vermeld staan in publicaties van derden. De factsheets zijn ook een nuttige onderbouwing wanneer de SWOV, hetzij reactief hetzij proactief, aanbevelingen wil formuleren voor het verkeersveiligheidsbeleid. Een voorbeeld hiervan is de factsheet over de effectiviteit van de ogentest voor automobilisten vanaf 45 jaar. Deze was oorspronkelijk niet gepland, maar is opgesteld toen er plannen waren om een ogentest verplicht te stellen en de SWOV om een mening werd gevraagd. De SWOV concludeerde dat de te behalen veiligheidswinst klein is, omdat alleen op gezichtsscherpte wordt getest. Het plan voor de verplichte ogentest zal niet in concreet beleid worden omgezet.

Kennisverspreiding

Naast onderzoek is kennisverspreiding een belangrijke taak van de SWOV. Binnen het huidige SWOV-programma is het streven om de kennisverspreidingsactiviteiten doelmatiger en efficiënter in te zetten en daardoor nog beter te kunnen voorzien in de kennisbehoefte van de doelgroepen van de SWOV: zij die zich beroepsmatig bezighouden met verkeer en vervoer en in het bijzonder de veiligheidsaspecten daarvan.

Een belangrijk, zo niet het belangrijkste, doel van de activiteiten op het gebied van kennisverspreiding is dat de SWOV-kennis en de SWOV-standpunten daadwerkelijk gebruikt worden bij het uitzetten van het (lokale, regionale en nationale) verkeersveiligheidsbeleid in Nederland en daarbuiten.

Doorwerking van SWOV-kennis en SWOV-standpunten

Het effect van kennisverspreiding is uiteraard niet zo eenvoudig te 'meten'. Vaak wordt kennis niet een op een overgenomen, maar geïntegreerd met andere informatie. Er waren ook in 2004 duidelijke aanwijzingen dat SWOV-kennis haar doorwerking heeft.

Enkele voorbeelden zijn:

- Het rapport Evaluatie van de regionale verkeershandhavingssystemen biedt het BVOM bruikbare aanknopingspunten om het handhavingbeleid te continueren en aan te scherpen. Dit blijkt uit Jaarverslag BVOM 2003.
- Het rapport Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten bevatte voldoende bouwstenen voor het snelheidsbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zoals uit de presentatie daarvan in het najaar 2004 bleek.
- Via het Overlegorgaan Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft SWOV-kennis over onder andere de verhoging van de bromfietseleeftijd, het puntenrijbewijs, het getrapte rijbewijs en het alcoholslot geleid tot onderbouwing van beleidsvoorstellen van het ministerie.
- De factsheet Effect op verkeersveiligheid van verplichte ogentest vanaf 45 jaar is besproken in een brede discussiebijeenkomst georganiseerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en heeft ertoe bijgedragen dat dit beleidsvoorstel uiteindelijk niet is ingediend.
- Ook in de Nota Mobiliteit wordt aan de SWOV gerefereerd.

Regelmatig doen woordvoerders Verkeer en Vervoer van de politieke fracties in de Tweede Kamer een beroep op SWOV-kennis. Zo werden er in 2004 onder meer kamer-vragen gesteld over een algehele alcoholverlaging naar 0,2‰ voor iedereen, het effect op de verkeersveiligheid van een intensiever gebruik van het onderliggend wegennet, de toename van het aantal SUV's in Nederland, het belonen van goed gedrag in het verkeer en het afschaffen van zebrapaden.

SWOV-kennis vindt ook haar weg naar het buitenland en dan niet alleen naar collega-instituten. De Ierse minister



Victoria Kerkvliet-de Kleijnen, ANWB
Begeleidingsgroep Kennisbeheer en Kennisverspreiding

“Verspreiding van kennis door de SWOV acht ik belangrijk. Kennis moet immers niet op een plankje blijven liggen, maar volop worden benut. Ook de duidelijkheid en leesbaarheid van de kennis zijn doorslaggevend voor het gebruik ervan. De factsheet in de huidige vorm is een praktisch en toegankelijk instrument om de resultaten van SWOV-onderzoeken bekend te maken. Het is nuttig dat de SWOV door de contacten met andere organisaties in de Begeleidingsgroep Kennisbeheer en Kennisverspreiding op de hoogte blijft van de behoefte aan betrouwbare informatie over specifieke actuele onderwerpen. Kunnen participeren in de discussies hierover beschouw ik als een prima zaak.”

van Transport heeft zijn Road Safety Strategy 2004-2006 mede gebaseerd op het SWOV-rapport Review of Ireland's Road Safety Strategy dat in 2002 is verschenen. In het WHO/Wereldbank-rapport World report on road traffic injury prevention wordt de visie Duurzaam Veilig expliciet genoemd als toonaangevend voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Dit rapport is verschenen ter gelegenheid van de Wereldgezondheidsdag 2004 die in het teken van verkeersveiligheid stond.

Media

Een aantal onderzoeksprojecten leenden zich in 2004 voor een algemeen persbericht. Voor de overige onderzoeksprojecten is gekozen voor communicatie die direct op de belanghebbende doelgroepen gericht was (overheden, collega-onderzoekers, brancheorganisaties, en dergelijke) of via een artikel in SWOV-schrift.

Onderwerpen die de SWOV zelf via een persbericht naar buiten heeft gebracht, zijn:

- Einde daling verkeersslachtoffers vraagt om nieuwe aanpak (21 april 2004).
- Provinciale wegen nog geen veilig alternatief voor oplossing files (13 september 2004).
- Meer veiligheid door geloofwaardige snelheidslimieten (7 oktober 2004).

De media, voor het overgrote deel schrijvende pers van landelijke en regionale dagbladen, hebben de SWOV ook regelmatig zelf benaderd voor achtergrondinformatie.

Er was belangstelling voor:

- het puntenstelsel;
- de ogentest;
- het voorstel om SUV's uit de binnenstad te weren;
- het al dan niet afschaffen van zebrapaden;
- gevaren voor motorrijders;
- de leeftijdsverhoging voor bromfietzers;
- de veiligheid van jonge automobilisten;
- agressie in het verkeer;
- alcoholslot;
- effect radardetectoren op verkeersveiligheid;
- reclame langs de weg.

Verkeersdeskundigen, beleidsmedewerkers en het publiek benaderen de SWOV bovendien elke dag op haar algemene e-mailadres info@swov.nl met verzoeken om informatie. Het betreft hier bijvoorbeeld verzoeken om advies over inrichtingsvraagstukken, vragen over recente ongevallencijfers, verzoeken om publicaties,



Patrick Rugebregt
Persvoorlichter

“De media weten de weg naar de SWOV steeds beter te vinden als het gaat om achtergrondinformatie over bestaande situaties of voor een toelichting op nieuwe ontwikkelingen. In 2004 was ‘Jongeren in het verkeer’ één van de thema's die in het middelpunt van de belangstelling stonden. De media hebben het afgelopen jaar vele facetten van dit thema belicht. Er was bijvoorbeeld aandacht voor de minimum brommerleeftijd, voor beginnende bestuurders en voor het getrapte rijbewijs. Het dramatisch hoogtepunt was voor mij het ongeval bij Almelo waarbij 5 jongeren om het leven kwamen. Dit ongeval was de aanleiding tot de hernieuwde belangstelling voor de invoering van een nachtelijk rijverbod voor beginnende bestuurders. Het nachtelijk rijverbod dat al in 2001 door de SWOV werd bepleit als mogelijkheid om het aantal ongevallen waarbij jongeren betrokken zijn te verminderen, werd op dat moment weer helemaal actueel.”

maar ook attentie op onveilige situaties in het verkeer en ergernissen over bepaalde maatregelen. Opvallend is dat de SWOV via dit e-mailadres ook steeds vaker direct reactie krijgt op haar standpunten die in de media verschenen zijn.

Kennismarkten en congressen

De SWOV heeft in 2004 aan vier kennismarkten/vakbeurzen deelgenomen, te weten Intertraffic, de Verkeersexpo gekoppeld aan de Verkeerstechnische Leergangen, de kennismarkt bij het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2004 en een kleine kennismarkt bij het congres Gedragsbeïnvloeding in het verkeer.

NVVC 2004

In april vond het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2004 plaats. In samenwerking met de ANWB is een gevarieerd programma samengesteld. In de ochtend was er ruimte voor drie plenaire sprekers, te weten minister Peijs (minister van Verkeer en Waterstaat), en de heren Guido van Woerkom (hoofddirecteur van de ANWB) en Fred Wegman (directeur van de SWOV). Daarna was er een discussie met een uitgebreid panel bestaande uit vertegenwoordigers van diverse bij verkeersveiligheid betrokken organisaties (universiteiten, IPO, VNG, politie, 3VO). 's Middags konden de bezoekers kiezen uit 24 verschillende workshops onderverdeeld naar de thema's Snelheid en toezicht, Snelheid en toekomst, Educatie: effecten en implementatie, Educatie: jongeren, infrastructuur: monitoring en effecten, Herkenbare infrastructuur, Infrastructuur in perspectief, en Schoolomgeving. De SWOV heeft verschillende inhoudelijke bijdragen geleverd. De bezoekers hebben het congres in 2004 gewaardeerd met een dikke 7.

Discussiebijeenkomsten

De SWOV hecht eraan belangrijke uitkomsten van haar onderzoek voor te leggen aan partijen die hiervan direct effect ervaren in hun werkveld. Om die reden zijn er in 2004 enkele discussiebijeenkomsten georganiseerd om het draagvlak van sommige aanbevelingen af te tasten. In oktober 2004 zijn drie regiobijeenkomsten georganiseerd om regionale organisaties de betekenis uit te leggen van de planbureau functie van de SWOV.

In Leeuwarden vond de bijeenkomst voor regio Noord plaats, in Leidschendam bij de SWOV de bijeenkomst voor regio West en tot slot in Den Bosch de bijeenkomst voor regio Zuid.

Een andere discussiebijeenkomst vond plaats naar aanleiding van de covernota die de SWOV heeft opgesteld bij het proefschrift van Arianne de Blaeij *The value of a statistical life in road safety*. In de covernota wordt aanbevolen om bij beleidsondersteunend onderzoek een standaardwaarde te gaan hanteren voor de immateriële waarde van een mensenleven.

In de discussiebijeenkomst zijn de onderzoeksresultaten en de beleidsaanbevelingen gepresenteerd en bediscussieerd. Aanwezig waren vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van Financiën, het Centraal Planbureau, het RIVM en de regio's. Later is ook nog langs schriftelijke weg uitvoerig van gedachten gewisseld met de bedoeling om tot consensus te geraken.

In het kader van Duurzaam Veilig versie 2.0 heeft er een discussiebijeenkomst plaatsgevonden met vertegenwoordigers van politie en justitie. Aan de orde kwam de visie van de politie en justitie op het algemene handhavingsbeleid, op vrijheidsbeperkende maatregelen (zoals alcoholslot, gordelslot, rijbewijslot en ISA), op recidivisme en de daarbij horende strafmaat, op diverse bestuurlijke processen binnen het apparaat van politie en justitie, op de cultuur binnen het handhavingsapparaat en op het draagvlak voor handhaving bij burgers. De discussie was bedoeld om een beeld te krijgen van de rol en invulling van handhaving in Duurzaam Veilig versie 2.0.



Werkbezoeken

Eind maart 2004 heeft minister Peijs een zeer geslaagd werkbezoek afgelegd aan de SWOV. De minister kreeg informatie over de functie van de SWOV, de door de SWOV uitgevoerde werkzaamheden en het belang ervan. Verder maakte de minister via presentaties en demonstraties kennis met het project *Beginnende bestuurders*, het onderzoek *Verkeersveiligheidsaspecten van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen*, en met de nieuwe planbureau functie van de SWOV. Het bezoek werd afgesloten met een rondetafelgesprek waarin verschillende actuele onderwerpen aan de orde kwamen.

In mei 2004 organiseerde de SWOV een workshop voor de verkeersveiligheidsorganisatie voor en door jongeren, *Team Alert*. Zij kregen informatie over gedragsbeïnvloeding, beoordeling van boodschappen, het SWOV-programma en de kennisbank op de SWOV-site.

In september 2004 werd door de SWOV een informatief bezoek afgelegd aan de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer. Met een aantal woordvoerders werd van gedachten gewisseld over een aantal beleidsvoornemens. Tevens gaf de SWOV een toelichting op haar visie op het snelhedenbeleid en op een intensiever gebruik van het onderliggend wegennet bij congestie op het hoofdwegennet.

Buitenlands bezoek

In 2004 stond de deur van de SWOV ook open voor buitenlandse gasten. Zo bezocht in april een Koreaanse afvaardiging van het Institute of Construction Technology de SWOV. Eveneens in april kwam de schoolverkeerscommissie uit Aruba op bezoek. In juni hielden enkele SWOV-onderzoekers een presentatie voor de Technical University of Denmark. Ook was in juni de Road Safety Committee van het Parliament of Victoria, Australië bij de SWOV te gast. De maand juni werd met een werkbezoek van de Roadway Human Factors & Behavioural International Scanning Tour uit de Verenigde Staten afgesloten. September was een drukke maand wat buitenlandse bezoekers uit Azië betreft. Een Japanse delegatie van de Saitama University en de National Public Safety Commission of the Cabinet deden de SWOV aan, gevolgd door een bezoek van de Road Safety and Standards Division of Transport Department of the Hong Kong Special Administrative Region. Tot slot ontving de SWOV in oktober een afvaardiging van het Belgisch Steunpunt Verkeersveiligheid.



Onderwijsactiviteiten

Op verzoek verzorgt de SWOV (gast)colleges (en deel-examens) bij diverse onderwijsinstellingen. In 2004 heeft de SWOV colleges over verkeersveiligheid gegeven bij de TU Delft, voor de opleiding Verkeersveiligheid en Mobiliteit van NTH/NOVI, bij de Hogeschool Verkeerskunde in het Belgische Diepenbeek en voor de cursussen *Verkeersveiligheidsaudit* en *Verkeerskundig Ontwerp* van DTV Consultants. Verder hebben in 2004 vijftien studenten van HBO-opleidingen en universiteiten in het kader van hun studie bij de SWOV een stage gelopen of een afstudeerproject uitgevoerd.

De studenten werkten over het algemeen aan activiteiten die aansloten bij een van de SWOV-projecten en werden vanuit de SWOV begeleid door de desbetreffende onderzoeker. Via de IHE in Delft, waar studenten uit ontwikkelingslanden een master-opleiding volgen, hebben in 2004 twee van deze masterstudenten bij de SWOV hun afstudeerstudie uitgevoerd.

SWOV-cursussen

Ook in 2004 is de cursus *Verkeersveiligheidsinformatie* op de SWOV-website georganiseerd. Deze cursus, waarbij de inhoud werd afgestemd met de opdrachtgever werd 'op locatie' gegeven, te weten in Middelburg, Hilversum, Haarlem en Lelystad. Medewerkers van gemeenten, waterschappen, provincies, politie, 3VO, Openbaar Ministerie en Fietzers-bond hebben de cursus gevolgd. In september zijn enkele journalisten van dagbladen en nieuwsprogramma's wegwijz gemaakt in de kennisbank van de SWOV. Hierdoor kan de journalist zijn/haar verhaal onderbouwen met verkeersveiligheidsdata.

Colloquia

In 2004 is de 'colloquiumtraditie' succesvol voortgezet. In totaal zijn in 2004 zestien colloquia georganiseerd waarbij onderzoekers, promovendi of stagiaires de resultaten van hun onderzoek presenteerden of bij aanvang van een onderzoek de mening van de SWOV-collega's peilden. Een aantal colloquia werd ook door collega's van andere organisaties bezocht.

Externe deskundigen verzorgden verschillende colloquia: zo hebben medewerkers van Consument en Veiligheid, van de Universiteit Eindhoven en van de gemeente Amsterdam een voordracht over een verkeersveiligheids-onderwerp gehouden.

Publicaties

In 2004 zijn SWOV-schrift en Research Activities zoals gepland vier respectievelijk drie keer verschenen. SWOV-schrift haalde in december een jubileum met de honderdste editie. In een speciale uitgave is met een selectie van eerder verschenen artikelen teruggeblikt op 25 jaar SWOV-schrift. Opmerkelijk was hoe actueel sommige thema's nog steeds zijn. De informatie in SWOV-schrift leidt regelmatig tot artikelen in andere media of tot inhoudelijke reacties bij de verkeersdeskundigen.

SWOV-website

De SWOV-website, www.swov.nl, is in 2004 doorlopend aangepast om de informatie en kennis die bij de SWOV beschikbaar is, up-to-date en toegankelijk te houden voor de professionele geïnteresseerden. Bovendien werd de site verder uitgebreid met informatie in de vorm van factsheets en standpunten. Ook zijn steeds meer niet-SWOV-publicaties toegankelijk met behulp van handige links in de uitgebreide on-line bibliotheekcatalogus. Geïnteresseerden ontvangen maandelijks een elektronische nieuwsbrief om ze op de hoogte te houden van de ontwikkelingen op de website. Hiermee worden ze geattendeerd op nieuwe rapporten, factsheets, standpunten en geactualiseerde ongevallencijfers.

Bij de inpassing van de factsheets in de bestaande kennisbankstructuur is uitgegaan van een drietrapsbenadering waarbij iedere fase zou moeten aansluiten bij de kennisbehoefte van de beoogde gebruiker. De drie fasen bestaan achtereenvolgens uit een algemene toelichting op een verkeersveiligheids-onderwerp in de vorm van enkele korte kennisbankteksten. Daarna is verdieping van de kennis mogelijk in de vorm



van een gedetailleerdere factsheet.

Ten slotte is uitgebreide achtergrondkennis beschikbaar in de diverse SWOV-rapporten die aan de factsheet ten grondslag liggen en die on line te raadplegen zijn.

Ook treft de bezoeker een uitgebreide lijst met referenties aan die, indien mogelijk, direct doorlinken naar de desbetreffende publicatie.

In 2005 zal in een gebruikersonderzoek gemeten worden of deze benadering het beoogde resultaat oplevert, namelijk SWOV-kennis op verschillende niveaus toegankelijk maken voor verschillende doelgroepen.

Bibliotheek en Documentatie

De collectie van de SWOV-bibliotheek is in 2004 uitgegroeid tot ruim 110.000 titels. Deze hebben betrekking op publicaties zoals boeken, congresverslagen en tijdschriftartikelen. Het aantal lopende tijdschriftabonnementen bedraagt op dit moment ongeveer 275 titels. De bibliotheek heeft tevens toegang tot relevante nationale en internationale documentatiesystemen. Door deze uitgebreide collectie en dienstverlening is de SWOV-bibliotheek de meest gespecialiseerde bibliotheek op het gebied van de verkeersveiligheid in Nederland. Een ieder die zich beroepshalve met verkeer en verkeersveiligheid bezighoudt, kan gebruikmaken van deze uitgebreide dienstverlening.

In 2004 zijn in totaal 3945 literatuur aanvragen behandeld. Van de externe aanvragen (951) was meer dan de helft afkomstig uit het buitenland. Vrijwel alle interne en externe aanvragen konden direct uit de eigen collectie gehonoreerd worden.

De collectie van de SWOV-bibliotheek omvat steeds meer elektronische publicaties die in veel gevallen via internet en/of intranet worden aangeboden. Met de aanschaf van het elektronische tijdschriftenarchief van Science Direct is het afgelopen jaar een belangrijke stap gezet in de toegankelijkheid van elektronische tijdschriften. In 2004 is eveneens een begin gemaakt met het digitaliseren van het bestaande microfichebezit van de bibliotheek, waardoor publicaties sneller en beter toegankelijk worden.

Personeel

Voor het SWOV-personeel drukte het overlijden van collega Marc van Helden een droevig stempel op het jaar 2004. Dit onherroepelijke afscheid viel iedereen zwaar.

Op 31 december 2004 had de SWOV 60 medewerkers in het personeelsbestand: 29 vrouwen en 31 mannen. Twintig medewerkers werkten in deeltijd. Twee medewerkers hebben in 2004 jaar gebruikgemaakt van de FPU-regeling en van één collega liep het tijdelijke contract af. In 2004 heeft de SWOV zeven nieuwe medewerkers welkom mogen heten.

Ziekteverzuim

De SWOV en haar medewerkers zijn bijzonder trots op het weer lagere ziekteverzuim. Lag dit in 2003 met 4,2% al ver onder het landelijk gemiddelde, in 2004 is deze daling voortgezet naar krap 3,5%. Enerzijds heeft een zo laag percentage te maken met de hoge motivatie van de medewerkers, anderzijds zien we hierin het succes van het actieve preventiebeleid binnen de SWOV.

Competentiemanagement

Het is een uitdaging voor de SWOV om een topinstituut in de wereld te blijven. Handhaven van het niveau in een continu veranderende omgeving vergt veel van de organisatie en stelt eisen aan het personeel. In 2004 is de SWOV het proces gestart om competentie-management in te voeren. Hierbij wordt, met een blik op de toekomst, gekeken naar de competenties die in de organisatie nodig en aanwezig zijn. Verdere uitwerking en invoering van competentie-management zullen in 2005 plaatsvinden.

Rijkstrainees

In september 2004 heeft de SWOV, in het kader van het Rijkstraineeprogramma van de rijksoverheid, twee trainees aangesteld. Deze trainees zijn werkzaam als onderzoeker. Het traineeship bij de SWOV houdt in dat de trainees gedurende een deel van hun tweejarig contract worden gedetacheerd bij een relevant ministerie (bijvoorbeeld VROM, VenW of VWS), terwijl er ook een rijkstraineë (aangesteld bij de rijksoverheid) bij de SWOV wordt gedetacheerd. Inmiddels is er één rijkstraineë voor vier maanden gedetacheerd bij de SWOV.

Promoties

Ook in het afgelopen jaar zijn enkele van de promotie-onderzoekers en een nieuwe SWOV-medewerker gepromoveerd. Van de vier medewerkers die op dit moment een promotieonderzoek uitvoeren doen twee dat in samenwerking met de TU Delft. Daarnaast zijn er inmiddels nog vier medewerkers die vergevorderde plannen hebben om te promoveren op hun eigen onderzoek.



Maarten Amelink
Trainee

“Voor een trainee is de SWOV een boeiende en leerzame werkomgeving. Het is interessant dat je collega's verschillende achtergronden hebben: je werkt samen met psychologen, bestuurskundigen en ingenieurs. Je ziet hoe de problematiek vanuit verschillende disciplines benaderd wordt. Ik heb onder meer meegewerkt aan het Europese project SafetyNet. Internationale contacten maken je werk afwisselend en boeiend. Verder heb ik in 2004 aan de hand van politierapporten een analyse gemaakt van de dodelijke ongevallen in 2003. Daarmee kreeg ik de concrete werkelijkheid van de verkeersonveiligheid onder ogen. Eén van de uitkomsten was dat een onevenredig hoog aantal mensen omkwam als inzittende van oudere personenauto's.”

Bedrijfstteams

Het team van de bedrijfshulpverlening is dit jaar geconfronteerd met een ontruiming van het pand als gevolg van een vals brandalarm. Hoewel na evaluatie van de ontruiming enkele punten naar voren zijn gekomen die verbeterd kunnen worden, verliep de ontruiming snel en succesvol.

De commissie 'Leuke Dingen Doen' organiseerde ook in 2004 weer enkele activiteiten die door een aanzienlijk deel van de medewerkers werden bezocht en gewaardeerd.

Huisvesting

In 2004 heeft een fysieke facelift van de SWOV plaatsgevonden en is de interne verhuizing voltooid.

Vloerbedekking en sanitaire voorzieningen zijn geheel vernieuwd, muren en trappenhuis geschilderd.

Als laatste stap in dit proces is in november de gehele SWOV-bibliotheek verhuisd van de eerste naar de derde etage. Het resultaat is een logischer en efficiëntere indeling van de bibliotheek en een modernere uitstraling.

Met de verhuizing van de bibliotheek is tevens het grootste deel van de eerste etage ontruimd, waardoor het mogelijk is dit deel af te stoten.



Ondernemingsraad

In de zomer van 2004 kwam Marc van Helden te overlijden. Marc was sinds 2001 lid van de ondernemingsraad. Met zijn overlijden verliest de OR een buitengewoon plezierig en bekwaam OR-lid.

Reorganisatie

De reorganisatie van 2003 heeft in het afgelopen jaar nog steeds haar doorwerking gehad. In een overlegvergadering met het bestuur heeft de OR aangegeven de reorganisatie nog te willen evalueren. Hiervoor zal een aselechte groep medewerkers aan de hand van een vragenlijst om hun ervaringen worden gevraagd. De resultaten worden in het voorjaar van 2005 verwacht.



Atze Dijkstra

Voorzitter ondernemingsraad

“Na de afronding van de reorganisatie eind 2003 is het op organisatorisch gebied in 2004 betrekkelijk rustig gebleven. De OR wil in 2005 de effecten van de reorganisatie gaan evalueren. Het dieptepunt van 2004 was zonder meer het overlijden van ons OR-lid Marc van Helden. De OR is verheugd te kunnen constateren dat de SWOV aardig op orde is wat betreft de Arbo-eisen. Zo zijn er minder RSI-klachten door de verbeterde kwaliteit van meubilair en pc's. Een minpuntje is dat ons nog steeds klachten over rookoverlast bereiken ondanks de invoering van enkele anti-rookmaatregelen.”

Interne verhuizingen

Door een kleiner personeelsbestand kwam er een halve etage aan kantoorruimte leeg te staan. Een herschikking en herinrichting van het kantoor was hierdoor noodzakelijk. De OR heeft de directie geadviseerd de helft van de eerste etage af te stoten en het daar gehuisveste personeel naar de derde etage te verhuizen. Inmiddels is de interne verhuisoperatie conform dit advies afgerond.

SWOV, lange termijn

De OR heeft zich gebogen over de notitie SWOV Lange Termijn. Hierin geeft de directie aan welke verwachtingen zij voor de SWOV ziet in de toekomst en hoe hierop moet worden ingespeeld wat betreft het in huis hebben van kennis en het deelnemen aan relevante externe netwerken. De OR vond dat de notitie op zichzelf wel de juiste (te verwachten) ontwikkelingen benoemde, maar dat er verder nog te weinig aanknopingspunten in vermeld stonden op grond waarvan er concreet kan worden gediscussieerd over het toekomstig beleid bij de SWOV. Een nadere uitwerking van de notitie ligt in het verschiet.

Risico-inventarisatie

In samenwerking met de PZ-functionaris heeft de OR een risico-inventarisatie onder het personeel uitgevoerd. Hierbij is aan de medewerkers gevraagd hoe zij zaken als het rookbeleid, de temperatuurregeling en de werkdruk ervaren. De resultaten van deze inventarisatie zullen in 2005 bekend worden gemaakt.

Regeling ongewenst gedrag

De OR heeft ingestemd met de Regeling Ongewenst Gedrag. Deze regeling vervangt de voormalige Regeling Seksuele Intimidatie.

Competentiemanagement

Bij de SWOV wordt er hard aan gewerkt om het competentie management in te voeren. Ook de OR is betrokken bij deze invoering. De OR heeft bij de directie aangegeven ervan uit te gaan dat competentie management als positief instrument zal worden gebruikt om medewerkers beter te laten functioneren zodat zij én de SWOV er profijt van hebben.

Financieel jaarverslag

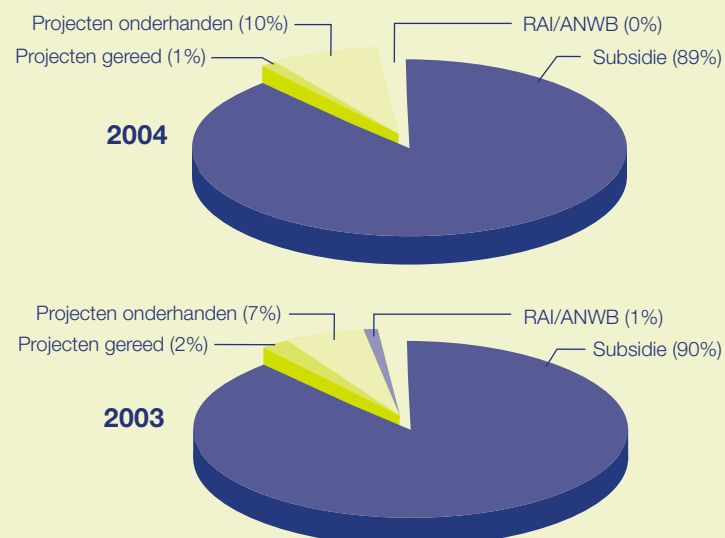
Inleiding

De naast de subsidie verworven externe inkomsten, die voornamelijk uit EU projecten komen, overtroffen de verwachtingen voor 2004, en ook voor 2005 en 2006 zullen de inkomsten hoger zijn dan waar de SWOV in het plan 2003 – 2006 vanuit is gegaan. Dit bevestigt de in het Financieel Jaarverslag 2003 uitgesproken verwachting dat de financiële positie van de SWOV er, ondanks de jaarlijkse kortingen op het subsidiebedrag, tot en met 2006 stabiel uitziet.

Doordat in 2004 meer dekking is gerealiseerd dan er was begroot, is er sprake van een positief dekkingsresultaat op de algemene kosten. Dit ondanks het feit dat er, conform de verwachting van vorig jaar, in 2004 extra kosten gemaakt zijn vanwege de aanschaf en implementatie van een nieuw management informatie systeem, vanwege interne verhuizingen om daardoor een deel van het gebouw te kunnen ontruimen en vanwege aanloopkosten voor het zelf moeten gaan uitvoeren van de salarisadministratie per 1 januari 2005.

Hoewel in 2004 meer dan het jaarlijkse subsidiebedrag aan subsidieactiviteiten is besteed, is nog slechts een deel van het per ultimo 2003 resterende subsidiebedrag in 2004 verbruikt. Het nog resterende bedrag zal in 2005 en 2006 ingezet worden om het meerjarenprogramma te realiseren. Naast het op deze wijze inlopen op het programma, zullen ook de positieve dekkingsresultaten op de algemene kosten uit 2003 en 2004 aangewend worden om extra inzet te financieren.

Doorberekende interne kosten in percentages van totaal doorberekend



Tabel doorberekende interne kosten

Interne kosten	2004	
Totaal	4.509.372	100%
Subsidie	4.040.157	89%
Projecten gereed	25.493	1%
Projecten onderhanden	440.318	10%
RAI/ANWB	3.404	0%
Interne kosten	2003	
Totaal	4.049.444	100%
Subsidie	3.637.084	90%
Projecten gereed	67.873	2%
Projecten onderhanden	313.257	7%
RAI/ANWB	31.230	1%

Toelichting op de balans

Waarderingsgrondslagen en grondslagen van resultaatbepaling

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen aanschafwaarde verminderd met een lineaire afschrijving gebaseerd op de verwachte economisch levensduur. Op aanschaffingen in het verslagjaar wordt tijdsgelag afgeschreven. De geldende afschrijvingstermijnen zijn: vijf jaar voor de telefooncentrale, meubilair en huisvestingskosten; drie jaar voor ademanalyseapparatuur, automatiseringsapparatuur, software en voorlichtingsmateriaal; vier jaar voor de overige investeringen. De onderhanden projecten worden gewaardeerd tegen bestede directe kosten inclusief een opslag voor de indirecte kosten, onder aftrek van gefactureerde termijnen. Mogelijke verliezen worden geheel voorzien en in mindering gebracht op de onderhanden projecten. De overige activa en passiva zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

De baten en lasten worden, met inachtneming van de hiervoor reeds vermelde waarderingsgrondslagen, toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Winsten op projecten worden verantwoord na afronding van het project.

Balans per 31 december 2004

ACTIVA	31-12-2004	31-12-2003
Materiële vaste activa		225.568
Viottende activa:		
• Onderhanden projecten	383.687	244.710
• Vorderingen inzake projecten	101.638	164.087
• Omzetbelasting	71.740	74.226
• Overige vorderingen en overlopende activa	634.912	982.431
• Liquide middelen	1.060.772	1.455.366
		2.252.749
		2.478.317
		2.920.820
		3.147.122
PASSIVA	31-12-2004	31-12-2003
Eigen vermogen		702.174
		569.785
Egalisatiereserves		383.493
		464.171
Voorzieningen		253.407
		337.791
Kortlopende schulden en overlopende passiva:		
• Ministerie VenW inzake loonsomkosten	665.493	578.855
• Overige schulden en overlopende passiva	473.750	1.196.520
		1.139.243
		2.478.317
		1.775.375
		3.147.122

Viottende activa

De posten 'onderhanden projecten' en 'vorderingen inzake projecten' (debiteuren) geven per balansdatum wederom een toename te zien aan uitstaande vorderingen. De oorzaak hiervan ligt voornamelijk in de stijging van vorderingen wegens, onderhanden en afgeronde, EU-projecten.

Overige vorderingen en overlopende activa

De afname in deze post is grotendeels het gevolg van de afname van de vordering van de SWOV op de Stichting Wachtgeldfonds SWOV (STIWAS) van € 611.879 tot € 252.943. De STIWAS vergoedt de SWOV wachtgeld- en beëindigingsuitkeringen welke in eerste instantie door de SWOV zijn betaald en de SWOV betaalt een jaarlijkse premie aan de STIWAS op basis van de geldende werkloosheidspremie.

Eigen vermogen

De mutatie van het eigen vermogen bestaat uit het exploitatieresultaat van € 108.566 en uit het saldo van de bijdragen verminderd met de bestede kosten van de RAI Vereniging en de ANWB van € 23.823. Per saldo is het eigen vermogen hierdoor met € 132.389 toegenomen.

Egalisatiereserves

In 2004 bedragen de aan de subsidie toe te rekenen kosten meer dan het voor 2004 toegekende subsidiebedrag. Conform het gestelde hierover in de subsidievoorwaarden is het meer verbruikte bedrag van € 86.902 onttrokken aan de 'Egalisatiereserve Subsidie'. Aan de Egalisatiereserve Subsidie is een rentevergoeding toegerekend van € 6.224, waardoor de egalisatiereserve per saldo is afgenomen met € 80.678 tot € 340.493. In 2003 is van een eenmalige bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een bedrag van € 43.000 niet verbruikt en opgenomen onder de egalisatiereserves. In 2004 is er geen mutatie geweest op deze post.

Voorzieningen

De post 'Voorzieningen' dient tot gelijkmatige verdeling van daarvoor in aanmerking komende lasten en ter dekking van op balansdatum bestaande risico's en verplichtingen. De voorzieningen betreffen de opgebouwde vakantierechten in het kader van de zogenoemde 'spaarvariant-compensatiedagen' van € 80.600 en een voorziening eigen risico bij ziekte van € 172.807. De voorziening eigen risico bij ziekte wordt jaarlijks afgebouwd en in 2004 is een bedrag van € 57.000

vrijgevallen ten gunste van de exploitatie. Het resterende bedrag zal in de komende drie jaren vrijvallen. In 2004 is het grootste deel van het, inpandig, opknappen van het gebouw afgerond. De hiervoor getroffen voorziening is in 2004 volledig gebruikt. De voorzieningen wegens te verwachten verliezen op projecten zijn opgenomen in de post onderhanden projecten.

Kortlopende schulden en overlopende passiva

De post 'Ministerie VenW inzake loonsomkosten' betreft de schuld aan het ministerie voor de salarisverwerking en betalingen door het ministerie.

In de overige schulden en overlopende passiva zijn ook de per balansdatum bestaande rechten van medewerkers op opgebouwde en nog niet opgenomen vakantiedagen (niet zijnde de spaarvariant) opgenomen. Vanwege de overgang van de salarisadministratie van het ministerie naar de SWOV per 1 januari 2005, is de over 2004 nog opgebouwde vakantie-uitkering in december uitbetaald zodat hiervoor per balansdatum geen schuld resteert. Met het ministerie heeft afrekening plaatsgevonden van het in de balans 2003 onder de kortlopende schulden opgenomen bedrag van € 394.706 betreffende het restant van de herstructureringsbijdrage 1999-2002.

Toelichting op de rekening van baten en lasten

De totale baten zijn ten opzichte van 2003 met 10,3% toegenomen. De in de baten begrepen post 'Opbrengst activiteiten' is 10,8% toegenomen in vergelijking met 2003. Indien de kosten van onderzoek dat via de SWOV is uitbesteed en rechtstreeks naar opdrachtgevers is doorbelast (externe onderzoekskosten projectfinanciering), dan wel ten laste van de subsidie is gebracht (externe kosten subsidie), buiten beschouwing worden gelaten is er sprake van een toename van 11,1%.

In de baten is, onder de 'Overige baten en lasten', de vrijval van een aantal openstaande posten opgenomen waarvoor geen facturen zijn ontvangen. Deze eenmalige baat betreft een bedrag van € 36.880.

De toename van de totale lasten in vergelijking met 2003 bedraagt 13,5%. Indien ook hier de externe onderzoekskosten projectfinanciering en externe kosten subsidie buiten beschouwing worden gelaten is er sprake van een toename van 13,9%. De toename wordt mede veroorzaakt door de in de inleiding genoemde kosten voor nieuwe systemen en interne verhuizingen maar de voornaamste oorzaken liggen in de hogere loonsomkosten als gevolg van een toename van de personeelscapaciteit en in het feit dat in 2003 een bijdrage van het ministerie in de huisvestingskosten direct in mindering op de kosten was gebracht.

Rekening van baten en lasten 2004		
BATEN	2004	2003
Opbrengst activiteiten	4.716.282	4.257.151
Overige baten en lasten	36.880	53.081
	4.753.162	4.310.232
LASTEN	2004	2003
Loonsomkosten medewerkers	3.287.412	2.988.505
Algemene personeelskosten	94.355	59.119
Huisvestingskosten	525.696	373.419
Algemene bureaunkosten	113.041	101.479
Automatiseringskosten	139.697	121.818
Reis- en verblijfkosten	61.465	42.890
Informatie en Communicatie	96.073	79.580
Bibliotheek en Documentatie	47.646	35.068
Diverse kosten	63.847	86.174
	4.429.232	3.888.052
Externe kosten subsidie	190.696	115.638
Externe kosten projectfinanciering	24.668	89.625
Totale exploitatie	4.644.596	4.093.315
	=====	=====
Exploitatieresultaat	108.566	216.917



De resultatenrekening samengevat

De hiernavolgende resultatenrekening naar omzetmethode met functionele kostensplitsing geeft inzicht in de financieringsbronnen van de SWOV en van de resultaten per financieringsbron.

	Kosten	Opbrengsten	Resultaat
Subsidie Ministerie van Verkeer en Waterstaat			
Vastgestelde subsidie VenW		4.064.250	
Compensatie loonkostenstijging		38.995	
Indexatie materiële kosten		19.183	
		4.122.428	
Af: Toerekening interne kosten	4.040.157		
Compensatie loonkostenstijging	38.995		
Externe kosten subsidie	148.428		
Kosten aio's subsidie	42.268		
	4.269.848		
Externe bijdragen subsidie	-60.518		
	4.209.330		
SALDO SUBSIDIE (Reserve)			-86.902
Bijdragen voor diverse activiteiten			
Bijdragen RAI en ANWB		27.227	
Af: Toerekening interne kosten	3.404		
SALDO BIJDRAGE RAI en ANWB (Reserve)			23.823
Extern gefinancierde projecten			
Afgeronde projecten Nationaal			
Omzet (= baten totaal gereed product)		92.157	
Af: Kostprijs van de omzet	96.220		
Resultaat projecten Nationaal			-4.063
Afgeronde projecten EU, incl. Internationaal			
Omzet (= baten totaal gereed product)		265.700	
Af: Kostprijs van de omzet	265.658		
Resultaat projecten EU, incl. Internationaal			42
Kosten niet-aanvaarde offertes, incl. ext. kosten			-433
Voorziening verlies onderhanden projecten			-4.000
Resultaat op projecten			-8.454
EXPLOITATIE SALDO ALGEMENE KOSTEN			117.020
TOTAAL RESULTAAT 2004 (Reserve)			108.566

Toelichting op de resultatenrekening

Aan subsidieactiviteiten is in 2004 een bedrag van € 4.269.848 besteed. Dit is € 86.902 meer dan het voor 2004 door het ministerie toegekende subsidiebedrag, vermeerderd met de van derden extra ontvangen bijdragen aan subsidieactiviteiten. Het in 2004 meer bestede bedrag is ten laste van de 'Egalisatiereserve Subsidie' gebracht. Van de RAI en de ANWB is een totale bijdrage van € 27.227 ontvangen. Aan de activiteiten die ten laste van het 'Fonds RAI en ANWB' zijn gebracht is in 2004 € 3.404 belast. Het saldo komt rechtstreeks ten gunste van het 'Fonds RAI en ANWB' in het eigen vermogen.

Naast de subsidie wordt gewerkt aan een aantal externe projecten, voornamelijk projecten voor de EU. Op de in 2004 afgeronde projecten is, inclusief het voorziene verlies op nog onderhanden projecten, een klein negatief resultaat geboekt van € 8.454. De 'Algemene kosten' zijn in 2004 € 78.232 boven de begroting uitgekomen en er zijn 'Overige baten' voor een bedrag van € 36.880. Doordat de 'Interne dekking' € 158.372 boven de begroting is uitgekomen, bedraagt het 'Exploitatie saldo Algemene kosten' € 117.020. Na aftrek van de projectresultaten is een bedrag van € 108.566 toegevoegd aan het 'Eigen vermogen'.

Bestuur en externe adviesorganen

Bestuur

F.W.C. Castricum (voorz.)	
mw. M.T.J. Blankers-Kasbergen	Gemeente Haarlemmermeer
E.H. Glasius	RAI Vereniging
H.J. van der Steenhoven	op voordracht van de OR
mr. G. van Woerkom	ANWB
mr. M.J. Olman (waarnemer)	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Programma Adviesraad

ir. J. Barkhof (voorz.)	
J.C.Th. van der Doef	3VO
drs. J. de Geus	Gemeente Waalwijk
drs. J.F. Jeekel	Ministerie van Verkeer en Waterstaat (vanaf 1 oktober)
ir. H. Luikens	Ministerie van Verkeer en Waterstaat (tot 1 oktober)
mr. S.G. Schouten	ANWB
mw. drs. W.A.A. Schrover	Transport en Logistiek Nederland
ir. H. Slump	Provincie Flevoland
mr. J. Spee	Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie
ir. W. Wessels	Regionaal Orgaan Amsterdam

Wetenschappelijke Adviesraad

prof. A.R. Hale PhD. (voorz.)	TU Delft
prof. ir. F. le Clercq	Universiteit van Amsterdam
dr. ir. J. Godthelp	TNO Technische Menskunde
prof. Dr.-Ing. I.A. Hansen	TU Delft
prof. dr. P. Rietveld	VU Amsterdam

Begeleidingsgroepen

Begeleidingsgroep Anticiperend Onderzoek

prof. dr. ir. M.F.A.M. van Maarseveen (voorz.)	Universiteit Twente
R.M. Berkhout	Politie-instituut Verkeer en Milieu
prof. dr. K.A. Brookhuis	RU Groningen
drs. H.R.M. van Essen	Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie
dr. ir. M. van Gelderen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
dr. ir. A.R.A. van der Horst	TNO Technische Menskunde
drs. G. Huismans	Novem
prof. ir. L.H. Immers	TNO Inro
dr. J.F.M. Koppenjan	TU Delft
F.A. Korpel	CBR
drs. ing. F.A. van der Laan	Provincie Overijssel
mw. drs. J.L. van Oost	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
dr. F.A.M. van der Steen	Siemens Nederland N.V.
ir. H.L. Tromp	Bureau Goudappel Coffeng
ing. P. van Vliet	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
ir. E.C. Westdijk	CROW

Begeleidingsgroep Planbureau

prof. dr. G.P. van Wee (voorz.)	TU Delft
dr. J.A. Annema	RIVM
ing. J.H.E. Ansems	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
mw. ir. H. Berends-Ballast	Centraal Bureau voor de Statistiek
H. Dijkman	Ministerie van Financiën
drs. H.D. Hilbers	Ruimtelijk Planbureau
drs. A. 't Hoen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
mw. drs. J.H.M.P. van Keep-Nieuwenhuizen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
ir. J. Ploeger	Interprovinciaal Overleg
drs. M.G. de Ruijter	Unie van Waterschappen
drs. C. Sas	Gemeente Dordrecht
ing. W. Serné	Gemeente Zoetermeer
dr. V. Veldheer	Sociaal Cultureel Planbureau
J.L.A.M. Vergeer	POV Zuid-Holland
dr. A.C.P. Verster	Ecorys
ir. J. van der Waard	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Begeleidingsgroep Kennisbeheer en Kennisverspreiding

ing. P. Snoeren (voorz.)	Verkeersadviesburo Diepens en Okkema
ing. B.P.J. Bouwmeister	ROV Gelderland
dr. R. Braam	Stichting Weten
ir. C.R. van Haasteren	CROW
mw. drs. V. Kerkvliet-de Kleijnen	ANWB
J.S. Koppen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
drs. R. Methorst	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
drs. G.W.B. Oolthuis	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
P.C.H. Opstal	TU Delft
mw. mr. W. Quadvlieg	Verbond van Verzekeraars
mw. H.M.H. Rijnkels	3VO
mw. drs. W.M. Slinger	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
ing. R.J. Tekstra	RAI Vereniging
mw. drs. T.M.H. van der Velden	Onderzoeksraad voor Veiligheid

Personeel in 2004

dr. Letty Aarts
Jane van Aerde-Loveriks
drs. Maarten Amelink
Jan van Angelen
drs. Charlotte Bax
drs. Frits Bijleveld
dr. ir. Chris de Blois
Ton Blokpoel
Elly Bogers-Nas
drs. Niels Bos
mw. Dennis van den Braak
dr. Jacques Commandeur
drs. Saskia de Craen
drs. Ragnhild Davidse
ir. Atze Dijkstra
Nina Dragutinovic MA
ir. Rob Eenink
Ineke Fijan
ing. Tjesco Gerts
Kees Godvliet
dr. Charles Goldenbeld
dr. Marjan Hagenzieker
Stephen Harris MA
ir. Tom Heijer
Marc van Helden
Corrie van der Hoek
drs. Maura Houtenbos
drs. Sjoerd Houwing
Leonie Huijgens-van der Laan
ir. Theo Janssen
ir. Boudewijn van Kampen
ing. Vincent Kars

Gerda Kragt-van der Veen
Fran Lans
dr. Ward Lassing
ir. Robert Louwerse
drs. Jolanda Maas
René Mathijssen
drs. Jolieke Mesken
ir. Peter Morsink
drs. Jacqueline Nell-Bergwerff
Wil Peters
dr. Martine Reurings
drs. André Rijk
drs. Katalijn Ritsema van Eck
Marianne Rosbergen
drs. Bob Roszbach
Patrick Rugebregt
Kalpana Savkoor
drs. Ingrid van Schagen
ing. Chris Schoon
drs. Henk Stipdonk
Nico Tettero
Corry Tomson-Otto
dr. ir. Marijke Tros
drs. Divera Twisk
dr. ir. Martijn Vis
drs. Willem Vlakveld
drs. Bep Weber
ir. Fred Wegman
Hansje Weijer
mr. Paul Wesemann
drs. Wim Wijnen
Berthie de Zwart-Nijhof

Overzicht SWOV-publicaties 2004

Openbare SWOV-rapporten (alfabetisch naar auteur)

- **Jaarverslag 2003**; R-2004-1. SWOV, Leidschendam. 54 blz.
- **Snelheid, spreiding in snelheid en de kans op verkeersongevallen**; Literatuurstudie en inventarisatie van onderzoeksmethoden. Dr. L.T. Aarts. R-2004-9. SWOV, Leidschendam. 57 blz.
- **'Veilig, wat heet veilig?': prioriteiten voor verder onderzoek**; SWOV-voorstel voor de tweede fase van de uitwerking. Dra. M. Brouwer. R-2003-14. SWOV, Leidschendam. 20 + 6 blz.
- **State of the art with respect to implementation of daytime running lights**; Study in the framework of a European Commission project, Work Package 1. J. Commandeur. R-2003-28. SWOV, Leidschendam. 34 + 35 blz.
- **Scenarios for the implementation of daytime running lights in the European Union**; Study in the framework of a European Commission project, Work Package 4. J. Commandeur, R. Mathijssen; R. Elvik (TØI), W. Janssen (TNO) & V.-P. Kallberg (VTT). R-2003-29. SWOV, Leidschendam. 25 blz.
- **Ongevallen met bussen**; Een verkennende studie aan de hand van Connexion-dossiers. Drs. R.J. Davidse, drs. J. Mesken & ing. C.C. Schoon. D-2003-14. SWOV, Leidschendam. 54 blz.
- **Kwaliteitsaspecten van duurzaam-veilige weginfrastructuur**; Voorstel voor een stelsel van DV-eisen waarin alle DV-principes zijn opgenomen. Ir. A. Dijkstra. R-2003-10. SWOV, Leidschendam. 52 + 13 blz.
- **Testing the safety level of a road network**; Contribution to the XXIIth PIARC World Road Congress, 19-25 October 2003, Durban, South Africa. A. Dijkstra. D-2003-15. SWOV, Leidschendam. 18 + 3 blz.
- **Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers?**; Welke voorrangregeling voor fietsers is veilig op rotondes in de bebouwde kom?. Ir. A. Dijkstra. R-2004-14. SWOV, Leidschendam. 28 + 8 blz.
- **Veiligheidsaspecten van het concept 'Bypasses voor bereikbaarheid'**; Analyse van het concept van TNO Inro in het perspectief van Duurzaam Veilig. Ir. A. Dijkstra & drs. ing. T. Hummel. R-2004-6. SWOV, Leidschendam. 28 + 5 blz.
- **Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing - ISA**; Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen. Dr. Ch. Goldenbeld. R-2004-5. SWOV, Leidschendam. 46 + 6 blz.
- **Verkeershandhaving in Nederland**; Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften. Dr. Ch. Goldenbeld. R-2004-15. SWOV, Leidschendam. 92 + 6 blz.
- **Effectiviteit van snelheidstoezicht en bijbehorende publiciteit in Fryslân**; Effecten op snelheidsvertredingen en ongevallen op 80 en 100 km/uur-wegen in de periode 1998-2002. Dr. Ch. Goldenbeld, drs. F.D. Bijleveld, drs. S. de Craen & drs. N.M. Bos. R-2003-27. SWOV, Leidschendam. 42 + 15 blz.
- **Rijden onder invloed in West-Zeeuws-Vlaanderen, 1995-2003**; Het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. Drs. S. Houwing & M.P.M. Mathijssen. R-2004-7. SWOV, Leidschendam. 30 blz.
- **Alcoholgebruik van automobilisten in Zeeland, juli 2003-juni 2004**; Eerste resultaten van het provinciale alcoholmeetnet. Drs. S. Houwing & M.P.M. Mathijssen. R-2004-13. SWOV, Leidschendam. 16 blz.
- **Veiligheidsaspecten bij een grootschalige proef met Intelligente Snelheidsaanpassing**; Opzet van een evaluatiekader aan de hand van open interviews. Ir. H.M. Jagtman. D-2004-3. SWOV, Leidschendam. 52 + 22 blz.
- **Veiligheid op kruisingen van verkeersaders binnen de bebouwde kom**; Vergelijking van ongevalrisico's. Ir. S.T.M.C. Janssen. R-2003-36. SWOV, Leidschendam. 58 + 23 blz.
- **Een provinciaal meetnet voor de verkeersveiligheid**; Een verkennende studie in Zuid-Holland. Ir. S.T.M.C. Janssen. R-2004-17. SWOV, Leidschendam. 42 + 36 blz.
- **Het ledig gewicht van motorvoertuigen**; Ontwikkelingen sinds 1985. Ir. L.T.B. van Kampen. R-2003-35. SWOV, Leidschendam. 42 blz.
- **Kosten-batenanalyse van maatregelen voor vrachtauto's en bedrijven**; Maatregelen ter reductie van het aantal verkeersslachtoffers en schadegevallen. Ir. P.M.M. Langeveld & ing. C.C. Schoon. R-2004-11. SWOV, Leidschendam. 54 + 3 blz.
- **Evaluatie van de regionale verkeershandavingsplannen**; Effecten van geïntensiveerd politietoezicht op verkeersgedrag en verkeersonveiligheid. M.P.M. Mathijssen & drs. S. de Craen. R-2004-4. SWOV, Leidschendam. 60 + 40 blz.
- **Onderzoek en kennisverspreiding 2003**; Verslag over de uitvoering van het programma van de SWOV. Drs. I.N.L.G. van Schagen (samenstelling). D-2004-1. SWOV, Leidschendam. 74 blz.

- **Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten;** Een strategische verkenning. Drs. I.N.L.G. van Schagen, ir. F.C.M. Wegman & drs. R. Roszbach. R-2004-12. SWOV, Leidschendam. 48 blz.

- **Op weg naar een 'Nationaal Programma Veilige Bermen';** Interviews onder regionale wegbeheerders over aandacht voor bermmaatregelen. Ing. C.C. Schoon. R-2003-11. SWOV, Leidschendam. 29 blz.

- **Traffic legislation and safety in Europe concerning the moped and the A1 category (125 cc) motorcycle;** A literature and questionnaire study commissioned by the Swedish National Road Administration. C. Schoon. R-2004-10. SWOV, Leidschendam. 58 + 3 blz.

- **Verkeersslachtoffers door botsingen tegen geopende laadkleppen van vrachtauto's;** Inventarisatie van aantallen slachtoffers en veiligheidseisen aan laadkleppen. Ing. C.C. Schoon & S. Darouache. D-2004-2. SWOV, Leidschendam. 18 blz.

- **Jonge brom- en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?;** Effecten van maatregelen en draagvlak daarvoor onder jongeren en organisaties. Ing. C.C. Schoon & dr. Ch. Goldenbeld. R-2003-13. SWOV, Leidschendam. 44 + 3 blz.

- **Het effect van puntenstelsels op de verkeersveiligheid;** Een literatuurstudie. Drs. W.P. Vlakveld. R-2004-2. SWOV, Leidschendam. 30 blz.

- **Zeilen bijzetten;** Voortbouwen op SUNflower: een vergelijkende studie tussen de drie veiligste landen van Europa: Zweden het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Ir. F.C.M. Wegman. R-2004-3. SWOV, Leidschendam. 30 blz.

- **Naar een tweede generatie duurzaam-veilige maatregelen;** Aanzet tot een discussie over de toekomst van Duurzaam Veilig, gegeven op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres van 21 april 2004. Ir. F.C.M. Wegman. R-2004-8. SWOV, Leidschendam. 30 + 35 blz.

- **Veilig, wat heet veilig? II;** Covernota met een eerste uitwerking van het rapport Veilig, wat heet veilig? op het terrein van infrastructuur, snelheidsbeheersing en jonge brom- en snorfietsers. Ir. F.C.M. Wegman, dra. M. Brouwer, ir. A. Dijkstra, dr. Ch. Goldenbeld, drs. I.N.L.G. van Schagen, ing. C.C. Schoon, mr. P. Wesemann & dr. M. Wiethoff. R-2004-16. SWOV, Leidschendam. 71 blz.

- **Financiering van duurzaam-veilige regionale weginfrastructuur;** Mogelijkheden voor versnelling van de aanleg. Mr. P. Wesemann. R-2003-9. SWOV, Leidschendam. 38 + 1 blz.

- **Technologieën voor snelheidsbeheersing;** Mogelijkheden en draagvlak voor intelligente snelheidsaanpassing. Dr. M. Wiethoff. R-2003-12. SWOV, Leidschendam. 23 blz.

Overige SWOV-publicaties

Factsheets

- **Fietsvoorzieningen op wegvakken en kruispunten van gebiedsontsluitingswegen.** SWOV, Leidschendam. 5 blz.

- **Jonge beginnende automobilisten.** SWOV, Leidschendam. 6 blz.

- **Jonge bromfietsers.** SWOV, Leidschendam. 5 blz.

- **Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland.** SWOV, Leidschendam. 4 blz.

- **Hoe passen light-raillijnen in Duurzaam Veilig?** SWOV, Leidschendam. 4 blz.

- **Effect op verkeersveiligheid van verplichte ogentest vanaf 45 jaar.** SWOV, Leidschendam. 4 blz.

- **Getrapt rijbewijs.** SWOV, Leidschendam. 5 blz.

- **De relatie tussen snelheid en ongevallen.** SWOV, Leidschendam. 5 blz.

- **Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen.** SWOV, Leidschendam. 5 blz.

- **Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom.** SWOV, Leidschendam. 4 blz.

SWOVschrift

• SWOVschrift 97, april 2004

Veiliger wegverkeer gaat niet per ongeluk // Fryske Diken succesvol; Effecten van geïntensiveerde snelheidshandhaving // Column // Nieuwe initiatieven rondom de verkeersveiligheidsaudit // Jonge automobilisten: Verbeteren van het rijgedrag // NVVC 2004: aanmelden kan vanaf nu // Promovendi bij de SWOV // Obstakels en oplossingen: ROSEBUD-congres bespreekt inzet doelmatigheidsanalyse // Publicaties.

• SWOVschrift 98, juli 2004

NVVC 2004: Commitment voor verkeersveiligheid // Gezocht: Educatieprojecten // Column // Als oudere blij dat ik nog veilig rij // Neemt met het gewicht van motorvoertuigen ook de veiligheid toe? // Veilig werken aan de weg: PREVENT // EU-eisen aan autofront ook afstemmen op aanrijdingen met fietsers // Invloed van radardetectoren op de verkeersveiligheid ongunstig // Publicaties.

• SWOVschrift 99, september 2004

Extra investeringen nodig voor duurzaam veilig onderliggend wegnnet // Verkeersveiligheid niet gebaat bij verwijderen zebra's // Column // Maatregelen voor het vrachtverkeer rendabel? // Nieuw: Factsheets op SWOV-website // Gegevensbronnen op website geactualiseerd // In Memoriam // Goede response oproep Educatieprojecten // Website SUNflower beschikbaar // Praktische leidraad voor kosten-batenanalyses // Manifestatie 'Verkeersveiligheid is Geen Ongeluk' // Past de N340 binnen Duurzaam Veilig? // SafetyNet: informatiesysteem ter ondersteuning verkeersveiligheidsbeleid in EU // Publicaties.

• SWOVschrift 100, december 2004. Jubileumuitgave

25 x 4 = 100 nummers SWOVschrift // Ontwikkeling van de verkeersonveiligheid door de jaren heen...

Research Activities

• Research Activities 25, June 2004

Traffic in the Netherlands, Great Britain, and Sweden is the safest in the world // 14 April: UN General Assembly plenary session focuses on road safety for the first time in history: Countries discuss measures to reduce 1.2 million death toll on the world's roads // End of the decrease in road crash casualties calls for a new approach // National Road Safety Congress 2004: Working for a maximum effect // SWOV sheds light on implementation of daytime running lights in EU // Road crash data 2003 in the Netherlands: slight rise in road fatalities and fall in in-patients // Road Safety Symposium Tokyo: Road Safety by the SUN model in Japan? // Young drivers improving their driving behaviour // Obstacles and solutions: ROSEBUD congress discusses using efficiency analyses // SafetyNet: harmonizing data on crashes and casualties on EU level // Publications.

• Research Activities 26, October 2004

Adapt EU requirements for car front also to collisions with cyclists // Can goods traffic measures be profitable? // Keeping the elderly safe while driving // Practical guidelines for cost-benefit analyses // Only use ' area-wide approach ' if road safety is guaranteed // Fact sheets on the SWOV-website // Publications.

• Research Activities 27, December 2004

Greater safety through credible speed limits // The relation between speed and road safety: a complicated affair // EuroNCAP collision tests: tests of cyclist-car front collisions recommended // What does the European motorist think about road safety? // Large scale evaluation study into the effects of traffic education on its way // ROSEBUD // New fact sheets on the SWOV-website // HAZOP: valuable road safety assessment method // Publications.

Persberichten

- **Einde daling verkeersslachtoffers vraagt om nieuwe aanpak.** April 2004.

- **Provinciale wegen nog geen veilig alternatief voor oplossing files; Investerings nodig om onderliggend wegnnet duurzaam veilig te maken.** September 2004.

- **SWOV: meer veiligheid door geloofwaardige snelheidslimieten.** Oktober 2004.

SWOV-bijdragen (alfabetisch naar SWOV-auteur)

Deze categorie bestaat voornamelijk uit artikelen in tijdschriften, bijdragen aan boeken en gepubliceerde en ongepubliceerde lezingen voor congressen

- **Proceedings of the 2nd ROSEBUD conference, 6 February 2004, Amsterdam.** SWOV (ed.). ROSEBUD Thematic Network, Brussels. 73 blz.

- **Research on existing data for drivers' behavior passing through work zones;** Deliverable D2.1 in the PREVENT project Drivers' behavior passing through work zones. SWOV. European Commission, Brussels. 57 blz.

- **Politietoezicht en snelheidsovertredingen: evaluatie van een handhavingsprogramma.** L.T. Aarts, Ch. Goldenbeld & I.N.L.G. van Schagen. In: Justitiële Verkenningen, vol. 30, nr. 5, blz. 93-107.

- **2nd ROSEBUD conference: Barriers and Solutions.** C. Bax & M. Lerner. In: ROSEBUD Newsletter, nr. 4, blz. 1-3. BAST, Bergisch Gladbach.

- **The process of efficiency assessment (content, form and timing of information to decisionmakers).** C. Bax & J. Schneider. In: Proceedings of the 2nd ROSEBUD conference, 6 February 2004, Amsterdam. SWOV (ed.), blz. 59-69. ROSEBUD Thematic Network, Brussels.

- **Chapter 1: Introduction.** C. Bax & P. Wesemann. In: The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers, Workpackage 3 of ROSEBUD Thematic Network. S. Hakkert & P. Wesemann (eds.), blz. 7-13. European Commission, Brussels.

- **Chapter 4: Optimizing the process of efficiency assessment.** J. Schneider & C. Bax. In: The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers, Workpackage 3 of ROSEBUD Thematic Network. S. Hakkert & P. Wesemann (eds.), blz. 7-13. European Commission, Brussels.

- **Chapter 5: Creating conditions for the use of CBA/CEA.** C. Bax, C. Goldenbeld & P. Holló, P. In: The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers, Workpackage 3 of ROSEBUD Thematic Network. S. Hakkert & P. Wesemann (eds.), blz. 7-13. European Commission, Brussels.

- **De monetaire waarde van een statistisch mensenleven in een verkeersveiligheidscontext;** A.T. de Blaeij. Research Memorandum 2003-20. Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde, Vrije Universiteit, Amsterdam. 27 blz.

- **Forecasting road crashes: a comparison of state space models.** P.G. Gould, F.D. Bijleveld & J.J.F. Commandeur. Presentatie gehouden op het 24e International Symposium on Forecasting, 4-7 July 2004, Sydney, Australia.

- **Chapter 1: Car drivers and enforcement.** S. de Craen & J.-P. Cauzard. In: European drivers and road risk; Part 2, Report on in-depth analyses, Project on Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, SARTRE 3. J.-P. Cauzard (ed.), blz. 15-44. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, INRETS, Arcueil.

- **Results of the Dutch second phase.** S. de Craen, J.A.M.M. Vissers, M. Houtenbos & D. Twisk. In: Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. N. Sanders & E. Keskinen (eds.), blz. 120-176. CIECA, International Commission of Driver Testing Authorities, Rijswijk.
- **Older drivers and ITS: stronger together?** R.J. Davidse. In: Proceedings of the 3rd International Conference on Traffic and Transportation Psychology ICTTP 2004, 5-9 September 2004, Nottingham. 14 blz. School of Psychology, University of Nottingham.
- **Older drivers and ITS: stronger together?.** R.J. Davidse. In: Definition of user groups and review of their specific needs on ITS, 3-4 June 2004, Lisbon. blz. 33-46. Deliverable A.1, HUMANIST consortium, European Commission, Brussels.
- **The effects of an edgeline on speed and lateral position: a meta-analysis.** C.J.G. van Driel, R.J. Davidse & M.F.A.M. van Maarseveen. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 36, nr. 4, blz. 671-682.
- **Older drivers: a review;** L. Hakamies-Blomkvist, A. Sirén & R.J. Davidse. VTI report 497A. Swedish National Road and Transport Research Institute VTI, Linköping. 100 blz.
- **Wegen beter herkenbaar; Essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid van duurzaam veilige wegen.** P. van Vliet & R.J. Davidse. In: Werken aan maximaal effect, Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004, 21 april 2004, Rotterdam. Cd-rom, 5 blz. ANWB/SWOV, 's-Gravenhage/Leidschendam.
- **Behavioural adaptation and its importance in assessing the effectiveness of ADAS.** N.M. Dragutinovic, K.A. Brookhuis, M.P. Hagenzieker & V.A.W.J. Marchau. In: Proceedings of the 10th World Conference on Transport Research WCTR. 4-8 July 2004, Istanbul, Turkey.
- **Behavioural adaptation in response to Advanced Driver Assistance Systems.** N. Dragutinovic, K. Brookhuis & V. Marchau. In: Human factors in design, D. de Waard, K.A. Brookhuis & C.M. Weikert (eds.), blz. 47-51. Shaker Publishing, Maastricht.
- **Importance of behavioural adaptation in assessing effectiveness of ADAS.** N.M. Dragutinovic, K.A. Brookhuis, M.P. Hagenzieker & V.A.W.J. Marchau. In: Moving towards an integrated Europe, Proceedings of the 4th ITS in Europe Congress, May 2004, Budapest. Cd-rom, 9 blz. European Road Transport Telematics Implementation Co-ordination Organization ERTICO, Brussels.
- **Behavioural adaptation in response to ADAS.** N.M. Dragutinovic, K.A. Brookhuis, M.P. Hagenzieker & V.A.W.J. Marchau. In: Proceedings of the 3rd International Conference on Traffic and Transportation Psychology ICTTP 2004, 5-9 September 2004, Nottingham. 12 blz. School of Psychology, University of Nottingham.
- **Behavioural adaptation in response to ADAS - Does driving with Adaptive Cruise Control mean safer speeds and headways.** N.M. Dragutinovic, K.A. Brookhuis, M.P. Hagenzieker & V.A.W.J. Marchau. In: A World of Transport, Infrastructure and Logistics, Proceedings of 8th TRAIL Congress, 23 November 2004, Rotterdam. Cd-rom, 16 blz. Delft University Press DUP, Delft.
- **Gebiedsgericht Benutten alleen toepassen als verkeersveiligheid is gegarandeerd.** A. Dijkstra. In: Wegen, vol. 78, nr. 7, blz. 16-20.
- **Revolutionair ontvlechtingplan ondergaat second opinion.** A. Dijkstra. In: Verkeerskunde, vol. 55, nr. 7, blz. 30-35.
- **Politiek draagvlak voor ISA; Brede interesse voor de maatregel, maar ook duidelijke reserves.** C. Goldenbeld. In: Werken aan maximaal effect, Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004, 21 april 2004, Rotterdam. Cd-rom, 4 blz. ANWB/SWOV, 's-Gravenhage/Leidschendam.
- **Long term behaviour and safety effects of speed enforcement with mobile radar.** Ch. Goldenbeld. Presentatie gehouden op de 17e ICTCT workshop 'Cost-effective solutions for improving road safety in rural areas', 28-30 October 2004, Tartu, Estonia.
- **Wat vinden de Europese automobilisten van verkeersveiligheid?;** Resultaten van een Europese enquête. J.-P. Cauzard (ed.), Ch. Goldenbeld, S. de Craen et al. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS, Arcueil. 36 blz.
- **Chapter 11: Changes in individual countries.** Ch. Goldenbeld, H. Holte & B. Zlender. In: European drivers and road risk; Part 2, Report on in-depth analyses, Project on Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, SARTRE 3. J.-P. Cauzard (ed.), blz. 209-244. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, INRETS, Arcueil.
- **Short and long term effects of moped rider training: a field experiment.** Ch. Goldenbeld, D. Twisk & S. de Craen. In: Transportation Research Part F, vol. 7F, nr. 1, blz. 1-16.
- **Modelling interaction behaviour in driving; The role of expectations in interaction behaviour between car drivers.** M. Houtenbos. In: A World of Transport, Infrastructure and Logistics, Proceedings of 8th TRAIL Congress, 23 November 2004, Rotterdam. Cd-rom, 14 blz. Delft University Press DUP, Delft.
- **The role of expectations in interaction behaviour between car drivers.** M. Houtenbos, M. Hagenzieker, P. Wieringa & A. Hale. In: Proceedings of the 3rd International Conference on Traffic and Transportation Psychology ICTTP 2004, 5-9 September 2004, Nottingham. 9 blz. School of Psychology, University of Nottingham.
- **Modelling interaction behaviour in driving.** M. Houtenbos, M. Hagenzieker, P. Wieringa, & A. Hale. In: Human factors in design, D. de Waard, K.A. Brookhuis & C.M. Weikert (eds.), blz. 35-45. Shaker Publishing, Maastricht.
- **Road safety by design; A decision support tool for identifying ex ante evaluation issues of road safety measures.** H.M. Jagtman, Proefschrift, Technische Universiteit Delft.
- **Verkeersveiligheidsverkenner toont verkeersrisico op locatie; De verbeterde Verkeersveiligheidsverkenner in Haaglanden gedemonstreerd.** S.T.M.C. Janssen. In: Werken aan maximaal effect, Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004, 21 april 2004, Rotterdam. Cd-rom, 3 blz. ANWB/SWOV, 's-Gravenhage/Leidschendam.
- **Verkeersveiligheidsverkenner toegepast in Haaglanden.** T. Janssen. Presentatie op de studiedag Effectiviteit van infrastructurele maatregelen op de verkeersveiligheid, 15 december 2004, Brussel. Georganiseerd door het Steunpunt verkeersveiligheid Vlaanderen en de Provinciale Hogeschool Limburg.
- **Programme handbook for QA procedures;** Deliverable D-0.2 of the project Alcolock implementation in the European Union. R. Mathijssen. European Commission, Brussels. 88 blz.
- **Three decades of drink driving policy in the Netherlands; An evaluation.** M.P.M. Mathijssen. In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, 9-13 August 2004, Glasgow. Cd-rom, 6 blz.
- **IMMORTAL Research - Preliminary results of a Dutch case-control study.** M.P.M. Mathijssen, S. Houwing & J.J.F. Commandeur. In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, 9-13 August 2004, Glasgow. Cd-rom, 5 blz.
- **Psychoactive substance use and the risk of motor vehicle accidents.** K.L.L. Movig; M.P.M. Mathijssen, P.H.A. Nagel, T. van Egmond, J.J. de Gier, H.G.M. Leufkens & A.C.G. Egberts. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 36, nr. 4, blz. 631-636.
- **Worldwide trends in alcohol and drug impaired driving.** B.M. Sweedler, M.B. Biecheler, H. Laurell, G. Kroj, M. Lerner, M.P.M. Mathijssen, D. Mayhew & R.J. Tunbridge. In: Traffic Injury Prevention, vol. 5, nr. 3, blz. 175-184.
- **Effects of emotions on optimism bias and illusion of control in traffic.** J. Mesken, M.P. Hagenzieker & T. Rothengatter. In: Proceedings of the 3rd International Conference on Traffic and Transportation Psychology ICTTP 2004, 5-9 September 2004, Nottingham. 9 blz. School of Psychology, University of Nottingham.
- **Preliminary route choice analysis for a sustainably-safe traffic and transport system.** P. Morsink, A. Dijkstra & L. Wismans. In: Proceedings of the European Transport Conference ETC, 4-6 October 2004, Strasbourg, France. Cd-rom, 16 blz. Association for European Transport AET, London.
- **De effecten van verkeerseducatie; Grootchalige evaluatie van educatieprojecten.** D.A.M. Twisk. In: Werken aan maximaal effect, Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004, 21 april 2004, Rotterdam. Cd-rom, 4 blz. ANWB/SWOV, 's-Gravenhage/Leidschendam.
- **New policy proposals for novice drivers in the Netherlands.** W.P. Vlakveld. In: Proceedings of the fourteenth seminar on Behavioural research in road safety 2004, blz. 194-204. Department for Transport, London.
- **Editorial.** F. Wegman. In: ROSEBUD Newsletter, nr. 3, blz. 1. BAST, Bergisch Gladbach.
- **The SUNflower study: a comparison of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands.** F. Wegman. In: GAMBIT National Road Safety Programme in Poland, Proceedings of the International Road Safety Conference GAMBIT 2004, 13-14 May 2004, Gdansk, Poland, blz. 23-31. Gdansk University of Technology, Gdansk.
- **Book review: The handbook of road safety measures by Rune Elvik and Truls Vaa (eds.).** F. Wegman. In: European Journal of Transport and Infrastructure Research, vol. 4, nr. 4, blz. 445-446.
- **Where do we stand and where are we heading for? Plenary feedback of conference results.** F. Wegman. In: Proceedings of the 2nd ROSEBUD conference, 6 February 2004, Amsterdam. SWOV (ed.), blz. 70-73. ROSEBUD Thematic Network, Brussels.
- **SUNflower: a comparative study of the developments of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands.** F. Wegman, D. Lynam & G. Nilsson. In: ITE 2004 Annual Meeting and Exhibit Compendium of Technical Papers, 1-4 August 2004, Lake Buena Vista, Florida. Cd-rom, 17 blz. Institute of Transportation Engineers ITE.
- **Naar een tweede generatie duurzaam veilige maatregelen.** F. Wegman. In: Werken aan maximaal effect, Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004, 21 april 2004, Rotterdam. Cd-rom, 7 blz. ANWB/SWOV, 's-Gravenhage/Leidschendam.
- **The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers;** Workpackage 3 of ROSEBUD Thematic Network. S. Hakkert & P. Wesemann (eds.). European Commission, Brussels. 117 blz.
- **Cost effective EU transport safety measures, ETSC,** Brussels, 2003. R. Elvik & P. Wesemann. In: ROSEBUD Newsletter, nr. 3, blz. 2-3. BAST, Bergisch Gladbach.
- **Educational activities and evaluation methods.** P. Wesemann & D. Twisk. Presentatie op het congres van de Automobile Club Italia ACI 'La sicurezza nella mobilità: pianificare la formazione', 20 februari 2004, Rome.
- **Chapter 6: Conclusions and recommendations.** P. Wesemann. In: The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers, Workpackage 3 of ROSEBUD Thematic Network. S. Hakkert & P. Wesemann (eds.), blz. 102-106. European Commission, Brussels.
- **Optimizing the use of efficiency assessment tools.** P. Wesemann. In: Proceedings of the 2nd ROSEBUD conference, 6 February 2004, Amsterdam. SWOV (ed.), blz. 19-27. ROSEBUD Thematic Network, Brussels.

