



Inhoud

Voorwoord	3
Verslag van de directie	4
Uitgangspunten en organisatie	6
Enkele activiteiten uitgelicht	7
Balansen en verkenningen	7
Observatorium van de verkeersonveiligheid	8
Veiliger wegen	9
Verkeersdeelnemers in hun omgeving	9
Inspelen op de actualiteit	10
Kennisbeheer en onderzoeksondersteuning	11
Internationaal	12
Bijzondere gebeurtenissen	14
Samenstelling Raad van Toezicht en externe adviesorganen	15
Financieel jaarverslag 2012	16

Voorwoord



Als u dit leest bent u geïnteresseerd in hoe de SWOV geopereerd heeft in 2012. Dit jaarverslag biedt een selectie uit de vele onderzoeksopdrachten die zijn afgerond en een terugblik op een aantal bijzondere gebeurtenissen.

In 2012 bestond de SWOV 50 jaar. Dit jubileumjaar is gevierd met onder meer een internationaal congres in Amsterdam en een personeelsfeest. Thema van het congres was het terugdringen van het aantal ernstig verkeersgewonden. We moeten helaas vaststellen dat het aantal ernstig verkeersgewonden in ons land de laatste jaren stijgt. Het terugdringen van deze aantallen, zowel in Nederland als wereldwijd, is een nieuwe uitdaging voor de verkeersveiligheid.

Het 50-jarig bestaan werd in 2012 bekroond met de uitreiking van de RAI Mobiliteitsprijs 'Het Gouden RAI Wiel' aan de SWOV "vanwege haar belangrijke bijdrage aan het bevorderen van het verkeersveilig denken en handelen in Nederland en in toenemende mate in het buitenland".

In samenspraak met de belangrijkste financier van ons onderzoek, het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het SWOV-jaarprogramma voor 2012 tot stand gekomen. Daarnaast zijn weer veel onderzoeksopdrachten op regionaal en internationaal niveau uitgevoerd.

In 2012 heeft de SWOV besloten de komende jaren een nieuwe koers te varen. Waar in de afgelopen jaren veel van het SWOV-onderzoek werd gefinancierd vanuit een subsidie van het ministerie en uit Europese projecten, zal de SWOV zich vanaf 2012 niet alleen richten op de centrale overheid, maar ook op andere overheden, organisaties en bedrijven, én op het buitenland. Dit is een gevolg van het feit dat het verkeersveiligheidsbeleid in toenemende mate niet alleen een zaak is van de centrale overheid, maar ook van particuliere organisaties en bedrijven. Met de nieuwe koers voorziet de SWOV een groei van het instituut in de toekomst. Deze toekomstvisie voor de SWOV is ontwikkeld na de beslissing van het ministerie om in de jaren 2013 en 2014 een korting van 15% op de subsidie door te voeren.

De visie van de SWOV is om, hoewel anders gefinancierd dan in het verleden, onveranderd een topinstituut en netwerkorganisatie te blijven en het totale terrein van de verkeersveiligheid te bestrijken. In 2012 is hiervoor een inspirerend plan met de titel *Goud verzilveren* opgesteld, dat de instemming kreeg van de Raad van Toezicht. In de gemaakte plannen blijft het vele goede wat de SWOV doet behouden. De SWOV zal nieuwe markten aanboren, innovatieve producten en diensten ontwikkelen, product-marktcombinaties opzetten, strategische allianties bouwen en tegelijkertijd werken aan een sterk en slagvaardig team van medewerkers met eigentijdse competenties. In 2012 hebben de medewerkers hard gewerkt aan de start van deze nieuwe SWOV.

Inmiddels is de SWOV druk aan de slag met de uitvoering van het jaarprogramma 2013. Ook in 2013 zal het brede verkeersveiligheidsveld met een veelheid aan onderwerpen op het gebied van mens, voertuig en weg aan de orde komen. Ook de planbureaufunctie, waarin ontwikkelingen uit het verleden worden geëvalueerd en toekomstverwachtingen worden opgesteld, blijft gehandhaafd, evenals de inspanningen op het terrein van kennisverspreiding.

De Raad van Toezicht spreekt wederom haar waardering uit voor alle SWOV-medewerkers en hun bijdrage aan de verkeersveiligheid, evenals voor allen buiten de SWOV die hun steentje hieraan hebben bijgedragen.

Tot slot: 2012 was het laatste volledige jaar van de huidige directeur-bestuurder prof. ir. Fred Wegman; halverwege 2013 zal hij de pensioengerechtigde leeftijd bereiken, en, na een dienstverband van bijna 36 jaar, de SWOV verlaten. In het Jaarverslag 2013 komen we daar uiteraard op terug. Een bijzonder woord van dank voor zijn bijdrage de afgelopen decennia aan het wetenschappelijk onderzoek op het gebied van verkeersveiligheid is hier echter alvast op zijn plaats.

Ik wens u veel leesplezier.

Pieter Jan Biesheuvel
Voorzitter Raad van Toezicht

Verslag van de directie



Over mijn laatste directieverslag...

Nu ik dit Directieverslag 2012 schrijf ben ik me aan het voorbereiden op mijn afscheid medio 2013. Ik ga met pensioen na een periode van 36 jaar bij de SWOV, waarvan 14 jaar als directeur. Mijn opvolger, dr. Peter van der Knaap, is onlangs benoemd door de Raad van Toezicht van de SWOV, en hij neemt het stokje per 1 juni 2013 van me over.

Ik durf op deze plaats te zeggen dat ik een 'topinstituut' overdraag aan mijn opvolger, een instituut waar bijzonder goede kwaliteit wordt geleverd door prima mensen. Lovende oordelen over de kwaliteit van ons werk en over de SWOV zelf bereiken ons regelmatig. We worden gezien als een van de beste onderzoeksinstituten in de wereld op ons vakgebied. Dit blijkt onder meer uit onze sterke positie op de markt van Europees onderzoek, en ook uit uitnodigingen tot samenwerking die de SWOV uit de hele wereld ontvangt. In 2012 zijn we bijvoorbeeld samenwerkingsverbanden aangegaan met onderzoeksinstituten in Maleisië (MIROS) en Israël (Ran Naor). Ook zijn we in 2012 samen met het bedrijfsleven door verschillende Nederlandse ambassades uitgenodigd om ons te presenteren; in Maleisië, Thailand, Vietnam en Turkije. En dit gaat in 2013 door! Ik verwacht

dat zich hier interessante nieuwe mogelijkheden ontwikkelen om onderzoek uit te voeren en opdrachten te verwerven. Tijdens een handelsmissie naar Turkije, onder leiding van minister-president Rutte en minister Ploumen van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, leidde de SWOV een aantal seminars over verkeersveiligheid. De contacten die daar zijn opgedaan bieden veel nieuwe perspectieven voor toekomstige samenwerking met verschillende Turkse partijen.

SWOV-medewerkers zijn wereldwijd graag geziene sprekers en bezoekers en zelf heb ik ook veel uitnodigingen mogen ontvangen om te spreken over verkeersveiligheid. Mij valt daarbij op dat er steeds drie argumenten worden genoemd om een SWOV'er uit te nodigen. Allereerst is er de prachtige prestatie die Nederland de laatste decennia heeft geleverd door het aantal verkeersdoden terug te dringen met 80% in veertig jaar, wat heeft geleid tot een relatief lage mortaliteit in ons land ('top drie-positie'). Ten tweede is er de visie Duurzaam Veilig, die als voorbeeld van een 'Safe System approach' bewondering en navolging krijgt. Een derde reden is de goede reputatie van het SWOV-onderzoek. Drie ijzersterke pijlers die de SWOV ook in de toekomst nog tot nut zullen zijn.

Als voorbeeld van internationale waardering kan ik mijn benoeming tot 'Thinker in Residence' in South Australia noemen. Onder de titel *Driving down the road toll by building a Safe System* heb ik mijn bevindingen in 2012 gerapporteerd en geprobeerd een perspectief te schetsen hoe verkeersveiligheid verder te verbeteren in deze Australische staat. Daarnaast heb ik met alle belangrijke 'stakeholders' uitgebreid gesproken om de aanbevelingen uit het rapport ook echt tot uitvoering te laten komen.

Ik ben van mening dat de naam en faam van het instituut (op gezaghebbende wijze met kennis uit wetenschappelijk onderzoek een bijdrage leveren aan de bevordering van de verkeersveiligheid) inmiddels een stevige basis heeft. Goede kwaliteit komt niet als vanzelf, maar vraagt voortdurend en veel aandacht van de SWOV. Kwaliteitszorg heeft een zeer hoge prioriteit en is een belangrijk cultuurelement van de organisatie. Kwaliteitszorg is teamwork. Velen spannen zich daarvoor in, van de individuele onderzoeker die met vakmanschap, kennis van zaken en een wetenschappelijke attitude goed

werk probeert af te leveren, tot medewerkers die de onderzoekers daarbij ondersteuning bieden (bibliotheek en documentatie, data-verstreckers en -analisten, wetenschappelijke redactie, administratie, etc.), medewerkers die zorgen voor kennisverspreiding (communicatiemedewerkers) en ten slotte degenen die het werk toetsen. Goede kwaliteit blijkt ook uit de mate waarin het SWOV-onderzoekers lukt om hun onderzoeken in wetenschappelijke tijdschriften gepubliceerd te krijgen; in 2012 zijn de onderzoekers uitgedaagd om hun prestaties verder te verbeteren.

De lat ligt hoog bij de SWOV en de medewerkers realiseren zich dat. Zij maken de verwachtingen telkens waar. Maar, zoals bekend, vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Dit is het moment en de plaats een woord van dank uit te spreken aan iedereen die door alle jaren heen gebouwd hebben aan de huidige uitstekende reputatie van de SWOV.

Over de verkeers(on)veiligheid...

In april 2012 werd bekendgemaakt dat er in 2011 661 doden in het verkeer in Nederland waren gevallen, 21 meer dan in 2010. Het begint er steeds meer op te lijken dat de dalende trend, waar we sinds jaar en dag mee verward zijn, de laatste jaren niet doorzet. Er lijkt een stagnatie te zijn: Nederland behoort internationaal gezien nog wel steeds tot de top van de wereld, maar andere landen zijn ons aan het inhalen. Dit is des te opmerkelijker wanneer we ons realiseren dat ook Nederland in een economische crisis verkeert waarin de mobiliteit nog amper groeit. Uitzondering daarop lijkt het fietsen te zijn. Een lage mobiliteitsgroei zou het eigenlijk mogelijk moeten maken dat het jaarlijks aantal verkeersdoden daalt, aannemende dat de risicodaling (die eigenlijk al decennia plaatsvindt) doorzet. Dat deze ontwikkeling toch niet waar te nemen is, moet ons alert maken: hoe zit dat en wat is er aan te doen, lijken me de twee voor de hand liggende vragen die de SWOV de komende tijd van een antwoord zal moeten voorzien.

De SWOV heeft berekend, zoals de laatste jaren te doen gebruikelijk, dat de werkelijke omvang van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2011 ruim 20.000 bedraagt. Het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt de laatste jaren gestaag. Ongeveer de helft van deze groep verkeersgewonden bestaat uit fietsers. Het over-

grote deel daarvan raakt gewond in een ongeval waarbij geen motorvoertuig is betrokken. Bij verschillende gelegenheden heb ik afgelopen jaar gereageerd op deze cijfers. Analyses hebben aangetoond dat ongevallen waarbij doden vallen duidelijk verschillen van ongevallen met gewonden. Daar komt bij dat we behoorlijk succesvol zijn geweest in het terugdringen van het aantal verkeersdoden en dat dat veel minder is gelukt bij de ernstig verkeersgewonden. Dit leidt tot de conclusie dat voor een vermindering van het aantal ernstig verkeersgewonden ander beleid nodig is dan voor een vermindering van het aantal verkeersdoden.

Om degelijk en effectief beleid te kunnen voeren en onderzoek te kunnen doen, moet de ongevallenregistratie in ons land sterk worden verbeterd. In een brief aan de Tweede Kamer heeft de SWOV haar zorg over de afgenomen kwaliteit van de politieregistratie nog eens benadrukt. In de Tweede Kamer heeft minister Opstelten van Veiligheid en Justitie erkend dat er problemen zijn met de ongevallenregistratie door de politie en hij heeft toegezegd dat de politieregistratie van verkeersdoden en -gewonden eind 2013 op orde is.

Gezien de recente ontwikkelingen, heeft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu bekend gemaakt dat er extra inspanningen nodig zijn om de doelstellingen voor 2020 (maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 verkeersgewonden) te halen. Deze extra inspanningen staan in de zogenoemde *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* van het ministerie. De SWOV heeft in haar *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* doorgerekend welke slachtofferbesparingen er mogelijk zijn met de voorgenomen inspanningen uit de Beleidsimpuls. Voor ernstig verkeersgewonden is het niet aannemelijk dat de doelstellingen voor 2020 gehaald worden, voor de verkeersdoden is de doelstelling wellicht net haalbaar. De SWOV is nu betrokken bij het komen tot voorstellen hoe de doelstellingen wel bereikt kunnen worden. Als dat niet gaat lukken, zou overwogen moeten worden de doelstellingen naar boven (meer slachtoffers) bij te stellen. Maar dat heeft uiteraard niet onze voorkeur.

Over 50 Jaar SWOV...

2012 was een jubileumjaar: de SWOV bestond 50 jaar. Tijdens het National Verkeersveiligheidscongres NVVC werd tijdens een speciale

SWOV-jubileumsessie vooruit geblikt op de komende 50 jaar. Ook werd de mobiele versie van de SWOV-website gelanceerd. Op 12 juli (de eigenlijke verjaardag) kwamen alle SWOV-publicaties die er sinds de oprichting zijn verschenen, digitaal beschikbaar. In oktober stond de SWOV met het congres *Greater Emphasis on Road Traffic Injuries* in Amsterdam samen met externe relaties uit binnen- en buitenland stil bij het jubileum. Presentaties hiervan zijn te raadplegen op www.swov.nl/50years.

Onder de genodigden bevonden zich nationale en internationale relaties van de SWOV, zoals leden van het Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) en de International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD). Verschillende prominenten spraken hun waardering uit voor het werk dat de SWOV al 50 jaar doet. Onder hen minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu, professor Pieter van Vollenhoven, FIA-president Jean Todt, en Michelle Yeoh, actrice en ambassadeur van de Make Roads Safe-campagne. Minister Schultz van Haegen benadrukte het belang van internationale samenwerking om het wereldwijde probleem op het gebied van verkeersveiligheid aan te kunnen pakken.

Over de toekomst...

Een jaarverslag is niet compleet zonder wat gedachten over de toekomst. Het jaar 2013 wordt een bijzonder jaar voor de SWOV. Omdat ik met pensioen zal gaan past mij enige terughoudendheid met het geven van beschouwingen voor de toekomst. Maar afgelopen jaar al heeft de SWOV besloten de koers te verleggen. Waar voorheen veel van het SWOV-onderzoek werd gefinancierd vanuit een subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Europese projecten, richt de SWOV zich nu meer op andere overheden, organisaties en bedrijven in binnen- en buitenland voor wie (kennis uit) wetenschappelijk onderzoek belangrijk is. Dit is een gevolg van het feit dat ook beleid niet alleen een zaak is van de centrale overheid, maar meer en meer van andere overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven. De ontwikkeling van een nieuwe visie op de toekomst van de SWOV is gestart na de aankondiging dat op de subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu gekort zou gaan worden. Deze korting (15%) zal in 2013 en 2014 geëffectueerd worden.

De visie van de SWOV is in essentie hetzelfde instituut te blijven ('topinstituut' en 'netwerkorganisatie'), maar anders gefinancierd dan in het verleden. In 2012 is hiervoor een plan opgesteld waarmee de Raad van Toezicht heeft ingestemd. We hebben ons plan *Goud verzilveren* genoemd. De SWOV heeft goud in handen en dat goud is de kennis, het vakmanschap, de reputatie. De SWOV zal zich inzetten dat goud te verzilveren zonder de kernwaarden van het instituut geweld aan te doen.

Rest mij iedereen met wie ik in die vele jaren heb samengewerkt te bedanken. Mijn dank gaat uit naar al degenen, binnen en buiten de SWOV, die het de SWOV mogelijk maakten haar belangrijke werk te doen en die mij een fantastische tijd hebben bezorgd. Het gaf mij veel voldoening en ik vind het een grote eer om mijn bijdrage te hebben geleverd aan het verkeersveiliger maken van ons land, en misschien nog een paar andere landen. Ooit schreef ik een rapport met als titel *'Iedereen kent wel iemand...'*. Dat motiveerde. Voor de SWOV ligt een uitdagende toekomst. *Goud verzilveren* zal zeker niet vanzelf gaan. Maar de SWOV is een 'sterk merk' en kan de toekomst met vertrouwen tegemoet zien.

Fred Wegman
Directeur-bestuurder

Uitgangspunten en organisatie

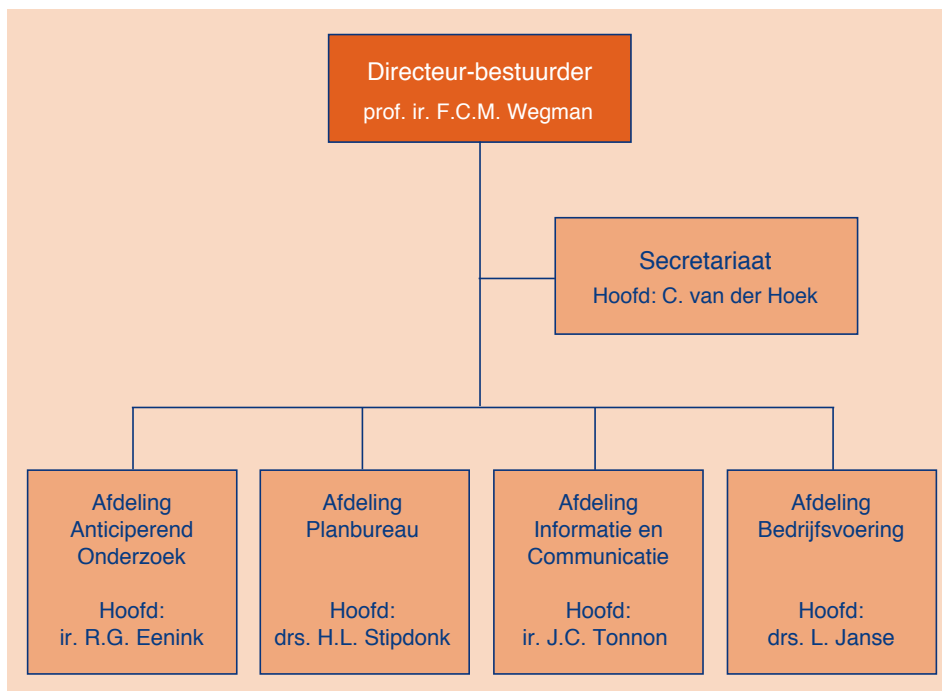
De SWOV is een interdisciplinair en onafhankelijk wetenschappelijk instituut dat ten behoeve van een betere verkeersveiligheid zelfstandig onderzoek verricht en op basis hiervan gevraagd en ongevraagd adviezen uitbrengt. Zowel in binnen- als buitenland geniet de SWOV aanzien als gezaghebbend kennisinstituut.

Bij het onderzoek naar aspecten die de verkeersveiligheid bevorderen, staan de praktische toepassingsmogelijkheden van de onderzoeksresultaten voorop. De SWOV adviseert op landelijk niveau, zoals ministeries en leden van het parlement. Ook op regionaal niveau en, aan de andere kant, op internationaal niveau brengt de SWOV adviezen uit. Daarnaast is de SWOV steeds bezig haar kennis op het gebied van verkeersveiligheid te vergroten. Met rapporten, de periodiek SWOV-schrift, de digitale nieuwsbrief, websites, wetenschappelijke artikelen, lezingen, congresbijdragen en interviews verspreidt de SWOV de opgedane kennis en levert zij een bijdrage aan het publieke en wetenschappelijke debat.

De onderzoeksprojecten en kennisverspreiding zijn organisatorisch ondergebracht bij drie afdelingen: de afdeling Planbureau, de afdeling Anticiperend Onderzoek en de afdeling Informatie en Communicatie. Daarnaast zijn de administratieve, technische en algemeen organisatorische ondersteuning ondergebracht bij de afdeling Bedrijfsvoering. Het organigram geeft een overzicht van de organisatiestructuur van de SWOV.

Programma 2012

Jaarlijks stelt de SWOV een onderzoeksprogramma vast. In 2012 bestond dit uit elf clusters; binnen elk cluster zijn meerdere



Organisatiestructuur van de SWOV

onderzoeken uitgevoerd. De activiteiten binnen de clusters bestrijken zo breed mogelijk de verschillende aspecten van de verkeersveiligheid. Een overzicht van de verschillende clusters vindt u in bijgaand kader; op een aantal van de onderzoeken wordt nader ingegaan in het hoofdstuk *Enkele activiteiten uitgelicht*.

Binnen de SWOV als matrixorganisatie zetten medewerkers zich in voor verschillende afdelingen en voor verschillende clusters.

Praktische en wetenschappelijke relevantie

De praktische en wetenschappelijke relevantie van de SWOV-activiteiten op het gebied van

onderzoek en kennisverspreiding is op verschillende manieren gewaarborgd.

De **Programma Adviesraad** bespreekt de inhoudelijke keuzes in het programma en de voortgang van de activiteiten, en brengt hierover advies uit aan de directeur-bestuurder van de SWOV. De Programma Adviesraad kent een samenstelling van vertegenwoordigers van overheid en belangenorganisaties.

De **Wetenschappelijke Adviesraad** adviseert de directie van de SWOV met als doel de wetenschappelijke kwaliteit en het wetenschappelijke belang van het SWOV-onderzoek te bevorderen. De Wetenschappelijke Adviesraad richt zich hierbij op generiek 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.

De **Begeleidingsgroep Praktijk** en de **Begeleidingsgroep Wetenschap** adviseren de onderzoekers van de SWOV op meer gedetailleerd niveau over project- en onderzoeksplannen. Zij rapporteren hun bevindingen in algemene zin aan de directie en aan de Programma Adviesraad.

Onderzoeksprogramma 2012: elf clusters

- Kennisbeheer en onderzoeksondersteuning
- Communicatie en doorwerking
- Balansen en verkenningen
- Observatorium van de verkeersonveiligheid
- Decentraal beleid, handhaving en educatie
- Veiliger wegen
- Veiliger voertuigen
- Verkeersdeelnemers in hun omgeving
- Duurzaam Veilig 2012: Innovatie en specifieke beleidsissues
- Onderzoek voor een 'aanvalsplan veiligheid fiets'
- Inspelen op de actualiteit

Ieder jaar publiceert de SWOV een jaarverantwoording. De *Jaarverantwoording 2012* (R-2013-1) geeft een overzicht van alle activiteiten die dat jaar binnen de clusters zijn uitgevoerd.

Enkele activiteiten uitgelicht

Balansen en verkenningen

Tot de kerntaken van de SWOV behoren analyses van de huidige ontwikkelingen in de verkeersveiligheid – de balansen – en prognoses voor de toekomst – de verkenningen. Daarnaast bouwt de SWOV modellen en instrumenten om de ontwikkeling in verkeersonveiligheid beter te kunnen beschrijven, verklaren en voorspellen.

Monitor

In 2012 zijn de recente ontwikkelingen in de verkeersveiligheid in Nederland bestudeerd en gerapporteerd in de *Monitor verkeersveiligheid 2012*. In deze Monitor is te lezen dat in 2011 661 verkeersdoden vielen, terwijl dit er in 2010 nog 640 waren. Dit hoeft niet te betekenen dat de dalende trend in het aantal verkeersdoden niet wordt voortgezet. Ook in eerdere jaren is het incidenteel voorgekomen dat het aantal verkeersdoden hoger was dan het jaar ervoor, terwijl de meerjarige trend dalend was. Wel zal duidelijk moeten worden of het hogere aantal in 2011 niet het begin is van een nieuwe trend. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt al een aantal jaren toe en is in 2011 verder toegenomen tot 20.100. Vooral ouderen en fietsers blijken in toenemende mate betrokken te zijn bij verkeersongevallen, zowel met dodelijke afloop als met ernstig letsel.

Een andere belangrijke conclusie uit de *Monitor verkeersveiligheid 2012* is dat de beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens te wensen overlaat. Zo is het door een te lage registratiegraad in BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) niet mogelijk om de aantallen ernstig verkeersgewonden in 2010 en 2011 te bepalen voor verschillende vervoerswijzen. Ook zijn er bijvoorbeeld voor 2011 geen snelheids-



gegevens beschikbaar, zodat gedragsontwikkelingen op dat, voor de verkeersveiligheid belangrijke, terrein niet meer in beeld kunnen worden gebracht.

Lees meer over de recente ontwikkelingen in de verkeersveiligheid in de [Monitor verkeersveiligheid 2012](#).

Verkeersveiligheidsverkenning

In 2012 is het project *Verkeersveiligheidsverkenning* afgerond. Dit project is gestart in 2010 en heeft in 2011 geleid tot prognoses voor het aantal verkeersslachtoffers in 2020. Mede naar aanleiding van deze prognoses heeft de

minister van Infrastructuur en Milieu, samen met de decentrale partners in het Bestuurlijk Koepeloverleg, besloten het Strategisch Plan Verkeersveiligheid bij te stellen. Deze bijstelling is vormgegeven in de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*. Aan de SWOV is gevraagd om de verkeersveiligheidseffecten van deze Beleidsimpuls te schatten. Deze schatting, die in 2012 werd uitgevoerd, wees uit dat extra maatregelen nodig zijn om de doelstellingen voor 2020 te kunnen halen. Vooral voor de ernstig verkeersgewonden is het niet aannemelijk dat de benodigde aantallen bespaard zullen worden door de activiteiten die in de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* worden voorgesteld. Naast een reeks rapporten, zijn in 2012 een samenvatting en een wetenschappelijk artikel over het gehele project geschreven en zijn de resultaten gepresenteerd aan de International Traffic Safety Data and Analysis Group van de OESO.

De schatting van de verkeersveiligheidseffecten van de Beleidsimpuls is gepubliceerd in de [Verkeersveiligheidsverkenning 2020: Effecten van extra maatregelen](#).

De drie publicaties die binnen het project Verkeersveiligheidsverkenning zijn verschenen zijn beknopt beschreven in de uitgebreide samenvatting [Verkeersveiligheidsverkenning 2020](#).





Observatorium van de verkeersonveiligheid: dieptestudies

De laatste jaren verricht de SWOV onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen in de vorm van dieptestudies. Bij een dieptestudie worden ongevallen van een bepaald type in detail bestudeerd om zo zicht te krijgen op de factoren en omstandigheden die een rol spelen bij het ontstaan van dat type ongevallen.

Bermongevallen

In de periode 2009-2011 zijn twee dieptestudies uitgevoerd naar het ontstaan van bermongevallen: een algemene dieptestudie en een dieptestudie in de provincie Zeeland, in opdracht van deze provincie. De dieptestudie naar bermongevallen wees uit dat veel ernstige ongevallen kunnen worden voorkomen door wegen buiten de bebouwde kom veiliger in te richten. Ruimere of beter aangekondigde bochten, geribbelde kantmarkeringen, bomen of andere obstakels die zijn afgeschermd of verder van de weg staan: het zijn slechts enkele maatregelen die vooral de 60- en 80km/uur-wegen veiliger kunnen maken. Ook maatregelen die afleiding, vermoeidheid of risicovol rijgedrag (zoals te hard rijden) tegen gaan, kunnen bermongevallen voorkomen.

Lees meer in het artikel 'Bermongevallen voorkomen, ernst afloop beperken' dat in januari 2012 is gepubliceerd.

Ongevallen met bestelauto's

In de periode 2010-2012 is een dieptestudie

gedaan naar bestelauto-ongevallen binnen de bebouwde kom. De dieptestudies vonden plaats in de politieregio's Haaglanden en Hollands Midden. De dieptestudie naar ongevallen met bestelauto's binnen de bebouwde kom is in 2012 afgerond en heeft onder meer gewezen op een subtype van bestelauto-ongevallen dat een zeer ernstige afloop kent: ongevallen waarbij een bestelautochauffeur achteruitrijdt en tegen een, voor hem niet zichtbare, voetganger botst die achter zijn voertuig loopt. Deze voetganger valt en komt vervolgens onder de bestelauto terecht. Over dit soort ongevallen is in reguliere Nederlandse ongevallenstudies niet eerder gerapporteerd. De gedetailleerde informatie uit de dieptestudie heeft verschillende aanknopingspunten opgeleverd voor een pakket van maatregelen waarmee deze ongevallen in de toekomst kunnen worden voorkomen.

Het artikel 'Bestelauto-ongevallen: een dieptestudie' doet verslag van dit onderzoek.

Ongevallen met oudere fietsers

De dieptestudie naar ongevallen met oudere fietsers (50+) is in 2012 gestart. Deze studie richt zich op ongevallen met oudere fietsers waarbij geen motorvoertuig betrokken is: valongevallen, botsingen met obstakels en aanrijdingen met een voetganger, fietser, snorfiets of bromfietser. Deze dieptestudie wordt uitgevoerd in de politieregio's Haaglanden en Hollands Midden en in Zeeland (in opdracht van

de provincie Zeeland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland). Deze dieptestudies zullen in 2013 worden afgerond.

Evaluatie

In 2012 is de methodiek van diepteonderzoek geëvalueerd. De conclusie van de evaluatie is dat SWOV-diepteonderzoek nuttige informatie levert voor nieuwe inzichten in de oorzaken van ongevallen en in factoren die de ernst ervan bepalen. Dat betreft vooral typen ongevallen waarover nog weinig bekend is, zoals enkelvoudige ongevallen. Diepteonderzoek blijkt nieuwe inzichten op te leveren in het ongevalsproces en de omstandigheden van het ongeval. Voorbeelden zijn de gemoedstoestand van de weggebruiker, diens ervaring met het voertuig en/of de situatie ter plaatse, de kenmerken van de weg op de ongevalslocatie en eventuele afwijkingen ten opzichte van de route die de weggebruiker daarvoor heeft afgelegd. De studies maken het mogelijk tot voorstellen voor maatregelen te komen om het betreffende ongevalstype te voorkomen. Uit nader onderzoek moet blijken of die maatregelen daadwerkelijk (kosten)effectief zijn.

Over deze evaluatie is een rapport verschenen: 'Diepteonderzoek naar de invloedsfactoren van verkeersongevallen; Samenvatting en evaluatie van de resultaten van de pilotstudie diepteonderzoek 2008-2011'.

Veiliger wegen

Een deel van het SWOV-onderzoek richt zich op het leveren van wetenschappelijke kennis over verkeersveiligheid in samenhang met het ontwerp van de verkeersinfrastructuur. Bijzondere aandacht is daarbij voor de wetenschappelijke onderbouwing van ontwerpkenmerken wat betreft hun effecten op de verkeersveiligheid. Vanwege de relatief hoge onveiligheid van wegen met een limiet van 50 of 80 km/uur spelen met name deze wegen een grote rol in het SWOV-onderzoek. Ook in 2012 is gewerkt aan een aantal projecten op dit gebied.

Richtlijnen en hulpmiddelen voor wegontwerp: basiskennmerken en maatregelen

Dit project beoogt ten eerste een integraal pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen en ontwerp oplossingen samen te stellen, voor met name wegen met een limiet van 50 of 80 km/uur. Ten tweede beoogt het project de verkeersveiligheidsaspecten van het wegontwerp in de belangrijkste handleidingen wetenschappelijk te onderbouwen. In 2011 en 2012 zijn de inhoudelijke en organisatorische problemen op dit terrein onderzocht en is de basis gelegd

voor een meerjarenprogramma voor onderzoek. De resultaten zullen in 2013 worden gerapporteerd.

Opbouw van het dwarsprofiel van wegen met een limiet van 80 km/uur

Dit onderzoek, dat wordt gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Stichting Fonds Collectieve Kennis-CT, bestudeert de relatie tussen dwarsprofielen van gebiedsontsluitingswegen met een limiet van 80 km/uur en de verkeersveiligheid. Het project beoogt het ontwerp van elementen zoals rijstroken, redresseerstroken, rijrichtingscheiding, obstakelvrije zones en dergelijke, wetenschappelijk te onderbouwen met kennis over de veiligheidseffecten. Op grond van dit onderzoek zijn aanbevelingen te formuleren voor ontwerp richtlijnen.

De rapportage van dit project zal in de loop van 2013 verschijnen.

Vormgeving van kruispunten op 50- en 80 km/uur-wegen

Dit promotieonderzoek naar de vormgeving van kruispunten op 80km/uur-wegen buiten de bebouwde kom is gestart eind 2008 en zal in 2013 worden afgerond. Deze wegen zijn relatief onveilig en naar de kruispunten is relatief weinig onderzoek gedaan. In 2012 is het laatste empirische onderdeel van het promotieonderzoek uitgevoerd. In een rij simulatorstudie is onderzocht hoe op de kruispunten van 80km/uur-wegen het rijgedrag en de mentale werkbelasting van automobilisten worden beïnvloed door snelheidsremmende maatregelen en fietsers.



Verkeersdeelnemers in hun omgeving

De SWOV doet onderzoek naar verkeersveiligheid vanuit verschillende invalshoeken. Niet alleen zijn voertuigen en infrastructuur onderwerp van studie, ook de verkeersdeelnemer in samenhang met weg, voertuig en medeweggebruikers wordt onderzocht. Zo wordt er bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar adolescenten, jonge en beginnende bestuurders, de rijopleiding en het rijexamen, afleiding, ouderen met cognitieve beperkingen en automobilisten die veelvuldig ongevallen veroorzaken of verkeersovertredingen begaan. Twee van de onderzoeken waaraan in 2012 is gewerkt, worden hier gepresenteerd.

Ouderen met cognitieve functiestoornissen

In het verleden was de diagnose dementie een directe aanleiding om het rijbewijs van de patiënt in te nemen. Sinds december 2009 kunnen mensen met (zeer) lichte dementie wel rijgeschikt worden verklaard, afhankelijk van de resultaten van een rijtest en een neuropsychologisch onderzoek. Samen met de Rijksuniversiteit Groningen (RUG), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en diverse Alzheimercentra in Nederland, is de SWOV sindsdien bezig met de ontwikkeling van een revalidatiegeoriënteerde methode om de rijge-

schiktheid van automobilisten met cognitieve functiestoornissen te beoordelen.

In 2011 is een eerste versie opgesteld van de rijgeschiktheidstest, bestaande uit een neuropsychologisch onderzoek, een aantal ritten in een rij simulator en een rijtest voor praktische rijgeschiktheid van het CBR. De keuzes voor de neuropsychologische testonderdelen zijn verantwoord in een rapport dat begin 2012 is verschenen. In 2013 en 2014 wordt de rijgeschiktheidstest gevalideerd en zo nodig bijgesteld; daarna kan deze worden geïmplementeerd. Voor de validatie en de data die daarvoor in korte tijd verzameld moeten worden, is in 2012

samenwerking gezocht met diverse Alzheimercentra, al dan niet verbonden aan universiteiten. Ten slotte heeft de SWOV samen met de RUG en het CBR een verkeerstheorietest gemaakt als onderdeel van de rijgeschiktheidstest en voert de SWOV het beheer over de nieuw ontwikkelde website www.oudereverkeersdeelnemers.nl, met informatie voor en over oudere verkeersdeelnemers.

Naar het rapport 'Samenstelling van een neuropsychologische testbatterij voor onderzoek naar de rijgeschiktheid van ouderen met cognitieve functiestoornissen'.

Afleiding

Is gebruik van smartphones en mobiele telefoons tijdens het rijden inderdaad zo gevaarlijk? En hoe zit het met handsfree bellen? Leidt dat minder af dan handheld bellen? Worden automobilisten net zoveel afgeleid door een gesprek met passagiers als door een gesprek via de telefoon? Kunnen reclameborden langs de weg verkeersdeelnemers afleiden? De SWOV onderzocht met een literatuurstudie de bestaande

kennis over het probleem van afleiding in het verkeer voor verkeersveiligheid. Kennis over afleiding is van belang om te bepalen hoe groot het probleem voor de verkeersveiligheid is en welke factoren daar een rol bij spelen. Hoewel we al heel wat weten over afleiding in het verkeer, zijn er ook belangrijke kennislacunes op dat gebied. Zo weten we onvoldoende over hoe vaak verschillende typen verkeersdeelnemers zijn afgeleid en welke

invloed verschillende bronnen van afleiding op het ongevalsrisico hebben. Met name over afleiding bij fietsers en voetgangers is momenteel nog heel weinig kennis beschikbaar.

Naar het rapport [Afleiding in het verkeer](#).

Over dit onderzoek is ook een artikel verschenen: [Afleiding in het verkeer: een toenemende risicofactor](#).

Inspelen op de actualiteit

Geregeld ontvangt de SWOV actuele vragen waarop wordt gereageerd door bestaande kennis in een korte tijd te vertalen naar een antwoord op de betreffende vraag. De direct belanghebbende kan zo snel en adequaat worden geholpen. Het beantwoorden van vragen leidt niet tot belangrijke nieuwe wetenschappelijke inzichten, maar is wel effectief in het laten doorwerken van de kennis die de SWOV eerder heeft vergaard.

De vragen die de SWOV bereiken variëren van vragen die telefonisch of per e-mail snel beantwoord kunnen worden, tot vragen die een korte literatuurscan, data-analyse of kort onderzoek van enkele dagen vergen en vervolgens leiden tot een notitie, artikel of klein rapport. Daarnaast wordt de SWOV vaak verzocht om een bijeenkomst rondom een specifiek onderwerp bij te wonen of om deel te nemen aan werkgroepen, bijvoorbeeld van het CROW, die

tot doel hebben een richtlijn, handboek, 'best practices' en dergelijke op te stellen over een specifiek onderwerp.

Een kleine selectie

Platform Vergevingsgezinde Weg en Omgeving
De SWOV heeft zitting in het CROW-platform van wegbeheerders, kennisinstellingen en adviesbureaus die de kennis bijbrengen en onderzoek initiëren of begeleiden.

Naar de [CROW-site over het platform](#).

Samenwerken met verzekeraars

In 2012 is onderzoek gedaan naar de relatie tussen autoverzekeraars en verkeersveiligheid. Daarvoor is onderzocht hoe de markt voor verzekeraars eruit ziet, welke instrumenten verzekeraars gebruiken om de verkeersveiligheid te beïnvloeden en of die instrumenten daadwerkelijk effect hebben. Op grond van dit onderzoek zullen aanbevelingen worden gedaan voor toekomstige instrumenten die de verkeersveiligheid positief kunnen beïnvloeden. Over dit project wordt in 2013 gerapporteerd.





Herziening ASVV

De ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorziening) is een in de praktijk veel gebruikte CROW-richtlijn voor planning, ontwerp en beheer van verkeersvoorzieningen op stedelijke wegen. Deze publicatie wordt periodiek geactualiseerd. In 2012 is aan de laatste herziening gewerkt. Daarbij fungeerde een begeleidings-

groep als een soort redactieraad. De SWOV zat in de begeleidingsgroep en in de bijbehorende werkgroep Nieuwe Kennis.

Lees [meer over de ASVV](#).

Motorplatform

De SWOV maakt deel uit van het Motorplatform dat wordt gevormd door vertegenwoordigers van de overheid, belangenorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties. De doelstelling van het Motorplatform is “om de verkeersveiligheid voor motorrijders en hun omgeving zodanig te verbeteren dat het aantal motorongevallen drastisch zal verminderen”.

Naar de [website van het Motorplatform](#).

Kennisbeheer en onderzoeksondersteuning

Kennisbeheer en onderzoeksondersteuning omvat de activiteiten die erop zijn gericht om onderzoekers en andere verkeersveiligheidsprofessionals binnen én buiten de SWOV te voorzien van goede en gemakkelijk toegankelijke informatie. Onder deze noemer vallen de bibliotheek, de factsheets, de wetenschappelijke redactie, vertaalwerkzaamheden en het intranet. Daarnaast worden er colloquia georganiseerd, meestal voor interne kennisverspreiding, een enkele keer ook voor externe relaties.

Bibliotheek

In 2012 zijn ongeveer 4.000 nieuwe publicaties verkregen. Eind 2012 bestond de collectie van de SWOV-bibliotheek uit ruim 155.000 titels van boeken, congresverslagen, tijdschriftartikelen en dergelijke. Het aantal lopende tijdschriftabonnementen bedroeg ongeveer

275 titels. De bibliotheek heeft tevens toegang tot relevante nationale en internationale documentatiesystemen.

Bibliografische referenties uit de SWOV-catalogus worden ook opgenomen in de Transport Research International Documentation (TRID) database. Deze database is ontstaan uit de samenvoeging van twee databases, TRIS van de Transportation Research Board en ITRD van ITF-OESO. In 2012 zijn 75 titels uit de SWOV-catalogus aan deze database toegevoegd. In 2012 heeft de SWOV-bibliotheek in totaal 2.000 literatuur aanvragen behandeld. In ongeveer een derde van de gevallen betrof het een verzoek van buiten de SWOV en daarvan was weer ongeveer de helft afkomstig uit het buitenland. Zowel van de interne als de externe aanvragen kon bijna 99% direct uit de eigen collectie gehonoreerd worden.

Naar de [bibliotheek](#).

Digitaal

De SWOV heeft in 2012 al haar eigen publicaties vanaf 1962 – onderzoeksrapporten, SWOV-schriften, Research Activities, brochures en jaarverslagen – gedigitaliseerd, in totaal 1.850 publicaties. Alle publicaties zijn nu beschikbaar via de [SWOV website](#).

Nieuw tijdschrift

In het najaar van 2012 verscheen het laatste nummer, nummer 128, van het vaktijdschrift SWOV-schrift. Dit papieren magazine werd van 1979 tot en met 2012 door de SWOV uitgegeven en werd verspreid onder personen en instellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Met ingang van 2013 wordt de functie van SWOV-schrift, het verspreiden van de SWOV-kennis op het gebied van verkeersveiligheid, overgenomen door de digitale [SWOV Nieuwsbrief](#). Dit maakt het mogelijk om nieuwe kennis nóg sneller beschikbaar te stellen. Artikelen die voorheen in SWOV-schrift werden gepubliceerd, worden nu in de nieuwsbrief opgenomen en zijn ook onder Actueel/Nieuwsbrief op de SWOV-website te lezen.

Factsheets

De factsheets hebben tot doel om de kennis over verkeersveiligheid en aanpalende terreinen toegankelijk te maken voor professionals en andere geïnteresseerden. Op de website van de SWOV zijn ruim 100 factsheets te vinden over een breed scala aan onderwerpen. In 2012 zijn 34 factsheets geactualiseerd en zijn drie nieuwe factsheets gepubliceerd: [Jonge automobilisten en hun jonge passagiers](#), [Riskant verkeersgedrag onder pubers](#) en [Mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid](#).



Internationaal

De SWOV investeert veel tijd in een goede internationale samenwerking: enerzijds om SWOV-kennis te verspreiden en samen onderzoek uit te voeren, anderzijds om van internationale partners te leren.

Memorandum of Understanding

Op 1 augustus 2012 werd een Memorandum of Understanding ondertekend met het Malaysian Institute of Road Safety Research MIROS. MIROS werd daarbij vertegenwoordigd door directeur-generaal prof. dr. Wong Shaw Voon van MIROS en de SWOV door haar directeur prof. ir. Fred Wegman. De gezamenlijke interesse ligt op dit moment bij onderzoek op het gebied van Naturalistic Driving en bij evaluatie van projecten op het gebied van verkeerseducatie en snelheidstoezicht met behulp van camera's.

Missies

Maleisie, Vietnam en Thailand

In mei 2012 nam de SWOV deel aan een missie naar Maleisië, Vietnam en Thailand.

De Nederlandse ambassades organiseerden een workshop over verkeersveiligheid waarin de SWOV, de TU Delft en het bedrijfsleven presentaties verzorgden.

Turkije

In november nam de SWOV deel aan een Nederlandse handelsmissie naar Turkije, onder leiding van minister-president Rutte en minister Ploumen van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking. Daar leidde de SWOV een aantal seminars over verkeersveiligheid. De contacten die daar zijn opgedaan geven veel nieuwe perspectieven op toekomstige samenwerking met verschillende Turkse partijen.

Lees het artikel '[SWOV deelnemer Turkije-missie kabinet](#)'.

EU-projecten

BESTPOINT

Het Europese project BESTPOINT had als doel om de mogelijkheden en richtlijnen te geven voor een EU-brede implementatie van een puntensysteem. Onder supervisie van het

Oostenrijkse Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV participeerden twintig Europese onderzoeksinstituten in BESTPOINT. De SWOV was leider van het werkpakket dat factoren analyseerde en evalueerde die de effectiviteit van puntensystemen kunnen vergroten of verminderen, en dat de wettelijke mogelijkheden en obstakels voor invoering van puntensystemen in Europa inventariseerde.

Het BESTPOINT-project is in 2010 gestart en in 2012 afgerond.

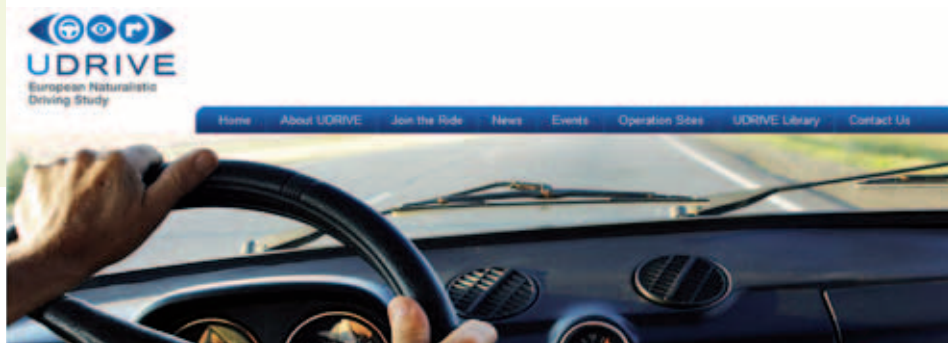
Over de resultaten van BESTPOINT heeft de SWOV een [persbericht](#) uitgebracht; meer informatie staat op de [BESTPOINT-website](#).

DaCoTA

Het Europese project DaCoTa had tot doel de Europese verkeersongevallendata en -kennis te verbeteren en onder te brengen in een European Road Safety Observatory (ERSO), die toegepast kan worden in een beleidsmatige verkeersveiligheidscontext. De SWOV heeft onder meer een toegankelijke internationale website ontwikkeld waarop beleidsmakers,



Ondertekening Memorandum of Understanding SWOV - MIROS



wetenschappers en andere geïnteresseerden kennis en gegevens kunnen vinden die relevant zijn voor de verkeersveiligheid. Ook heeft de SWOV een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van voorspellende verkeersveiligheidsmodellen, het actualiseren van internetteksten over diverse verkeersveiligheidsonderwerpen en het opstellen van landenoverzichten en vergelijkingsindices. DaCoTa is gestart in 2010 en is in 2012 afgerond.

De [DaCoTa-website](#) biedt toegang tot alle projectresultaten.

INTERACTION

Het Europese project INTERACTION bestudeerde met verschillende onderzoeksmethoden het gebruik van mobiele telefoon en navigatieapparatuur tijdens het rijden. De SWOV heeft het werkpakket *Naturalistic observations* geleid. In deze Naturalistic Driving-studie zijn in diverse landen zo'n twintig privéauto's voorzien van onopvallende meetapparatuur (sensoren, minicamera's) waarmee het gedrag

en de omgeving kan worden gevolgd. INTERACTION ging van start in 2008 en is in 2012 afgerond.

De resultaten van het project zijn beschikbaar op de [INTERACTION-website](#).

SARTRE 4

Het Europese project SARTRE 4 is het vierde grootschalige vragenlijstonderzoek onder verkeersdeelnemers in Europa. Het onderzoek werd eerder in 1991, 1996 en 2002 uitgevoerd, met respectievelijk 15, 18 en 23 deelnemende landen; in SARTRE 4 namen 20 Europese landen deel. SARTRE geeft een beeld van hoe het draagvlak onder Europese automobilisten voor verkeersveiligheid en verkeersveiligheidsmaatregelen zich in de loop der jaren ontwikkelt. Het project is een – voor sommige landen unieke – bron van informatie over gedrag in het verkeer en meningen daarover. De SWOV begeleidde de uitvoering van het vragenlijstonderzoek in Nederland en droeg bij aan de analyse en rapportage van de resultaten in het SARTRE 4-rapport.

SARTRE 4 ging van start in 2010 en is in 2012 afgerond.

Informatie over het SARTRE-project staat op de [website van het SARTRE-project](#).

UDrive

In oktober 2012 is het project UDRIVE van start gegaan, een grootschalige Europese studie naar het gedrag van automobilisten, vrachtwagenbestuurders en motorrijders. In totaal zullen 240 personenauto's, 150 vrachtauto's en 80 motoren in zeven landen gedurende een jaar gevolgd worden. Het gedrag van de bestuurder in het verkeer wordt continu via diverse sensoren en camera's geregistreerd. Dit zal een schat aan gegevens opleveren over zowel het dagelijkse verkeersgedrag als over bijna-ongevallen.

Lees het artikel [Groot Naturalistic Driving onderzoek in Europa gestart](#).



Bijzondere gebeurtenissen

In 2012 hebben veel bijzondere gebeurtenissen de revue gepasseerd. Bovendien was het jaar 2012 een jubileumjaar: de SWOV vierde haar 50-jarig bestaan. Dit is niet ongemerkt voorbijgegaan: op diverse momenten in het jaar is hieraan aandacht besteed of is het jubileum gevierd.

NVVC

In 2012 organiseerden ANWB, SWOV en Veilig Verkeer Nederland samen het tweejarlijkse Nationaal Verkeersveiligheidscongres. Het congres, dat op 19 april plaatsvond, werd mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tijdens het NVVC werd tijdens een speciale SWOV-jubileumsessie vooruitgeblikt op de komende 50 jaar. SWOV-directeur Fred Wegman vroeg tijdens het congres speciale aandacht voor het terugdringen van het aantal ernstig verkeersgewonden.

De bijdragen aan het congres zijn beschikbaar op de website <http://nvvc-congres.nl/>



Jubileumcongres

De hoge aantallen ernstig verkeersgewonden zijn niet alleen een probleem in Nederland; zij vormen een wereldwijd probleem. De SWOV verhief dit onderwerp daarom tot thema van het internationale jubileumcongres dat zij op 17 oktober 2012 in Amsterdam organiseerde ter gelegenheid van '50 jaar SWOV'.

SWOV wint RAI Mobiliteitsprijs 'Het Gouden RAI Wiel'

Op 19 maart ontving de SWOV de RAI Mobiliteitsprijs 'Het Gouden RAI Wiel'. De prijs,

die werd overhandigd door minister Schultz van Haegen, wordt jaarlijks toegekend aan personen of instellingen die zich op nationaal of internationaal niveau hebben onderscheiden op het gebied van verkeer en vervoer of van vervoermiddelen in brede zin. De SWOV ontving de prijs "vanwege haar belangrijke bijdrage aan het bevorderen van het verkeersveilig denken en handelen in Nederland en in toenemende mate ook buiten Nederland", aldus het Comité van Aanbeveling. Volgens het comité heeft de SWOV "ontegenzeggelijk bijgedragen aan de wereldwijde topnotering

van de Nederlandse verkeersveiligheid".

De prijs werd uitgereikt tijdens de elfde editie van het RAI Mobiliteitsdiner in de Gouden Zaal van het Mauritshuis in Den Haag.

Alle publicaties digitaal beschikbaar

Op 12 juli, de eigenlijke verjaardag van de SWOV, werden alle publicaties die sinds de oprichting door de SWOV zijn uitgebracht, digitaal beschikbaar gesteld. Via de SWOV-website kunnen nu alle rapporten, jaarverslagen, brochures, tijdschriften en overige publicaties worden bekeken.

SWOVschrift gaat op in SWOV Nieuwsbrief

Omdat de SWOV er groot belang aan hecht haar relaties zo goed en zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van onderzoeksresultaten en andere belangrijke ontwikkelingen, is ervoor gekozen om de papieren publicatie SWOVschrift eind 2012 op te laten gaan in de digitale SWOV Nieuwsbrief. De artikelen die in SWOVschrift werden gepubliceerd, worden nu met de SWOV Nieuwsbrief meegezonden en zijn digitaal te raadplegen, zowel geordend op onderwerp als op datum van verschijnen. Alle nummers van SWOVschrift zijn digitaal beschikbaar; ook de artikelen bij de Nieuwsbrief kunnen via de SWOV-website worden gelezen en gedownload.



Samenstelling Raad van Toezicht en externe adviesorganen

per 31 december 2012

De Raad van Toezicht

De Raad van Toezicht richt zich op de strategie van de SWOV voor wat betreft onderzoeksterreinen, positie ten opzichte van de overheid en andere instituten, en vormen van samenwerking op hoofdlijnen. De raad toetst het handelen van de directeur-bestuurder ten aanzien van bijvoorbeeld begrotingen, financiële verslagen, aanvragen tot verlening van de doelsubsidie, financiële meerjarenplannen en jaarverslagen.

In de Raad van Toezicht hebben zitting:

Dhr. mr. P.J. Biesheuvel (*onafhankelijk voorzitter*)
Dhr. D. Buursink (*Provinciale Staten van Overijssel*)
Dhr. O.C.M. de Bruijn (*RAI Vereniging*)
Dhr. drs. H.S.H. Mooren (*VNO-NCW West*)
Dhr. H.J. van der Steenhoven (*op voordracht van de OR*)
Dhr. mr. G. van Woerkom (*ANWB*)
Waarnemer ministerie van Infrastructuur en Milieu:
mw. drs. M.C.A. Blom

Programma Adviesraad

De Programma Adviesraad adviseert de directeur-bestuurder over de besteding van de doelsubsidie. De raad adviseert onder andere over de door de SWOV voorgestelde onderwerpen voor onderzoek en kennisverspreiding en over de daadwerkelijke realisatie van het SWOV-programma.

De Programma Adviesraad bestaat uit:

Dhr. drs. E.J.P. Heuer (*onafhankelijk voorzitter*)
Mw. L. Molenkamp, (*provincie Overijssel*)
Dhr. drs. J.S. Boonstra (*Transport en Logistiek Nederland*)
Dhr. V.J.H. Molkenboer (*gemeente Leerdam*)
Dhr. ir. W.H.B. van Dunné (*Veilig Verkeer Nederland*)
Dhr. F.E. Smith (*ANWB*)
Dhr. mr. A. D. Heil, (*politieregio Brabant Noord; voorzitter Strategische Beleidsgroep Verkeer*)
Dhr. mr. ir. T.J.P.M. Boot (*gemeente Rotterdam*)
Dhr. C. Boutens (*RAI Vereniging*)
Mw. ir. I.G.M. de Bondt, (*provincie Zuid-Holland*)
Waarnemer ministerie van Infrastructuur en Milieu:
dhr. dr. ir. R.L. Verweij

Wetenschappelijke Adviesraad

De Wetenschappelijke Adviesraad heeft als taak de directie van de SWOV te adviseren teneinde de kwaliteit van het onderzoek van de SWOV te vergroten en het wetenschappelijk belang ervan te bevorderen.

De Wetenschappelijke Adviesraad wordt gevormd door:

Dhr. prof. dr. G.P. van Wee (*TU Delft, voorzitter*)
Dhr. prof. dr. K.A. Brookhuis (*Rijksuniversiteit Groningen/ TU Delft*)
Dhr. prof. dr.-ing. I.A. Hansen (*TU Delft*)
Dhr. prof. dr. ir. R.E.C.M. van der Heijden (*Radboud Universiteit Nijmegen*)
Dhr. prof. drs. J. de Wit (*Universiteit van Amsterdam / Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*)

Begeleidingsgroepen

Begeleidingsgroepen adviseren de onderzoekers van de SWOV op meer gedetailleerd niveau over project- en onderzoeksplannen. Zij rapporteren hun bevindingen aan de directie en de Programma Adviesraad.

Begeleidingsgroep Praktijk

De Begeleidingsgroep Praktijk bestaat uit:

Dhr. ir. J. Ploeger (*provincie Zuid-Holland, voorzitter*)
Dhr. R.A. Aarse (*Transport en Logistiek Nederland*)
Dhr. drs. O. van Boggelen (*Fietsberaad*)
Dhr. E.-J. van Hasselt (*politie Noord-Holland*)
Dhr. T. Hendriks (*ANWB*)
Dhr. ir. R. Hijman (*ministerie van Infrastructuur en Milieu/DGB*)
Dhr. J.A.J. Vermeeren (*Vereniging van Nederlandse Gemeenten*)
Dhr. ing. P. van Vliet (*Rijkswaterstaat/DVS*)
Dhr. ir. T. Woestenburg (*provincie Drenthe, Interprovinciaal Overleg*)

Begeleidingsgroep Wetenschap

De Begeleidingsgroep Wetenschap wordt gevormd door:

Dhr. prof. dr. H.J. van Zuylen (*voorzitter*)
Dhr. ir. F. op de Beek (*Rijkswaterstaat/DVS*)
Mw. drs. M. Blom (*Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC*)
Dhr. dr. A. Heino (*Achmea*)
Dhr. drs. H. Hilbers (*Planbureau voor de Leefomgeving*)
Mw. dr. N. Hoeymans (*Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu*)
Mw. dr. M. Kuiken (*Royal HaskoningDHV*)
Dhr. dr. ir. J.W.C. van Lint (*TU Delft*)
Mw. dr. M.H. Martens (*TU Twente*)
Dhr. dr. ir. J. van den Top (*Onderzoeksraad voor Veiligheid*)
Dhr. dr. ir. R.L. Verweij (*ministerie van Infrastructuur en Milieu*)
Dhr. ir. J. van der Waard (*Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*)

Financieel jaarverslag 2012

Inleiding

Met ingang van 1 januari 2011 is de nieuwe subsidieregeling in werking getreden. De regeling werkt terug tot en met 1 januari 2010 en vervalt met ingang van 1 januari 2014. De subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de belangrijkste bron van inkomsten voor de SWOV. Daarnaast ontvangt de SWOV externe financiering vanuit EU-projecten, andere overheden en instellingen. In 2012 is 81% van de interne kosten besteed aan de subsidieprojecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011: 83%). De gemiddelde personeelsbezetting in 2012 bedroeg 50,8 fte (2011: 53,4 fte).

Toelichting op de balans

Onderhanden projecten

De post onderhanden werk is toegenomen doordat de SWOV met een groot Europees project (waarvan de SWOV coördinator is) is gestart en ook aanzienlijk meer projecten voor overige externe opdrachtgevers uitvoert.

Algemene reserve

Een algemene reserve van 12% tot 15% van de gemiddelde jaarlijkse inkomsten, ofwel 750.000 euro, wordt noodzakelijk geacht om te kunnen voorzien in de financieringsbehoefte van de SWOV vanwege investeringen in vaste activa, voorfinanciering van EU-projecten en projecten in de subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vanwege de aangekondigde subsidiekorting van het ministerie heeft de SWOV zich als doel gesteld meer externe financiering te verwerven. De SWOV heeft een transitieplan *Goud verzilveren* opgesteld, waarin een toekomstbeeld voor de SWOV voor de komende jaren is geschetst. In 2012 is tijd besteed aan marktverkenning en acquisitie.

De algemene reserve bedraagt eind 2012 847.233 euro. In 2012 is de algemene reserve met 98.485 euro afgenomen. Deze mutatie bestaat uit een positief resultaat op projecten van 3.356 euro, een positief resultaat van 43.467 euro op algemene kosten en een negatief resultaat van 145.308 euro op het eigen vermogen. 71% van dit negatieve resultaat op het eigen vermogen is toe te schrijven aan *Goud verzilveren* en acquisitie. Daarnaast heeft de SWOV ook een eigen bijdrage geleverd aan het diepteonderzoek naar verkeersongevallen.

Balans per 31 december 2012

	31-12-2012	31-12-2011
	€	€
ACTIVA		
Materiële vaste activa	92.098	66.662
Vlottende activa:		
Onderhanden projecten	231.104	189.604
Vorderingen inzake projecten	132.963	102.874
Overige vorderingen en overlopende activa	171.086	547.275
Liquide middelen	3.591.561	1.886.661
	4.126.714	2.726.414
	4.218.812	2.793.076
PASSIVA		
Algemene reserve	847.233	945.718
Bestemde reserve	304.491	202.504
Totaal eigen vermogen	1.151.724	1.148.222
Egalisatiereserves	-201.963	343.853
Garantievermogen	949.761	1.492.074
Voorzieningen	0	61.432
Kortlopende schulden en overlopende passiva	3.269.051	1.239.569
	4.218.812	2.793.076

Bovengenoemde cijfers zijn ontleend aan het Financieel verslag van de SWOV over 2012

Bestemde reserves

De bestemde reserve Fonds RAI en ANWB bestaat uit het saldo van de bijdragen, verminderd met de bestede kosten van de RAI Vereniging en de ANWB. Dit jaar is er voor 5.622 euro aan activiteiten verricht.

Daarnaast hebben de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en de SWOV samen met het ministerie van IenM overeenstemming bereikt over de uitvoering en financiering van een onderzoek naar een rijgeschiktheidsprocedure voor ouderen met cognitieve functiestoornissen. De bijdrage van de SWOV bedraagt 90.900 euro. Een kwart hiervan, namelijk 22.725 euro is ten laste van het resultaat van 2011 gebracht. Voor de kosten in 2012 tot en met 2014 is er vanuit de resultaatbestemming een bestemmingsreserve gevormd ad 68.175 euro. Het project is vertraagd en daarom zijn in 2012 nog geen kosten voor dit onderzoek ten laste van de SWOV gebracht.

In 2012 is een overeenkomst gesloten met W2Economics voor tijdelijke inhuur van extra capaciteit. Voor deze kosten is eveneens een

bestemde reserve gemaakt ad 84.920 euro.

Egalisatiereserve

Eind 2012 hebben IenM en de SWOV gezamenlijk naar aanleiding van een juridische procedure een schikking getroffen (d.d. 3 december 2012 kenmerk IENM/BSK-2012/232187). In de schikking is vastgelegd dat de SWOV een deel van de activiteiten uit 2012 in 2013 mag afronden. Het gaat om activiteiten met een omvang van 511.851 euro. Om deze reden is een bedrag van 511.851 euro in mindering gebracht op het subsidiebedrag 2012 van 4.432.732 euro; het subsidiebedrag 2012 wordt daarmee 3.920.917 euro. De egalisatiereserve 2012 is in 2012 totaal met 552.435 euro afgenomen en bedraagt nu -/ 201.963 euro. De reden van de afname is enerzijds de lager vastgestelde subsidie. Daarnaast is er ook een voorziening Onder Handen Werk getroffen ad. 269.346 euro. Dit is een schatting van de resterende contrafinanciering van IenM voor zes Europese projecten.

Toelichting op de rekening van baten en lasten

De totale baten in 2012 bedragen 4.866.145 euro. De baten houden verband met de te ontvangen IenM-subsidie en het gereedkomen en nemen van de opbrengsten op EU-projecten en overige externe projecten. Er is een negatief exploitatieresultaat van -548.933 euro.

Rekening van baten en lasten 2012

BATEN	2012 €	2011 €
Opbrengst activiteiten	4.578.362	5.176.270
Bijdrage uit Fonds RAI en ANWB	22.689	27.227
Overige baten	9.032	7.682
	4.610.083	5.211.178
LASTEN		
Loonkosten personeel	3.945.580	4.049.325
Overige personeelskosten	70.428	45.037
Huisvestingskosten	311.998	322.330
Bureaunkosten	56.678	70.944
Automatiseringskosten	166.197	142.328
Reis- en verblijfkosten	40.404	58.734
Informatie en Communicatie	65.089	91.045
Documentatie/bibliotheek	42.789	44.604
Diverse kosten	166.982	76.690
Totaal algemene lasten	4.866.145	4.901.036
Externe kosten subsidieprojecten	215.743	150.721
Externe kosten projectfinanciering	77.128	152.283
Voorziening herberekening EU-projecten	0	-95.042
	5.159.016	5.108.999
Exploitatieresultaat	-548.933	102.179
Bestemming resultaat:		
Algemene reserve	-98.485	290.329
Bestemde reserve	17.067	6.503
Bestemde reserve project RUG	0	68.175
Bestemde reserve projecten W2 Economics	84.920	
Egalisatiereserve subsidies	-552.435	-262.827
	-548.933	102.179

Bovengenoemde cijfers zijn ontleend aan het Financieel verslag van de SWOV over 2012

De resultatenrekening samengevat:

Het positief resultaat 2012 van 548.933 euro is als volgt te verklaren:

- Resultaat op subsidie ministerie van Infrastructuur en Milieu	€ -552.435
- Resultaat op project RAI en ANWB	€ 17.067
- Resultaat op project RUG rijgeschiktheid ouderen	€ 0
- Resultaat op bijdrage projecten W2Economics	€ 84.920
- Resultaat op extern gefinancierde projecten:	€ 3.356
- Resultaat op projecten voor eigen rekening:	€ -145.308
- Resultaat op algemene kosten (doorbelasting versus algemene kosten)	€ 43.467



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

Colofon

Eindredactie

Hansje Weijer

Redactie

Han Tonnon

Marijke Tros

Realisatie

SLEE Communicatie, www.slee.nl

Fotografie

Peter de Graaff, Den Haag

Paul Voorham, Voorburg