

## Jaarverslag 2013



# Inhoud

<b>Directieverslag</b>	<b>3</b>
<b>Uitgangspunten en organisatie</b>	<b>5</b>
<b>Onderzoek</b>	<b>6</b>
Analyse en ontwikkelingen	6
Decentraal beleid	7
Systematisch werken aan meer verkeersveiligheid	8
Fietsveiligheid	9
Infrastructuur	10
Mens en verkeer	11
Voertuigveiligheid	12
Internationaal	13
<b>Kennisbeheer en onderzoeksondersteuning</b>	<b>14</b>
<b>Bijzondere gebeurtenissen</b>	<b>15</b>
<b>Nawoord Raad van Toezicht</b>	<b>16</b>
<b>Adviesorganen</b>	<b>17</b>
<b>Financieel jaarverslag 2013</b>	<b>18</b>

## Directieverslag



SWOV is sinds 1962 het nationale kennisinstituut voor verkeersveiligheid. De missie van SWOV was en is om fundamentele en toepasbare kennis te leveren. Het doel was en is: hoogwaardig, bruikbaar en tijdig onderzoek dat (1) voorziet in de belangrijkste kennisvragen en (2) concreet bijdraagt aan verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsbeleid. Meer dan in het verleden is het daarbij zaak bruggen te slaan naar andere doelen van het verkeers- en vervoersbeleid: bereikbaarheid, duurzaamheid en betaalbaarheid. Maar verkeersveiligheid staat voorop.

Voor iemand die zijn wortels heeft in beleidsonderzoek en -evaluatie is het een voorrecht om leiding te mogen geven aan de gedreven en deskundige onderzoekers en medewerkers van dit mooie instituut. En dat geldt ook voor het samenwerken met de ministeries (met name Infrastructuur en Milieu), EU, Rijkswaterstaat, CBR, provincies, gemeenten, ANWB, RAI, VVN en alle andere partners in binnen- en buitenland. De drive en het optimisme in dit veld vind ik ongekend.

Het jaar 2013 was bijzonder voor SWOV. Na vijftien jaar directeur te zijn geweest en in totaal 36 jaar voor onze organisatie te hebben gewerkt, nam Fred Wegman afscheid als directeur-bestuurder. Daarnaast zeiden we – door renovatie gedwongen en met enige weemoed – vaarwel tegen het oude pand in Leidschendam. Sinds oktober is SWOV gehuisvest aan de Haagse Bezuidenhoutseweg 62, pal naast de Sociaal-Economische Raad.

Behalve deze ‘goede buur’ heeft de nieuwe huisvesting andere voordelen. Het is een licht en open, centraal gele-

gen gebouw met veel mogelijkheden voor interactief onderzoek, ontmoetingen en discussie. Die mogelijkheden gaan we benutten, want kennis maak je samen. De verhuizing en inrichting van het nieuwe pand heeft veel van SWOV’ers gevraagd, maar is dankzij ieders inzet succesvol verlopen: op tijd en binnen budget.

Net als in 2012 is in 2013 veel geïnvesteerd in de implementatie van het transitieplan Goud Verzilveren. Zo is een begin gemaakt met het verbeteren van de website en werd een nieuwe rapportstijl ontwikkeld. Een aantrekkelijke en beknopte presentatie van de uitkomsten van onderzoek staat daarbij centraal.

Ook is onze kennis op het gebied van verkeersveiligheid beter toegankelijk gemaakt. SWOV beschikt over een collectie bronnen en literatuur over verkeersveiligheid die uniek is in de wereld. Om met een van de vele gebruikers uit binnen- en buitenland te spreken: “As far as I’m concerned SWOV has the best library on road safety matters in the world”. Met de bouw van een nieuw interactief kennisportaal, dat beter is afgestemd op de gebruiker, met digitale ontsluiting, gaan we een nieuw tijdperk van online informatievoorziening in.





Maar vooral is in 2013 veel en ook extra onderzoek verricht. Of het nu gaat om oudere fietsers, jongere automobilisten, de voortgezette rijopleiding voor motorrijders, sancties in het verkeer, snorfietsen of inrichtingseisen voor infrastructuur, steeds draait het om het ontwikkelen van kennis die concreet kan bijdragen aan verkeersveiligheid.

Het onderzoek leidde in 2013 tot veertig rapporten, ruim dertig artikelen in wetenschappelijke tijdschriften, congresbundels of vakbladen, vele presentaties op nationale en internationale bijeenkomsten en drie proefschriften: die van Sjoerd Houwing, Henk Stipdonk en Paul Schepers.

Bijzonder was dat de Minister van Veiligheid en Justitie naar aanleiding van ons rapport *Sancties in het verkeer* heeft toegezegd met een voorstel te komen om een aantal feiten uit de Wet Mulder te halen en deze voortaan af te doen binnen het strafrecht.

Zoals gezegd is in 2013 veel geïnvesteerd in de uitvoering van het transitieplan. Daar staat tegenover dat – door scherp te kijken naar een aantal reguliere uitgaven – in de

tweede helft van het jaar voor een vergelijkbaar bedrag is bespaard. Twee grote posten uit voorgaande jaren zijn in het boekjaar 2013 in mindering gebracht op het eigen vermogen (in totaal meer dan 300.000 euro). Het gevolg is dat het eigen vermogen uitkomt op 540.000 euro, onder het minimum dat de Raad van Toezicht hanteert.

SWOV werkt voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), andere ministeries, rijksinstellingen als het CBR en Rijkswaterstaat, de Europese Unie, medeoverheden en het bedrijfsleven. Het meeste onderzoek voeren we uit voor het ministerie van IenM. Voor 2013 geldt dat naast de reguliere middelen voor 500.000 euro aan onderzoek voor IenM is uitgevoerd vanuit de in vorige jaren opgespaarde egaliseringsreserve.

De cijfers laten zien dat SWOV zich financieel in een lastige situatie bevindt. Voor 2014 en volgende jaren komt daar de vermindering in de bekostiging door het ministerie van IenM bij. De teruggang heeft gevolgen voor organisatie en medewerkers. Zo hebben we moeten besluiten om de arbeidsduur van een deel van de medewerkers in te perken en konden sommige contracten niet worden verlengd.

De missie van SWOV is intussen actueel en relevant als altijd: essentiële en toepasbare kennis leveren voor beleid en praktijk. Dat vraagt om efficiënt uitgevoerd, hoogwaardig onderzoek dat start vanuit (in)dringende vragen over ongevallen en verkeersslachtoffers en waarbij we samenwerken met partners in binnen- en buitenland. Het gaat om onderzoeksresultaten die op het juiste moment en in de juiste vorm bijdragen aan zowel het debat over verkeersveiligheid als aan het werk van verkeersprofessionals.

Het jaar 2013 gaat de boeken in als een zeer druk jaar waarin een belangrijke basis werd gelegd voor wat we binnenshuis we 'de nieuwe SWOV' noemen. Mijn missie is dat SWOV vanuit een actieve rolopvatting samen met andere actoren haar missie waarmaakt: onderzoek doen dat herkenbaar bijdraagt aan de verkeersveiligheid in ons land. En daarmee ook aan de andere doelen van het verkeers- en vervoersbeleid: duurzaamheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid.

Peter van der Knaap  
*Directeur-bestuurder van SWOV*

# Organisatie

SWOV is een zelfstandig interdisciplinair en onafhankelijk wetenschappelijk instituut dat onderzoek verricht met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Op basis van de onderzoeksresultaten brengt SWOV gevraagd en ongevraagd adviezen uit.

In het SWOV-onderzoek staan de praktische toepassingsmogelijkheden van de onderzoeksresultaten voorop. SWOV adviseert op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau, maar ook internationaal brengt SWOV adviezen uit. Daarnaast verspreidt SWOV haar kennis met behulp van rapporten, de digitale nieuwsbrief, websites, wetenschappelijke artikelen, lezingen, congresbijdragen en interviews in de media.

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; zie het *Organigram*.

## Programma 2013

Jaarlijks stelt SWOV een onderzoeksprogramma vast. In 2013 werden acht onderzoeksgebieden gedefinieerd:

- Analyse en ontwikkelingen;
- Decentraal verkeersveiligheidsbeleid;
- Duurzaam Veilig;
- Fietsveiligheid;
- Infrastructuur;
- Internationaal verkeersveiligheidsonderzoek;
- Mens en verkeer;
- Voertuigveiligheid.

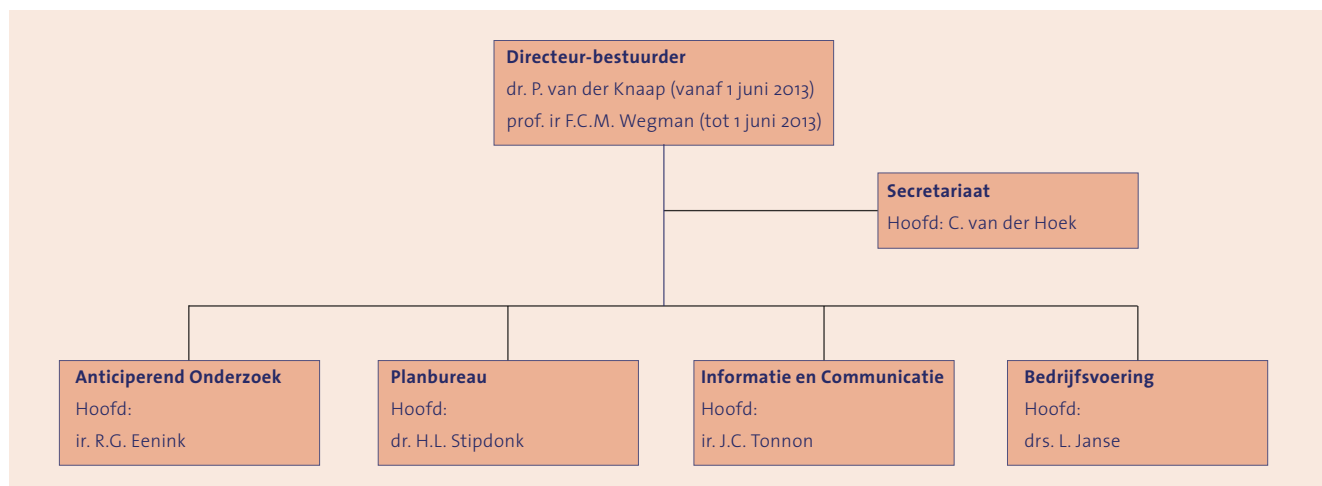
## Praktische en wetenschappelijke relevantie

De praktische en wetenschappelijke relevantie van de SWOV-activiteiten 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 SWOV. De Programma Adviesraad kent een samenstelling van vertegenwoordigers van overheid en belangenorganisaties.

De **Wetenschappelijke Adviesraad** adviseert de directie van SWOV met als doel de wetenschappelijke kwaliteit en het wetenschappelijke belang van het SWOV-onderzoek te bevorderen. De leden van deze raad vertegenwoordigen verschillende wetenschappelijke disciplines die voor het werk van SWOV van belang zijn.

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



# Onderzoek

## Analyse en ontwikkelingen

SWOV analyseert ontwikkelingen in verkeersveiligheid en maakt prognoses voor de toekomst. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van gegevens over ongevallen, gegevens over personen- en voertuigmobiliteit, gegevens over de infrastructuur, zoals weglengtes en -kenmerken, en gegevens over gedrag. SWOV werkt structureel aan het verkrijgen, verrijken en beschikbaar maken van deze basisgegevens. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden. De kennis die binnen dit onderzoeksgebied wordt verkregen dient als input voor het beleid.

### Oog op de toekomst

In 2013 is gestart met het in beeld brengen welke aanvullende (kosten)effectieve maatregelen genomen zouden kunnen worden om grotere besparingen in aantallen slachtoffers te bereiken dan in het huidige verkeersveiligheidsbeleid het geval is. Ook wordt onderzocht welke barrières in kennis, draagvlak en financiering er zijn om die maatregelen in te voeren. Dit zal resulteren in suggesties voor concrete stappen om de maatregelen in te voeren. Dit onderzoek loopt door in 2014 en 2015.

SWOV doet ieder jaar onderzoek naar recente ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Sinds 2009 wordt de jaarlijkse analyse gepubliceerd. Begin 2013 verscheen de *Monitor verkeersveiligheid 2012*. De voornaamste bevindingen werden in het artikel *Hoe staat het met de verkeersveiligheid?* gepubliceerd. In 2013 zijn voor dat jaar de ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden en andere voor de verkeersveiligheid relevante ontwikkelingen geanalyseerd. Ook is nagegaan hoe de implementatie van de maatregelen uit de Beleidsimpuls vordert. De resultaten zijn begin 2014 verschenen in de *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2013*.

### Diepteonderzoek

Bij een diepteonderzoek richt SWOV zich niet op één, maar op meer ongevallen van hetzelfde type. Kernvraag hierbij is welke factoren en omstandigheden een rol spelen bij ontstaan en afloop van deze ongevallen. Een onderzoeksteam inspecteert ongevalslocaties en voertuigen en interviewt betrokkenen. Daarna wordt een uitgebreide reconstructie gemaakt en worden vergelijkbare ongevallen gegroepeerd naar 'subtypen'. Idealiter leidt de dieptestudie tot aanbevelingen voor maatregelen per subtype.

Naar de flyer *SWOV diepteonderzoek*.

In 2013 heeft SWOV diepteonderzoek verricht naar fietsongevallen van 50-plussers. In dit onderzoek zijn acht ongevalstypen geïdentificeerd. Voorbeelden zijn ongevallen die ontstaan door onbalans bij lage snelheid of bij afstappen en ongevallen die gebeuren doordat de fietser afgeleid is, uit koers raakt en in botsing of ten val komt. Factoren die een rol spelen bij het ontstaan van fietsongevallen zoals fietsvoorzieningen, de afstelling van de fiets, de vormgeving van wegen en fietsvoorzieningen en het gedrag van de fietser bieden aanknopingspunten voor maatregelen.

Voor de provincie Zeeland is in 2013 een diepteonderzoek van start gegaan naar fietsongevallen van 50-plussers die in de provincie Zeeland hebben plaatsgevonden. De resultaten van de twee diepteonderzoeken worden vergezeld van een overkoepelend eindrapport in 2014 gepubliceerd.



## Decentraal beleid

Decentralisatie heeft ervoor gezorgd dat een belangrijk deel van het verkeersveiligheidsbeleid bij de regionale en lokale overheden ligt. SWOV wil de decentrale overheden en de politie actief en gericht helpen hun verkeersveiligheidsbeleid met wetenschappelijke kennis onderbouwd vorm te geven en uit te voeren. Succesvol verkeersveiligheidsbeleid en optimaal gebruik (kunnen) maken van beschikbare kennis: dat is waar dit onderzoeksgebied zich op richt.

### Proactief Meten van Verkeersonveiligheid (ProMeV)

In opdracht van het IPO heeft SWOV in 2013 een instrument, ProMeV, ontwikkeld waarmee decentrale overheden op een proactieve wijze problemen op hun wegennet in kaart kunnen brengen en kunnen prioriteren. ProMeV (Proactief Meten van Verkeersveiligheid) meet de verkeersveiligheid van wegen zonder daarbij afhankelijk te zijn van ongevallengegevens. Daarmee is het onnodig te wachten tot er ongevallen gebeuren om te weten waar ingrijpen noodzakelijk is. ProMeV geeft wegbeheerders inzicht in waar zij hun (per definitie beperkte) budget het beste kunnen inzetten. In 2013 zijn er voor diverse wegbeheerders presentaties gegeven over reeds beschikbare proactieve instrumenten en om gemaakte keuzes in het onderzoek te verantwoorden. Enkele provincies hebben interesse getoond in het implementeren van het instrument.

Naar het [Nieuwsbericht over ProMeV](#)

### Belonen van verkeersgedrag

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) wilde graag een proef uitvoeren met het belonen van verkeersdeelnemers. SWOV heeft een aantal mogelijke beloningsscenario's in kaart gebracht. Op basis hiervan heeft het ROVL besloten een pilot uit te voeren met een wijkgerichte aanpak waarbij collectief en individueel beloond wordt voor gewenst snelheidsgedrag. In 2013 heeft SWOV de pilot geëvalueerd en uit de resultaten blijkt dat de verschillende beloningsscenario's geen effect hadden op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit heeft vermoedelijk te maken met de aantrekkelijkheid van de beloning en een tekort aan publiciteit over de actie. Naar het rapport [Evaluatie van een beloningsactie in het verkeer in Limburg](#)

### Regionale verschillen

Naast goede ongevallengegevens zijn er verkeersveiligheidsindicatoren nodig om decentraal beleid op te kunnen baseren. Bij diverse overheden is de vraag ontstaan om gegevens daarvoor te gaan verzamelen. Een goed en uniform protocol voor gegevensverzameling biedt de mogelijkheid om gebieden met elkaar te vergelijken en op termijn een landelijk dekkend meetnet op decentraal niveau te kunnen opzetten. Voor de onderwerpen alcohol, snelheid, infrastructuur en fietsveiligheid werkt SWOV indicatoren uit waaraan een gestructureerd representatief decentraal meetnet moet voldoen. Hierbij worden bestaande data, meetnetten en methoden gebruikt. In 2013 zijn de eerste twee van de vier rapporten verschenen. Het eerste rapport biedt een handreiking voor de opzet van een gestructureerd meetnet waarmee het rijden onder invloed in verschillende regio's kan worden vastgesteld en geanalyseerd, het tweede doet dat voor de opzet van een 'snelheidsmeetnet' voor de monitoring van de rijsnelheid in het verkeer.

Naar het rapport [Monitoring rijden onder invloed van alcohol](#)

Naar het rapport [Monitoring snelheid in het verkeer](#)



## Systematisch werken aan meer verkeersveiligheid

De Duurzaam Veilig-visie uit de jaren negentig wil ernstige ongevallen voorkomen en daar waar dat niet kan, de kans op ernstig letsel vrijwel uitsluiten. Deze systematische aanpak van verkeersonveiligheid heeft geleid tot een sterke daling in het aantal doden, maar er is nog genoeg te doen. In 2013 heeft SWOV onderzoek gedaan naar een viertal onderwerpen op dit gebied. De onderzoeksvragen waren:

- Hoe goed kunnen verkeersdeelnemers hun eigen vaardigheden inschatten?
- Hoe delen sterke (gemotoriseerde) en kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers) de gezamenlijke ruimte? Welke processen spelen daarbij een rol?
- Leidt een 'Nul-visie' op deelgebieden tot effectiever beleid en toepassing van maatregelen?
- Waarom is de systeemaanpak succesvoller in het verminderen van het aantal doden dan van het aantal ernstig gewonden?

### Statusonderkenning

Statusonderkenning is het vermogen van verkeersdeelnemers om de eigen taakbekwaamheid in te schatten. Taakbekwaamheid is niet los te zien van de eigen vaardigheden en de eisen van de taak. Het gaat altijd om de vraag of iemand op dat moment in staat is om de taak veilig uit te voeren. Daarvoor zijn belangrijk de staat (status) waarin hij op dat moment verkeert, de vaardigheden waarover hij beschikt en de eisen die de taak stelt. Dit onderzoek richt zich op fietsers van middelbare leeftijd en senioren. Daarbij wordt de zelf ingeschatte taakbekwaamheid vergeleken met de inschatting van onafhankelijke experts. In 2013 zijn de data voor het onderzoek verzameld; in 2014 zullen deze worden geanalyseerd.

### Sterk en kwetsbaar

In tegenstelling tot het afgenomen risico van automobilisten in het verkeer, is het risico van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers, de laatste jaren gelijk gebleven of zelfs toegenomen. In 2013 onderzocht SWOV hoe automobilisten omgaan met meer en minder kwetsbare verkeersdeelnemers en of en hoe de manier waarop deze groepen met elkaar omgaan in het verkeer kan worden beïnvloed ten gunste van de kwetsbare weggebruiker. Het onderzoek wijst uit dat als de voorrangssituatie duidelijk is geregeld en aangegeven, automobilisten eerder en meer snelheid terugnemen voor fietsers die mogelijk gaan oversteken. Het weghalen van voorrangssituatie

tekens kan leiden tot minder duidelijkheid over de voorrangssituatie en tot meer onveiligheid voor fietsers. Voor de veiligheid van fietsers is het daarom van belang dat de voorrangssituatie helder is en bij een limiet van 50 km/uur expliciet geregeld en aangegeven wordt.

Naar het rapport *Gedrag van automobilisten op kruispunten*.

### Nul-visie

Een nul-visie houdt in dat gestreefd wordt naar het hoogst haalbare doel op een willekeurig beleidsterrein: meestal het elimineren van negatieve consequenties van een maatschappelijk verschijnsel. In de verkeersveiligheid heeft een nul-visie betrekking op het streven naar nul verkeersdoden en/of nul ernstig verkeersgewonden. De studie biedt een overzicht van de bestaande nul-visies; vooral op het terrein van de verkeersveiligheid maar ook op andere terreinen. De conclusie luidt dat de Zweedse aanpak, waarbij een ambitieuze inspirerende langetermijnvisie wordt gecombineerd met gekwantificeerde tussenliggende doelstellingen, ook voor Nederland zinvol kan zijn. Het onderzoeksrapport zal in 2014 verschijnen.

### Ernstig verkeersgewonden

Het aantal ernstig verkeersgewonden in het Nederlandse verkeer ontwikkelt zich veel minder gunstig dan het aantal verkeersdoden. Hoewel het aantal ernstig verkeersgewonden in ongevallen waarbij motorvoertuigen zijn betrokken een dalende trend laat zien, is die daling minder sterk dan die van het aantal verkeersdoden. In ongevallen waarbij geen motorvoertuigen zijn betrokken vallen relatief weinig verkeersdoden en juist een groot aantal ernstig verkeersgewonden. Inmiddels valt meer dan de helft van de ernstig verkeersgewonden bij ongevallen waarbij geen motorvoertuigen betrokken zijn; in 98% van de gevallen zijn dit fietsongevallen.

De Duurzaam Veilig-visie is succesvol geweest in het verminderen van het aantal verkeersdoden; in 2013 heeft SWOV onderzoek gedaan naar hoe deze systematische benadering met evenveel succes kan worden ingezet voor het verminderen van het aantal ernstig verkeersgewonden. Over de bevindingen zijn een rapport en een artikel verschenen, beide met de titel *Duurzaam Veilig: ook voor ernstig verkeersgewonden*.

[Naar het rapport](#)

[Naar het artikel](#)



## Fietsveiligheid

Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. Het aantal verkeersdoden onder fietsers daalt langzamer dan bij de meeste andere vervoerswijzen en het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers stijgt: jaarlijks komen 200 fietsers om het leven en raken ongeveer 10.000 fietsers ernstig gewond. Bovendien neemt het jaarlijkse aantal fietsslachtoffers na jaren van daling weer toe.

Hoe kunnen fietsers ondanks hun grote fysieke kwetsbaarheid, toch op een veilige manier aan het verkeer deelnemen? Om die vraag te beantwoorden doet SWOV onderzoek naar de sterke en zwakke punten van fietsers, de fiets als voertuig, de interactie met overige verkeersdeelnemers en de invloed van de fietsomgeving.

Onder meer om de effectiviteit van het onderzoek te waarborgen is SWOV aangesloten bij de *Nationale Onderzoekagenda Fietsveiligheid*, de NOaF. Deze agenda is een samenwerkingsverband van organisaties die bijdragen aan het wetenschappelijk onderzoek, gericht op de verkeersveiligheid van fietsers.

### Auditieve informatie fietsers

Binnen het project *Auditieve informatie fietsers* heeft SWOV onder meer onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het gebruik van apparatuur zoals mediaspelers en mobiele telefoons door fietsende jongeren terug te dringen. Op basis van een inventarisatie van de wetenschappelijke literatuur over adolescenten en gedragsverandering is aanbevolen om apparatuurgebruik op de fiets niet te ontraden of te verbieden, maar het beleid te richten op 'verantwoord' gebruik. Over het onderzoek is een rapport verschenen: *Gebruik van mobiele apparatuur door fietsende jongeren*

Naar de SWOV-Factsheet *Gebruik van media-apparatuur door fietsers en voetgangers*

### Factoren fietsonveiligheid

Door ongevalanalyses en gedragsobservaties is in 2013 meer inzicht gekregen in de mogelijke oorzaken van het toenemend aantal slachtoffers onder fietsers. Een belangrijke factor blijkt alcoholgebruik gecombineerd met fietsen in het donker te zijn. Het risico is vooral hoog voor de leeftijdsgroep 18-24 jaar en in de weekendnachten. De onderzoeksresultaten zijn mede aanleiding geweest tot alcoholmetingen onder fietsers in weekendnachten.

### Ouderen en elektrisch fietsen

Het aantal fietsongevallen onder ouderen neemt toe en de populariteit van de elektrische fiets, de e-bike, groeit sterk binnen deze groep. Daarom is er meer kennis nodig over oudere fietsers en, meer in het bijzonder, over oudere fietsers en de e-bike. Welke bijzondere kenmerken spelen bij oudere fietsers een rol, hoe vaak komen die voor en wat zijn de effecten op de fietsveiligheid? In 2013 heeft SWOV daarom in een veldexperiment voor deze groep de veiligheid van elektrisch fietsen vergeleken met die van traditioneel fietsen.

Het onderzoek toont aan dat de snelheid van ouderen op een e-bike gemiddeld genomen niet afwijkt van die fietsers van middelbare leeftijd op een traditionele fiets. Ook worden fietsers door de e-bike niet extra mentaal belast. De eerste bevindingen zijn gepresenteerd op een aantal congressen en workshops, waaronder het Nederlands Fietscongres en het Internationaal Fietscongres; in 2014 zal over het veldexperiment een rapport verschijnen. Het experiment werd geïntroduceerd in een artikel:

*Veiliger fietsen voor 55-plussers*



## Infrastructuur

Veilige wegen zijn belangrijk voor een veilig wegverkeer. En vooral bij de wegen met snelheidslimieten van 50 en 80 km/uur is nog veel winst te behalen: op die wegen zijn de meeste verkeersslachtoffers te betreuren. SWOV heeft in een aantal projecten onderzoek gedaan naar verdere mogelijkheden om tot een veiliger wegontwerp en daarmee een veiliger infrastructuur te komen.

### Ontwikkeling Safety Performance Indicators

De verslechtering van de ongevalregistratie en de dalende trend in het aantal ongevallen waren voor SWOV aanleiding om alternatieve (proactieve) verkeersveiligheidsindicatoren, de zogenoemde Safety Performance Indicators (SPI's) te ontwikkelen. SPI's zijn indicatoren die een wetenschappelijk aangetoonde relatie hebben met verkeers(on)veiligheid. In dit project zijn een internationale verkenning en analyse uitgevoerd van mogelijke SPI's (en gerelateerde instrumenten) voor wegen, en zijn de meest geschikte instrumenten in de praktijk getoetst. Dit project zal een vervolg krijgen met toepassing in de praktijk in de provincies Fryslân, Gelderland en Utrecht.



### Richtlijnen en hulpmiddelen voor wegontwerp

SWOV zet zich in om wetenschappelijk kennis over de verkeersveiligheidsaspecten van het wegontwerp te ontwikkelen en te borgen in de belangrijkste handleidingen voor wegontwerp in Nederland. SWOV doet onderzoek naar de onderbouwing van richtlijnen en ontwerpoplossingen, en ontwikkelt hulpmiddelen om de kwaliteit in het ontwerpproces te ondersteunen.

In 2013 heeft SWOV geïnventariseerd voor welke elementen in ontwerprichtlijnen nog wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt. In overleg met wegbeheerders is een prioritering opgesteld om alsnog te komen tot onderbouwing van deze ontwerpelementen. De volgende stap is om de hoogst geprioriteerde ontwerpelementen te onderzoeken. Lees meer: [Richtlijnen voor wegontwerp tegen het licht gehouden](#)

Verder heeft SWOV in 2013 gewerkt aan een handleiding die beschrijft hoe met een kwantitatief model, ook wel Accident Prediction Model genoemd, bepaalde ontwerppenmerken in verband kunnen worden gebracht met hun effecten op de verkeersveiligheid.

Ook is in 2013 een procedure uitgewerkt hoe uit een Digitaal Topografisch Bestand (DTB) wegkenmerken kunnen worden gefilterd. De komende tijd worden alle wegbeheerders in Nederland verplicht om dit DTB te gaan vullen. Dit maakt inwinning van gegevens over wegkenmerken mogelijk.

### Veiligheid dwarsprofiel 80km/uur-wegen

Dit onderzoek heeft inzichten opgeleverd voor aanvullende ontwerprichtlijnen voor de maatvoering van onderdelen van het dwarsprofiel van gebiedsontsluitingswegen met een 80km/uur-limiet. Deze blijken op basis van internationale verkeersveiligheidsliteratuur in de praktijk vaak te krap bemeten.

Over het onderzoek zijn er presentaties en een discussie georganiseerd met het Interprovinciaal Beraad Verkeersveiligheid. Diverse media hebben aandacht besteed aan het onderzoek.

Naar het rapport [Veiligheidseisen aan het dwarsprofiel van gebiedsontsluitingswegen met limiet 80 km/uur](#)

Naar het artikel [Completer en beter: ontwerpeisen voor veiliger gebiedsontsluitingswegen](#)

Naar de presentatie bij het NVVC 2013: [Een nieuwe kijk op dwarsprofielen op 80 km/uur wegen.](#)

## Mens en verkeer

SWOV doet onderzoek naar de verkeersdeelnemer zelf en in samenhang met zijn omgeving: weg, voertuig en medeweggebruikers. Het onderzoek richt zich op de 'gewone' verkeersdeelnemer en dan vooral op externe factoren die de rijvaardigheid beïnvloeden, zoals afleiding, vermoeidheid, alcohol en drugs. Hierbij gaat het erom meer inzicht in de problematiek te verkrijgen en te zien welke maatregelen genomen kunnen worden. Daarnaast onderzoekt SWOV specifieke doelgroepen, waaronder kinderen, adolescenten, ouderen, ongevalsbetrokkenen en veelvuldige overtreeders: wat zijn hun kenmerken en eigenschappen, wat mag je van ze verwachten, hoe ga je om met eventuele beperkingen en hoe kunnen we maatregelen daar zo goed mogelijk op afstemmen?

### Afleiding

Afleiding in het verkeer kent vele vormen. Zo kunnen automobilisten afgeleid zijn door een telefoongesprek tijdens het rijden, hun ogen van de weg hebben om een bericht op de smartphone te lezen, en gaan fietsers whatsappen en muziekluisterend door het verkeer. Over het gebruik van mobiele apparatuur door fietsende jongeren bracht SWOV een rapport uit: *Gebruik van mobiele apparatuur door fietsende jongeren*. Hierover verscheen ook een artikel: *Afleiding in het verkeer: wat zijn de gevaren?*

Op basis van beschikbare onderzoeksliteratuur maakte SWOV een schatting van het jaarlijkse aantal verkeersdoden door afleiding in het verkeer: dat zijn er ten minste enige tientallen met een bovengrens van ruim honderd. Over deze schatting is een rapport verschenen: *Schatting aantal verkeersdoden door afleiding*.

### Wintertijd en verkeersslachtoffers

Naar aanleiding van een vraag in de Tweede Kamer heeft SWOV onderzocht wat er bekend is over de effecten van het ingaan van de wintertijd op de verkeersveiligheid. Het onderzoek wees uit dat er gedurende de periode dat de wintertijd van kracht is meer ernstige ongevallen plaatsvinden. Dit lijkt te kunnen worden verklaard uit het feit dat zich na het ingaan van de wintertijd een aantal maanden lang meer (avondspits)verkeer in schemer en donker afwikkelt. Dit wijst erop dat het terugzetten van de klok op zichzelf niet van invloed hoeft te zijn op de verkeersveiligheid.

Lees het rapport *De relatie tussen het ingaan van de wintertijd en het aantal verkeersslachtoffers*.



### Gedrag automobilisten op kruispunten

In 2013 heeft SWOV onderzoek gedaan naar de manier waarop automobilisten met overstekend verkeer op kruispunten omgaan en hoe zij daarbij onderscheid maken tussen fietsers (kwetsbare verkeersdeelnemers) en auto's. Inzicht hierin kan leiden tot maatregelen waardoor minder fietsers op kruispunten worden doodgereden of ernstig gewond raken. Het onderzoek toonde aan dat automobilisten op kruispunten anders omgaan met fietsers dan met andere auto's. Als de voorrangssituatie bij een limiet van 50 km/uur duidelijk is geregeld en aangegeven, heeft dat een positief effect op het snelheidsgedrag van automobilisten jegens fietsers: zij nemen dan eerder en sterker hun snelheid terug.

Naar het eerste rapport in bladerversie: *Gedrag automobilisten op kruispunten*

## Voertuigveiligheid

Het ene type voertuig is het andere niet: fietsen, motoren en auto's vragen andere vaardigheden van de berijder of bestuurder. Binnen het onderzoeksgebied Voertuigveiligheid kijkt SWOV naar bepaalde voertuiggroepen met als doel te komen tot een betere afstemming tussen enerzijds het voertuig en anderzijds de mogelijkheden en beperkingen van de mens.

### ITS en verkeersveiligheid

De ontwikkeling en het gebruik van Intelligente Transportsystemen (ITS-systemen) nemen steeds verder toe. Met het oog op de verkeersveiligheid roept dit een aantal belangrijke vragen op. Zo willen we weten wat de veiligheidseffecten van deze systemen zijn, hoe de interactie tussen bestuurder en de ITS-systemen verloopt en of een systeem negatieve neveneffecten heeft. Er zijn Naturalistic Driving-data verzameld en is er een start gemaakt met de analyse van deze data. Naturalistic Driving is een relatief nieuwe onderzoeksmethode, waarbij het natuurlijk rijgedrag van weggebruikers wordt geobserveerd. Daartoe is de (eigen) auto van proefpersonen voorzien van apparatuur die op een onopvallende manier de voertuigbewegingen, het gedrag van de bestuurder (zoals oog-, hoofd- en handbewegingen) en de externe omstandigheden registreert.



### Vracht- en bestelverkeer

In 2013 is onderzocht welke rol transportbedrijven zelf kunnen spelen bij het terugdringen van het aantal slachtoffers. Hierbij is specifiek gekeken naar de invloed van een veiligheidscultuur op het gedrag van chauffeurs. Het onderzoek is een voorstudie voor een empirische studie naar de implementatie van veiligheidscultuur in Nederlandse transportbedrijven in 2014.

### Veilig motorrijden

Een van de maatregelen die worden voorgesteld in het Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het ontwikkelen van een voortgezette rijopleiding voor het trainen van hogereordevaardigheden bij motorrijders. Een hogereordevaardigheid is bijvoorbeeld het herkennen van risico's in het verkeer en hierop anticiperen. In 2013 is een evaluatiestudie uitgevoerd naar de bestaande voortgezette rijopleiding voor motorrijders 'VRO Risico' van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Deze voortgezette rijopleiding lijkt alle eigenschappen te hebben van een goede voortgezette rijopleiding. De studie toonde aan dat VRO Risico een positieve invloed had op het rijgedrag van motorrijders. Naar het rapport *De effecten van een eendaagse voortgezette rijopleiding voor motorrijders* Naar het artikel *Motorrijders rijden veiliger na training*

### Snorfiets op de rijbaan (SOR)

Op verzoek van de Gemeente Amsterdam heeft SWOV het maximale veiligheidseffect berekend voor de invoering van de maatregel om snorfietsers binnen de bebouwde kom in 50km/uur-zones naar de rijbaan te verplaatsen. In combinatie met helplicht resulteert deze maatregel in een jaarlijkse reductie van naar schatting 261 slachtoffers. De berekening werd gebaseerd op de situatie bij de invoering van de maatregel bromfiets op de rijbaan (BOR). Toen ging de snelheid van bromfietsen omhoog van 30 naar 45 km/uur. De maximumsnelheid voor snorfietsers ligt op 25 km/uur wat een te groot snelheidsverschil geeft met het andere verkeer op de rijbaan. SWOV beveelt daarom aan een proef te houden in een vooraf bepaald gebied waarbij de helplicht geldt en waar ook een hogere maximumsnelheid zou kunnen gelden. Uiteraard zal zo'n proef goed geëvalueerd moeten worden. Naar het rapport *Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam*

## Internationaal

SWOV investeert veel tijd in een goede internationale samenwerking met als doel om samen onderzoek uit te voeren en de SWOV-kennis te verspreiden, maar ook om van internationale partners te leren. In 2013 werd wereldwijd aan verschillende projecten gewerkt.

### UDRIVE

In het project UDRIVE, een grootschalige Europese studie naar het gedrag van automobilisten, vrachtwagenbestuurders en motorrijders, worden in totaal 120 personenauto's, 50 vrachtauto's en 40 motoren in zeven EU-landen twee jaar lang gevolgd. Het gedrag van de bestuurder in het verkeer wordt continu via diverse sensoren en camera's geregistreerd. Het project wordt gecoördineerd door SWOV.

[Naar de UDRIVE-website](#)

### Namibië

In opdracht van het Duitse ministerie van Economische Samenwerking en Ontwikkeling heeft SWOV samen met twee partners onderzocht hoe de verkeersveiligheid in Namibië momenteel wordt georganiseerd en gestuurd. Vervolgens zijn aanbevelingen opgesteld om dit anders te doen. Naast ingrijpende institutionele wijzigingen is ook een wetsvoorstel voorbereid om een nieuwe agentschap mogelijk te maken. Daarnaast is een implementatieplan uitgewerkt.

### DRUID

Niet alleen het gebruik van alcohol in het verkeer, maar ook dat van drugs en geneesmiddelen brengt grote risico's met zich mee. Het Europese project DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) werd uitgevoerd om een wetenschappelijke basis te leveren voor het terugdringen van de verkeersonveiligheid door het rijden onder invloed in Europa. Omdat er in Nederland vooral behoefte bleek te zijn aan informatie over de risico's en de aanpak van geneesmiddelen en drugs in het verkeer, heeft SWOV in 2013 een samenvatting gepubliceerd van de meest interessante resultaten van het DRUID-project voor het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid.

Naar het rapport: [\*Geneesmiddelen en drugs in het Nederlandse verkeer.\*](#)



### Marokko

Marokko kampt met een aanzienlijk verkeersveiligheidsprobleem: jaarlijks worden er zo'n 67.000 ongevallen geregistreerd waarbij ruim 4200 verkeersdoden te betreuren zijn. Op verzoek van de Marokkaanse overheid gaat SWOV, samen met de RDW, een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in het land. Zij zullen hiertoe de benodigde kennis leveren, de verkeersonveiligheid analyseren en een samenwerkingsstructuur voor de verschillende Marokkaanse organisaties helpen opzetten.

### Road Safety Course for LMICs

Na een succesvolle start in 2012, werd de Delft Road Safety Course for Low and Middle Income Countries (LMICs) in september 2013 voor de tweede maal georganiseerd. De cursus is een samenwerkingsverband tussen de TU Delft, de Stichting PostAcademisch Onderwijs (PAO), Road Safety for All en SWOV.

# Kennisbeheer en onderzoeksondersteuning

De afdeling Informatie en Communicatie spant zich in om onderzoekers, verkeersveiligheidsprofessionals en overige belangstellenden van goede en gemakkelijk toegankelijke informatie te voorzien. Hiertoe wordt gebruikgemaakt van onder meer de bibliotheek, factsheets, artikelen, wetenschappelijke redactie, vertaalwerkzaamheden en het internet.

## Van Bibliotheek naar Kenniscentrum

In het afgelopen jaar is de basis gelegd voor 'een nieuw tijdperk in informatievoorziening' met een nog sterkere focus op specialistische ondersteuning en literatuuronderzoek. De voormalige bibliotheek heeft een nieuw onderkomen gevonden in het modern ingerichte Kenniscentrum en alle publicaties worden digitaal beschikbaar gesteld via het Kennisportaal. In 2013 zijn de eerste 2000 boeken gedigitaliseerd en in de komende tijd komt de hele boekencollectie van SWOV elektronisch beschikbaar. Sinds de lancering, eind december 2013, is het Kennisportaal positief ontvangen, zowel nationaal als internationaal.

[Naar het Kennisportaal](#)



## Nieuwsbrief

In 2013 werd de digitale SWOV Nieuwsbrief zesmaal aan de abonnees toegezonden. Zo werden zij nóg sneller van de laatste ontwikkelingen op de hoogte gesteld. De nieuwsbrief ging telkens vergezeld van één of meer artikelen over recente SWOV-onderzoeksresultaten. De artikelen kunt u vinden op de SWOV-website onder [Actueel/Nieuwsbrief](#).

## Factsheets

SWOV-factsheets hebben tot doel om de kennis over verkeersveiligheid en aanpalende terreinen toegankelijk te maken voor professionals en andere geïnteresseerden. Op de website van SWOV zijn ruim honderd factsheets te vinden over een breed scala aan onderwerpen. In 2013 zijn veel van de factsheets geactualiseerd en werden vijf nieuwe factsheets gepubliceerd:

- [Ernstig verkeersgewonden in Nederland](#)
- [Hoe gevaarlijk is fietsen in het donker?](#)
- [Oudere fietsers](#)
- [Afleiding in het verkeer](#)
- [Road safety policy of the European Union.](#)

## Publiciteit in de media

Verschillende SWOV-onderzoeken trokken de aandacht van de media. Diverse landelijke dagbladen besteedden aandacht aan onder meer de onderzoeken naar sancties in het verkeer, de voortgezette rijopleiding voor motorrijders en de invloed op de verkeersveiligheid door het terugzetten van de klok bij het ingaan van de wintertijd. Ook radio en televisie wisten SWOV te vinden, onder meer voor commentaar op de snelheidsbegrenzing op lichte bedrijfsvoertuigen en voor reportages over het SWOV-fietsonderzoek dat met behulp van twee geïnstrumenteerde fietsen werd uitgevoerd.



## Bijzondere gebeurtenissen

Voor SWOV was 2013 een jaar van grote veranderingen. Zo bereikte Fred Wegman de pensioengerechtigde leeftijd en trad hij af als directeur-bestuurder van SWOV. Hij werd per 1 juni 2013 opgevolgd door Peter van der Knaap.

Een tweede grote verandering voor SWOV was de verhuizing van Leidschendam naar een mooi, licht en open pand aan de Bezuidenhoutseweg in Den Haag.

### Afscheid Fred Wegman

Tijdens zijn afscheidssymposium, op 30 mei 2013, is vertrekkend directeur-bestuurder van SWOV Fred Wegman benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau voor zijn grote verdiensten voor het wetenschappelijk onderzoek ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hij kreeg de bijbehorende versierselen opgespeld door de burgemeester van Voorschoten, drs. Jeroen Staatsen. Tijdens het symposium gaven diverse sprekers hun visie op verkeersveiligheid: hoofddirecteur van de ANWB mr. Guido van Woerkom, lid van de Tweede Kamer Sander de Rouwe (CDA), directeur-generaal van Rijkswaterstaat mr. ir. Jan Hendrik Dronkers en wetenschappelijk adviseur van SWOV dr. Marjan Hagenzieker. Ook prof. mr. Pieter van Vollenhove sprak Fred Wegman toe.

### Verhuizing

Door renovatie en nieuwbouw van winkelcentrum Leidsenhage zou ook het SWOV-pand gesloopt worden. De zoektocht van SWOV naar een nieuw onderkomen was succesvol: de keus viel op het gebouw aan de Bezuidenhoutseweg 62 in Den Haag, op loopafstand van station Den Haag Centraal. Een strakke organisatie resulteerde in een soepele verhuizing die binnen de geraamde kosten plaatsvond in het laatste weekend van september: op maandag 30 september konden alle medewerkers hun kasten weer inruimen op het nieuwe adres.

### Promovendi

In 2013 promoveerden twee SWOV-medewerkers: Sjoerd Houwing en Henk Stipdonk.

Sjoerd Houwing promoveerde in mei aan de Rijksuniversiteit Groningen op zijn proefschrift *Estimating the risk of driving under the influence of psychoactive substances*. Daarin maakt hij een schatting van de gevaren die het rijden onder de invloed van drugs of medicijnen met zich meebrengt.

In juni promoveerde Henk Stipdonk aan de Technische Universiteit Delft op zijn proefschrift *Road safety in bits and pieces: For a better understanding of the development of the number of road fatalities*. In dit proefschrift presenteert Stipdonk zijn onderzoek naar een methode om de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid te begrijpen

In de SWOV-dissertatiereeks verscheen ook het proefschrift van Paul Schepers: *A safer road environment for cyclists*. Schepers promoveerde aan de Technische Universiteit Delft en zijn promotie werd mogelijk gemaakt door zijn werkgever Rijkswaterstaat en door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en SWOV.

### Visiting Research Fellowship 2013

Ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum kondigde SWOV het Visiting Research Fellowship 2013 aan. Onderzoekers uit Low and Middle Income Countries konden een aanvraag indienen om hiervoor in aanmerking te komen. Uit de vele aanmeldingen is dr. Tuncay Durna (Turkije) geselecteerd. Durna, als associate professor verbonden aan de Turkse politieacademie, heeft zich bij SWOV gericht op onderzoek naar politietoezicht en heeft daarbij onder meer een vergelijking gemaakt tussen de Turkse en de Nederlandse situatie met betrekking tot handhaving.



## Nawoord

### Raad van Toezicht



Nederland staat bekend als een van de meest verkeersveilige landen ter wereld. Niet voor niets was de ambitie in 2009 – bij het verschijnen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid – om ‘wereldkampioen te blijven’. Het is in dat licht zorgwekkend dat het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren niet of nauwelijks is gedaald. Met name de toename van het aantal (ernstig) verkeersgewonden baart zorgen. Het is dus zaak om in te blijven zetten op verbetering van de verkeersveiligheid en met name op maatregelen die daar daadwerkelijk aan bijdragen.

SWOV is sinds 1962 het nationale kennisinstituut voor verkeersveiligheid. De missie van SWOV was en is om fundamentele en toepasbare kennis te leveren. Het doel was en is: hoogwaardig, bruikbaar en tijdig onderzoek dat (1) voorziet in de belangrijkste kennisvragen en (2) concreet bijdraagt aan verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsbeleid. Meer dan in het verleden is het daarbij zaak bruggen te slaan naar andere doelen van het verkeers- en vervoersbeleid: bereikbaarheid, duurzaamheid en betaalbaarheid. Maar verkeersveiligheid staat voorop.

De Raad van Toezicht is zich ervan bewust dat er veel werk verzet moet worden om de toekomstambities van SWOV waar te maken. Het is goed dat er in 2013 geïnvesteerd is in de ambities van ‘Goud verzilveren’, het in 2012 door de Raad vastgestelde transitieplan. Het oogmerk is om SWOV minder afhankelijk te maken van de bekostiging door het ministerie van IenM. De minister heeft in reactie op het plan voorgesteld de statuten van SWOV aan te passen aan de ambities van dat plan. Uitgangspunt daarbij moet volgens de minister zijn dat het ministerie van IenM ‘geen speciale rechten of plichten jegens SWOV heeft’.

Ik constateer dat SWOV met de transitie de handschoen oppakt. Dit door het projectmanagement te verbeteren en te investeren in innovatie in onderzoek en kennisoverdracht. Voor de bestaande rechten van SWOV-medewerkers werkt SWOV actief aan een oplossing. Dit alles zonder daarbij haar missie te verloochenen. En ook zonder speciale rechten of plichten is het voor de verkeersveiligheid in ons land van groot belang dat de band tussen het ministerie en SWOV goed, intensief en productief is en blijft.

Het jaar 2013 was voor SWOV bijzonder. Op de eerste plaats door het vertrek van directeur-bestuurder Fred Wegman. De Raad van Toezicht kijkt met plezier terug op het feestelijke afscheid op 30 mei. Dat de heer Wegman benoemd werd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau wegens 40 jaar excelleren in verkeersveiligheid is iets wat ons met trots vervult. Het is een belangrijke erkenning van het werk dat SWOV onder zijn leiding heeft verricht. De Raad van Toezicht wenst de nieuwe directeur-bestuurder, Peter van der Knaap, veel succes bij het continueren en uitbouwen van het onderzoek door SWOV.

Ook de verhuizing van Leidschendam naar Den Haag en de veranderingen in de organisatie zorgden voor een energerend jaar. De wijze waarop alle medewerkers – zowel in het primaire proces als in de ondersteuning – invulling geven aan de missie van SWOV is daarbij bepalend voor de uiteindelijke kwaliteit van het onderzoek en dus de reputatie van SWOV. De Raad van Toezicht zal er in 2014 op toezien dat SWOV in 2014 belangrijke stappen vooruit zet.

De Raad van Toezicht heeft in goed en constructief overleg met de directeur-bestuurder kennis genomen van en goedkeuring gegeven aan de ontwikkelingen en de resultaten van SWOV. Persoonlijk spreek ik hierbij mijn waardering uit voor de grote inzet waarmee de medewerkers van SWOV hebben bijgedragen aan de bereikte resultaten.

Pieter Jan Biesheuvel  
*Voorzitter Raad van Toezicht*



# Adviesorganen

Om de wetenschappelijke kwaliteit en de relevantie van de SWOV-activiteiten te waarborgen, maakt SWOV gebruik van verschillende adviesorganen: de Raad van Toezicht, de Programma Adviesraad, de Wetenschappelijke Adviesraad en de Begeleidingsgroep Praktijk. Hieronder een overzicht van de functie van de adviesorganen en de samenstelling op 31 december 2013.

## Raad van Toezicht

De Raad van Toezicht richt zich op de strategie van 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. mr. G. van Woerkom (*ANWB*)

## Programma Adviesraad

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

De Programma Adviesraad bestaat uit:

Dhr. drs. F.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*)

## Wetenschappelijke Adviesraad

De Wetenschappelijke Adviesraad heeft als taak de directie van SWOV te adviseren teneinde de kwaliteit van het onderzoek van 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. ir. R.E.C.M. van der Heijden (*Radboud Universiteit Nijmegen*)  
Dhr. prof. drs. J. de Wit (*Universiteit van Amsterdam; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*)

## Begeleidingsgroep Praktijk

De Begeleidingsgroep Praktijk adviseert de onderzoekers van SWOV op meer gedetailleerd niveau over project- en onderzoeksplannen. Zij rapporteert haar bevindingen aan de directie en de Programma Adviesraad.

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; RWS-WVL*)  
Dhr. ir. T. Woestenburg (*provincie Drenthe; Interprovinciaal Overleg*)

# Financieel jaarverslag 2013

SWOV ontvangt inkomsten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), de Europese Unie, en van externe opdrachtgevers zoals andere overheden, organisaties en instellingen. Het ministerie van IenM is de belangrijkste financier van SWOV.

De huidige subsidieregeling is in werking getreden met ingang van 1 januari 2011. Deze regeling vervalt per 1 januari 2014. De regeling is nog wel de basis voor de subsidieverlening 2014; een nieuwe subsidieregeling zal de basis vormen voor de subsidieverlening 2015.

In 2013 is 82% van de interne kosten besteed aan de subsidieprojecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012: 81%). De gemiddelde personeelsbezetting in 2013 bedroeg 46,9 fte (2012: 50,8 fte).

## Toelichting op de balans

### Algemene reserve

Een algemene reserve van 12% van de gemiddelde jaarlijkse inkomsten ofwel 611.000 euro wordt noodzakelijk geacht om te kunnen voorzien in de financieringsbehoeften van SWOV vanwege investeringen in vaste activa, voorfinanciering van EU projecten en projecten in de subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Eind 2013 bedraagt het Eigen Vermogen 540.603 euro, dat is lager dan de norm van 12%.

Het Eigen Vermogen is in 2013 fors afgenomen. Dit is met name het gevolg van een voorziening op de post Onderhanden Werk uit voorgaande jaren; deze post bedraagt 269.346 euro. Daarnaast is het Eigen Vermogen afgenomen met een bedrag van 37.284 euro. Dit bedrag is opgebouwd uit een winst op externe projecten van € 45.602, een positief resultaat op de algemene kosten van € 126.806 en een inzet van het Eigen Vermogen voor SWOV-activiteiten van € 209.692. Binnen deze SWOV-activiteiten is met name tijd besteed aan marktverkenningen en acquisitie; deze activiteiten bekostigt SWOV zelf. Vanwege de subsidiekorting van het ministerie heeft SWOV zich als doel gesteld meer externe financiering te verwerven. Dit is in lijn met het transitieplan 'Goud Verzilveren' dat SWOV eerder heeft opgesteld.

In het resultaat op het Eigen Vermogen is een bedrag van € 22.300 meegenomen als voorziening voor een dubieuze debiteur, namelijk een project dat werd uitgevoerd in Zuid-Afrika. Dit project is in 2013 afgerond, maar er bestaan twijfels over de betaling.

### Bestemde reserves

Eind 2013 bedraagt de bestemde reserve Fonds RAI/ANWB € 174.085. In 2013 is een bedrag van € 22.689

## Balans per 31 december 2013

Activa	31-12-2013	31-12-2012
Materiële vaste activa	344.867	92.098
Vlottende activa:		
Onderhanden projecten	237.464	231.104
Vorderingen inzake projecten	203.213	132.963
Overige vorderingen en overlopende activa	620.533	171.086
Liquide middelen	2.488.285	3.591.561
	3.549.495	4.126.714
	3.894.362	4.218.812
Passiva	31-12-2013	31-12-2012
Algemene reserve	540.603	847.233
Bestemde reserve	242.260	304.491
Totaal eigen vermogen	782.863	1.151.724
Egalisatiereserves	101.078	-201.963
Garantievermogen	883.941	949.761
Voorzieningen	5.000	0
Kortlopende schulden en overlopende passiva	3.005.421	3.269.051
	3.894.362	4.218.812
De cijfers zijn in euro's en zijn ontleend aan het Financieel Verslag van SWOV over 2013		

toegevoegd aan het Fonds RAI/ANWB. Deze toename is de reguliere bijdrage van de RAI. De ANWB heeft in 2013 geen bijdrage geleverd en eerder aangegeven een evaluatie te willen van de besteding van zijn bijdrage. Deze evaluatie is inmiddels uitgevoerd en besproken. De ANWB zal zijn bijdrage in 2014 waarschijnlijk weer hervatten. Het Fonds RAI/ANWB is bedoeld voor het uitvoeren van onderzoek. Deze reserve zal in overleg met de Raad van Toezicht en met RAI en ANWB worden aangevend.

De Rijksuniversiteit Groningen (RUG), SWOV en IenM hebben in 2011 overeenstemming bereikt over de uitvoering en financiering van een promotieonderzoek naar een rijgeschiktheidsprocedure voor ouderen met cognitieve functiestoornissen. De totale kosten hiervan zijn € 232.600, waarvan IenM de helft betaalt. De RUG zal € 25.400 betalen en SWOV zal de resterende € 90.900 voor haar rekening nemen. Een kwart hiervan, namelijk

<b>Rekening van baten en lasten 2013</b>		
<b>Baten</b>	<b>31-12-2013</b>	<b>31-12-2012</b>
Opbrengst activiteiten	5.175.972	4.578.362
Bijdrage uit Fonds RAI en ANWB	22.689	22.689
Overige baten	750	9.032
	5.199.411	4.610.083
<b>Lasten</b>	<b>31-12-2013</b>	<b>31-12-2012</b>
Loonkosten personeel	3.787.218	3.945.580
Overige personeelskosten	73.566	70.428
Huisvestingskosten	395.849	311.998
Bureaunkosten	53.506	56.678
Automatiseringskosten	147.920	166.197
Reis- en verblijfkosten	36.051	40.404
Informatie en Communicatie	64.974	65.089
Documentatie/bibliotheek	41.336	42.789
Diverse kosten	233.511	166.982
Totaal algemene lasten	4.833.931	4.866.145
Externe kosten subsidieprojecten	181.606	215.743
Externe kosten projectfinanciering	251.979	77.128
Voorziening herberekening EU-projecten	0	0
	5.267.516	5.159.016
Exploitatieresultaat	-68.105	-548.933
<b>Bestemming resultaat:</b>		
Algemene reserve	-37.284	-98.485
Bestemde reserve	22.689	17.067
Bestemde reserve project RUG	0	0
Bestemde reserve projecten W2Economics		84.920
Egalisatiereserve subsidies	-53.510	-552.435
	-68.105	-548.933

€ 22.725 is ten laste van het resultaat van 2011 gebracht. Voor de kosten in de jaren daarna is er vanuit de resultaatbestemming een bestemmingsreserve gevormd ad € 68.175. Het project is vertraagd door personele wisselingen op het project en daarom zijn, net als in 2012, ook in 2013 nog geen kosten voor dit onderzoek ten laste van SWOV gebracht. De volgende betaling van een bedrag van € 22.275 wordt in de tweede helft 2014 verwacht.

#### *Egalisatiereserve*

Door middel van de Egalisatiereserve subsidie IenM kunnen verschillen tussen de werkelijk gemaakte kosten van de gesubsidieerde activiteiten en de vastgestelde subsidie per boekjaar opgevangen worden ten gunste of ten laste van deze reserve. Conform de jaarrekening SWOV had de Egalisatiereserve per 31 december 2012 een saldo van +/- € 201.963. IenM heeft besloten bij de beschikking vaststelling 2012 (d.d. 19 december 2013, met kenmerk IENM/BSK-2013/305893) twee posten van het vaststellingsverzoek af te wijzen: de post onderhanden werk ad € 269.346 en de bestemmingsreserve voor de inhuur van W2Economics ad € 84.920. Deze posten zijn gecorrigeerd. De post Onderhanden Werk ad. € 269.346 is ten laste van het Eigen Vermogen van SWOV gebracht. Toekomstige uitgaven voor W2Economics zullen jaarlijks doorbelast worden aan projecten. Dit bracht de werkelijke stand van de Egalisatiereserve per 1 januari 2013 op € 152.303. De stand per 31 december 2013 is € 101.078; deze mutatie bestaat uit de realisatie interne en externe kosten, de correctie op de incidentele subsidie en de btw-correctie.

#### **Toelichting op de rekening van baten en lasten**

De totale baten in 2013 bedragen 5.199.411 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 68.105 euro. De algemene kosten zijn lager uitgevallen dan begroot, namelijk 130.000 euro. Hierin is verwerkt een extra btw-correctie met de Belastingdienst van 120.205 euro. Deze correctie is gedaan in overleg met Belastingdienst en EY als gevolg van besprekingen in 2013 over de verduidelijking van de btw-positie van SWOV.

# Colofon

## Samenstelling en eindredactie



Hansje Weijer

## Redactie



Marijke Tros

## Fotografie

Paul Voorham, Voorburg  
Peter de Graaff, Den Haag

© 2014

**Stichting Wetenschappelijk**

**Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV**

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

**T** +31 70 3173 333

**E** info@swov.nl

**I** www.swov.nl

**T** @swov\_nl / @swov

**in** linkedin.com/company/swov

SWOV verricht onafhankelijk onderzoek naar verkeersveiligheid om bij te dragen aan beleid en praktijk. Kenmerkend is dat SWOV-onderzoek vele facetten beslaat: verkeersdeelnemers, verkeersgedrag, infrastructuur, handhaving en voertuigen. SWOV-onderzoek vindt plaats binnen het eigen onderzoeksprogramma of in opdracht van overheden, bedrijfsleven of maatschappelijke organisaties.

Meer informatie?

swov.nl