

Verkeersveiligheid: van onderzoek naar realisatie

D-2000-2

Verkeersveiligheid: van onderzoek naar realisatie

Overzicht van aanbevelingen uit recente SWOV-rapportages die nog niet tot uitvoering en/of voorbereiding zijn gekomen maar nog steeds actueel zijn

D-2000-2

Leidschendam, 2000
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2000-2
Titel:	Verkeersveiligheid: van onderzoek naar realisatie
Ondertitel:	Overzicht van aanbevelingen uit recente SWOV-rapportages die nog niet tot uitvoering en/of voorbereiding zijn gekomen maar nog steeds actueel zijn
Trefwoord(en):	Safety, policy, specifications, vehicle, behaviour, road user, Netherlands, SWOV.
Projectinhoud:	De SWOV brengt per jaar vele tientallen publicaties uit met suggesties voor maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Sommige van die aanbevelingen zijn gebaseerd op door de SWOV verricht onderzoek, andere op ongevallenanalyses en/of literatuuronderzoek. Deze notitie geeft een overzicht van aanbevelingen door de SWOV die nog niet tot uitvoering en/of voorbereiding zijn gekomen in het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid, maar nog steeds actueel zijn. Het overzicht is gebaseerd op publicaties sinds 1994, en is thematisch ingedeeld rondom 'voertuigen' en 'gedrag van verkeersdeelnemers'.
Aantal pagina's:	17 blz.
Prijs:	f 15,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2000

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	Inleiding	5
2.	Voertuigen	6
2.1.	Fiets	6
2.2.	Brom- en snorfiets	6
2.3.	Motorfiets	7
2.4.	Personenauto	7
2.5.	Bestelauto	9
2.6.	Zware voertuigen	9
2.7.	Landbouwvoertuigen	10
2.8.	Telematica	10
3.	Gedrag van verkeersdeelnemers	12
3.1.	Algemene en bijzondere snelheidslimieten	12
3.2.	Reclame langs de weg en verkeersveiligheid	12
3.3.	Alcohol	12
3.4.	Drugs	13
3.5.	Autotelefoon	14
3.6.	Ouderen	14
3.7.	Verkeerseducatie	14
3.8.	Rijopleiding	15
3.9.	Belonen van gewenst verkeersgedrag	16
4.	Ten slotte	17

1. Inleiding

De SWOV brengt per jaar vele tientallen publicaties uit met suggesties voor maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Sommige van die aanbevelingen zijn gebaseerd op door de SWOV verricht onderzoek (bijvoorbeeld bromfiets op de rijbaan, black box in vrachtwagens), andere op ongevalanalyses en/of literatuuronderzoek (bijvoorbeeld breedhoekspiegel op vrachtauto's).

Deze notitie geeft een overzicht van aanbevelingen door de SWOV die nog niet tot uitvoering en/of voorbereiding zijn gekomen, maar nog steeds actueel zijn.

De SWOV doelt met haar onderzoeksresultaten en aanbevelingen op:

- wegbeheerders (bijvoorbeeld vormgeving rotondes);
- politie- en justitieorganisatie (bijvoorbeeld optimalisatie van verkeers-toezicht);
- Europese instanties (bijvoorbeeld het effect van motorvoertuigverlichting overdag);
- de Nederlandse wetgever (bijvoorbeeld snelheidslimietwetgeving);
- overige groepen (bijvoorbeeld rapportage in het kader van de verdere uitwerking van 'duurzaam-veilig').

Niet opgenomen...

Vanwege deze veelheid aan opdrachtgevers en doelgroepen is een totaaloverzicht van de door de SWOV gedane aanbevelingen in het kader van deze notitie niet zo zinvol.

In 1996 stelde de SWOV in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een overzicht samen (*De bakens verzetten*), van mogelijk effectieve maatregelen, waarbij in het bijzonder aandacht werd geschonken aan de speerpunten van beleid en aan de verdere invulling van 'duurzaam-veilig'. Die aanbevelingen worden hier niet herhaald. Dat betekent bijvoorbeeld dat in het voor u liggende overzicht niet worden genoemd de suggesties voor een *betere handhaving van de verkeersregels* (door beter en meer verkeerstoezicht plus voorlichting) teneinde het rijden onder invloed te verminderen, het dragen van gordels en helmen te bevorderen en snelheidsovertredingen te voorkomen.

Ook de suggesties voor de inhoud van de volgende fase van de *implementatie 'duurzaam-veilig'* zijn niet opgenomen.

Evenmin zijn aanbevelingen op het gebied van de *infrastructuur* opgenomen, omdat aanpassing van de infrastructuur een centrale component is van de duurzaam-veilig-visie, en de SWOV-aanbevelingen de laatste jaren vooral vanuit dat perspectief zijn geformuleerd.

Wel opgenomen...

Deze notitie geeft wél een overzicht van de algemene aanbevelingen van de SWOV die ingepast zouden kunnen worden in het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid - in het bijzonder de onderwerpen waarbij de centrale overheid een rol zou kunnen spelen. Het overzicht is gebaseerd op publicaties sinds 1994. (Deze publicatielijst is beschikbaar.)

De aanbevelingen zijn thematisch gegroepeerd:

- rondom *voertuigen* (hoofdstuk 2) en
- rondom *gedrag van verkeersdeelnemers* (hoofdstuk 3).

2. Voertuigen

2.1. Fiets

Algemeen

Gewerkt moet worden aan de statusverbetering van de fiets, ook door middel van nadere regelgeving. Het predikaat 'Nederland fietsland' is bij uitstek reden om tot innovaties voor een echt veilige fiets te komen - ook voor fietsen die al enige jaren in gebruik zijn. De overheid zou een krachtige impuls aan het 'autonome' proces van innovatie en technische verbetering moeten geven, bijvoorbeeld door de elders al beschikbare technologie in Nederland in te zetten.

Bevorderen veilig gebruik

Bij het bevorderen van het veilig gebruik van de fiets is de aanpassing van het gedrag van fietsers door middel van educatie vooral van belang voor specifieke doelgroepen:

- kinderen die niet in Nederland zijn opgegroeid;
- volwassenen met weinig fietservaring;
- ouderen.

Voor de veiligheid van fietsers zijn verder van belang:

- gedragsaanbevelingen voor jonge automobilisten (over potentiële conflicten met fietsers), en
- bevorderen van het dragen van de fietshelm door jonge fietsers en gebruikers van race- en trimfietsen.

Eisen fietsverlichting

Vreemd genoeg kent de Nederlandse wetgeving wel eisen voor de *achterverlichting* van fietsen maar niet voor de *voorverlichting*. Ondanks dat die eisen er zijn, liggen er verlichtingscomponenten in de winkel die niet aan de normen voldoen. De SWOV is voorstander van een verkoopverbod van dergelijke componenten zonder goedkeurmerk. Door middel van een algemene bepaling in de Warenwet kan hierin worden voorzien.

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen is het aan te raden voor *nieuwe* fietsen een voor-reflector verplicht te stellen. De huidige reflector die in het koplampglas is geïntegreerd voldoet niet vanwege zijn fotometrische eigenschappen. De industrie zoekt naar oplossingen. Montage van een losse reflector heeft daarom vooralsnog de voorkeur.

Daarnaast verdienen de nieuwe op batterijen werkende achterlichten de aandacht.

2.2. Brom- en snorfiets

Acht procent van het totaal aantal verkeersdoden en twintig procent van de ziekenhuisgewonden zijn brom- en snorfietsers, terwijl die slechts 0,6% van het totale aantal kilometers afleggen. De kans dat een brom- of snorfietsers in een ziekenhuis terecht komt, is dus bijna 40 keer zo groot als voor een gemiddelde verkeersdeelnemer.

De *opvoerproblematiek* is voor zowel brom- als snorfietsen groot. In het convenant Brom-/snorfiets tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de ANWB en de branche zijn hierover afspraken gemaakt. Daarvan was de

invoering van aparte kentekenbewijzen voor brom- en snorfietsen de meest effectieve. Het convenant loopt per 3 juni 2000 af, 'zijnde het geplande moment dat de brom- en snorfietsen zijn geregistreerd en gekentekend'. Bekend is echter dat de invoering van kentekens lang op zich laat wachten. De SWOV bepleit een spoedige invoering. Dit temeer omdat de politie heeft gesteld dat ze een intensieve controle op de maximum voertuigsnelheid van brom- en snorfietsen laat afhangen van de invoering van het kenteken.

Drie effectieve maatregelen die kunnen fungeren als stok achter de deur als blijkt dat niets tegen het opvoeren helpt zijn:

- minimum leeftijd verhogen van 16 naar 18 jaar. Voor 18-jarigen moet de brom- en snorfiets namelijk concurreren met de personenauto, die qua risico beduidend gunstiger scoort;
- praktijkexamen (zie § 3.8);
- helmdraagplicht voor jongere snorfietsers.

Daarnaast kunnen door invoering van het kenteken brom- en snorfietsen dan ook 'op kenteken' worden bekeurd bij bijvoorbeeld het negeren van rood licht.

Bovendien achtten de convenant-partners de invoering van kentekens ook van groot belang voor de verkeersveiligheid omdat het bestaande park dan aan een keuring kan worden onderworpen voordat een kenteken wordt verstrekt (evenals dat bij nieuwe brom- en snorfietsen het geval zal zijn). De SWOV acht deze koppeling tussen nieuwe en bestaande brom- en snorfietsen eveneens van grote betekenis voor de verkeersveiligheid.

2.3. Motorfiets

Evenals de brom- en snorfiets is de motorfiets moeilijk in te passen in het duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem. Het verlagen van de minimumleeftijd van 18 naar 16 jaar voor de lichte A1-categorie, zoals Europese regelgeving mogelijk maakt, is slecht voor de verkeersveiligheid in ons land. Nederland moet zich in Europees verband hiertegen blijven verzetten.

Veel slachtoffers onder motorrijders vallen doordat de automobilist de motorrijder niet ziet. De aanbevelingen hiertegen zijn:

- de motorfietsen beter laten opvallen (100% verlichting overdag voeren, onderzoek naar beter herkenbare voorzijde);
- de motorrijder beter anticiperend gedrag aanleren (meer aandacht in de opleiding, exameneisen en vervolgopleiding; zie ook § 3.8).

Daarnaast komt het nogal eens voor dat motorrijders een 'sportieve' snelheid aanhouden; daarom is politietoezicht op de rijnsnelheid noodzakelijk.

2.4. Personenauto

De rol van de Nederlandse overheid

Internationaal is de inbreng van Nederland in de veiligheid rond personenauto's belangrijk omdat het bij een vrijwel volledig ontbrekende auto-industrie een soort onafhankelijke en bemiddelende rol kan spelen. De recente visie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake voertuigbeleid kent een prominente rol toe aan de industrie en een bescheiden rol aan de overheid. De rol van de (Nederlandse) overheid verdient in dit verband een nadere discussie.

Veiligheid van voetgangers en fietsers

Van belang is dat Nederland de ontwikkeling van de richtlijn steunt volgens welke bij botssnelheden tot 40 km/uur een frontale aanrijding van de auto met een voetganger of fietser niet tot een ernstige afloop voor de laatstgenoemden leidt.

Beveiligingssystemen in auto's

Het (goed) gebruik en het beter integreren van beveiligingssystemen in het voertuig zoals gordels, hoofdsteunen en kinderzitjes moet verder worden gestimuleerd. Zoals het er nu uitziet wordt de taakstelling van MPV-3 (90% dragen van de *autogordel* in het jaar 2000 en 95% in 2010) niet gehaald. In 1998 bedroegen de draagpercentages voor bestuurders 74% en voor de voorpassagiers 78%. Aanbevolen wordt een vorm van permanent toezicht, en kortstondig intensief controleren om een 'opslinger-effect' te realiseren. Bij algemene politiecontroles dient dan het gordelgebruik te worden vastgesteld. Voorlichtingscampagnes worden daarbij aanbevolen. Er bestaat overigens een simpel hulpmiddel om het de inzittenden makkelijk te maken de gordel altijd te gebruiken: een verklikker die een akoestisch en/of lichtsignaal afgeeft als de gordel niet wordt gebruikt. De SWOV kan zich voorstellen dat een dergelijk middel wordt gepropageerd of zelfs verplicht wordt gesteld.

Het juiste gebruik (met name de verticale afstelling) van *hoofdsteunen* is na een aanvankelijke stijging als gevolg van een in 1996 gevoerde campagne, weer op een betrekkelijk laag niveau terechtgekomen. De Nederlandse overheid financiert momenteel onderzoek dat op middellange termijn moet leiden tot vermindering van de kans op letsel bij achteraanrijdingen; op kortere termijn is op zijn minst een herhaling van de campagne aan te bevelen.

Vierwielaangedreven auto's

Onder de tegenpartij van vierwielaangedreven auto's ('jeeps' en pick-ups) vallen acht keer zoveel ernstig gewonden als onder de 'eigen' inzittenden. De forse frontpartij (waarvoor soms ook nog een 'bull bar') is daarvan een van de oorzaken.

Mogelijk vanwege een geringere stabiliteit zijn deze voertuigen ook meer bij eenzijdige ongevallen betrokken. Mocht in Europa het marktaandeel van deze categorie auto's blijven toenemen, dan zal in Europees verband aandacht voor zowel ongevals- als letselpreventie noodzakelijk zijn.

Motorvoertuigverlichting overdag (MVO)

Ongevallenstudies uit diverse landen tonen positieve effecten van MVO aan. Afhankelijk van de geografische breedtegraad van het betreffende land, lopen de cijfers van matig positief (ca. 5%) tot zeer positief (ca. 45%). Deze effecten betreffen de reductie van ongevallen overdag waar verscheidene verkeersdeelnemers bij zijn betrokken.

Mede naar aanleiding van recente studies is de huidige opvatting dat het grote effect van MVO eerder gezocht moet worden in de reductie van ongevallen waarbij verscheidene motorvoertuigen betrokken zijn, dan van ongevallen tussen motorvoertuigen en fietsers of voetgangers.

Diverse landen zijn inmiddels overtuigd van het effect van MVO, getuige het volgende overzicht van landen die tot een verplichtstelling zijn overgegaan.

Finland: eind jaren 70 (eerst alleen 's winters voor wegen buiten de bebouwde kom);
Zweden: eind jaren 70;
Noorwegen: 1986; in 1988 verplicht op nieuwe auto's;
Canada: 1989: alleen verplicht op nieuwe auto's;
Denemarken: 1990;
Hongarije: 1993: op de autowegen; 1994: op alle wegen buiten de bebouwde kom;
Polen: eind 1993: alleen 's winters.

Uit dit overzicht blijkt al dat er sprake kan zijn van een gedifferentieerde verplichtstelling. Voor Nederland kan hier ook voor gekozen worden. Ook in Europees verband is dit onderwerp aan de orde, blijkend uit het in 2000 uitgekomen voortgangsrapport over verkeersveiligheid van de Europese Commissie.

2.5. Bestelauto

Te lage rijvaardigheidseisen

Hoewel chauffeurs van bestelauto's vaak met dezelfde rijomstandigheden worden geconfronteerd als chauffeurs van vrachtauto's, volstaat op dit moment een personenautorijbewijs. Gepleit wordt voor aparte exameneisen voor de rijvaardigheid van bestelautobestuurders. De eisen kunnen worden gerelateerd aan de massa van de bestelauto, bijvoorbeeld 2000 kg.

Black box

Invoering van een black box voor de categorie bedrijfsbestelauto's is een effectieve maatregel om vanuit een op veiligheid gerichte bedrijfscultuur preventief beleid uit te voeren (zie ook onder § 2.6).

Gebruik gordels

Voor bestelauto's liggen de draagpercentages van gordels beduidend lager (in 1998 nog geen 50%) dan voor personenauto's. Voorlichting en politietoezicht blijven dus noodzakelijk.

2.6. Zware voertuigen

Vrachtauto's zijn bij minder dan 5% van de verkeersongevallen betrokken maar bij dergelijke ongevallen valt 15% van het aantal verkeersdoden. Nederland heeft als transport- en distributieland zo'n bijzondere positie dat het nemen van het voortouw niet zou misstaan. Wellicht moet er samen met de Europese industrie een grootschaliger vrachtauto-demonstratieproject opgezet worden, dat grotere vrachtautoveiligheid als geheel ten doel heeft. De problematiek van het kantelen bij vrachtwagens en bussen zou als aanzet kunnen fungeren.

Voertuigtechnische maatregelen

Drie maatregelen scoren goed uit het oogpunt van kosteneffectiviteit:

- bevorderen van het gordelgebruik;
- gebruik van een breedhoekspiegel;¹
- zijafscherming op voertuigen die voor de distributie worden ingezet.

¹ Recent heeft Minister Netelenbos aangekondigd om samen met de branche te willen bevorderen dat vrachtwagens met een extra spiegel worden uitgerust; ook het aanbrengen van voorzieningen dat anderen letterlijk 'niet onder de wielen' kunnen komen ontvangt steun.

Deze drie maatregelen zijn zeker effectief maar leveren zelfs samen minder dan 10% slachtofferreductie bij ongevallen met vrachtauto's op. Om deze reden beveelt de SWOV aan nog meer maatregelen te overwegen. Met de installatie van een black box in alle vrachtauto's is in termen van slachtofferreductie veel meer te bereiken, maar deze maatregel is erg kostbaar als hij alleen voor de verkeersveiligheid zou dienen. Inzet zou dan ook moeten zijn dat de aanschaf mede om bedrijfseconomische redenen plaatsvindt. De SWOV beveelt aan een black box daarbij te beschouwen als onderdeel van een veiligheidsgerichte bedrijfscultuur in de branche.

Infrastructurele maatregelen binnen de bebouwde kom

De SWOV doet drie aanbevelingen die ertoe moeten leiden dat er zo min mogelijk menging plaatsvindt van zwaar verkeer en overig verkeer:

- in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig (categorisering van wegen binnen de bebouwde kom) wordt gepleit voor de realisering van laad- en losplaatsen bij winkelcentra direct aan de verkeersaders.
- Proefnemingen kunnen worden uitgevoerd om (nieuwe) vormen van goederendistributie uit te proberen.
- Een meldpunt voor specifieke gevarenpunten dient te worden ingericht.

Infrastructurele maatregelen buiten de bebouwde kom

Vanuit dezelfde duurzaam-veilig-filosofie als binnen de bebouwde kom:

- Doelgroepstroken en aparte afritten op autosnelwegen naar industrieterreinen worden aanbevolen. Vooral bij de inrichting van mainport-projecten zou dit aandacht verdienen.

2.7. Landbouwvoertuigen

Door hun massa, omvang en vaak veel uitstekende delen zijn landbouwvoertuigen een gevaarlijke tegenstander in het verkeer. Menging van landbouwvoertuigen met snelverkeer is gevaarlijk, maar ook menging op parallelwegen is niet veilig. In Zeeland loopt een experiment met aan één zijde van de hoofdweg een fietspad in twee richtingen en aan de andere zijde een weg voor landbouwvoertuigen in twee richtingen. Om een parallel te trekken met vrachtauto's: *doelgroeppaden of -wegen* voor landbouwvoertuigen zijn een zeer veilige oplossing.

Uit een globale inventarisatie is gebleken dat er sprake is van oneigenlijk gebruik van *motorvoertuigen met beperkte snelheid*, bijvoorbeeld omgebouwde vrachtauto's. Aanpassen van de begripsbepaling van 'motorvoertuig met beperkte snelheid' in het Voertuigreglement en van de gedragsregels in het RVV kan dit probleem oplossen.

Vergunningen of ontheffingen en de verplichting tot het voeren van een kenteken zijn mogelijkheden om de handhaving te vereenvoudigen. Voertuigen zouden geen kenteken moeten kunnen krijgen als niet duidelijk is waarvoor ze gebruikt zullen worden, of indien sprake zal zijn van oneigenlijk gebruik.

2.8. Telematica

Onderzoek en ontwikkelingen op het terrein van telematica en in het bijzonder 'in-car' elektronica werden in het verleden nogal gestuurd door de aanbodkant ('technology push'). Ze waren bovendien vaak gericht op problemen op het terrein van doorstroming en capaciteitsvergroting van het

wegverkeer op het hoofdwegennet, en op de informatievoorziening of comfort van de weggebruikers.

Vanuit de verkeersveiligheid zijn vooral van belang de toepassingsmogelijkheden voor wegen en straten waar sprake is van hoge risico's (verkeersaders binnen de bebouwde kom en 80 km/uur-wegen buiten de kom) en voor specifieke veiligheidsproblemen (kwetsbare verkeersdeelnemers, onaangepaste rij snelheden).

De SWOV beveelt aan om bij telematicatoepassingen die vanuit andere doelstellingen ontwikkeld worden, steeds de kansen en bedreigingen voor de verkeersveiligheid na te gaan. Hier is zeker een taak weggelegd voor de overheid (Europa en ook Nederland) en onafhankelijke onderzoeksinstellingen.

Een tweede aanbeveling is om ontwikkelingen aan te moedigen die zijn gericht op specifieke veiligheidsproblemen (kwetsbare verkeersdeelnemers en snelheid). Nederland zou bijvoorbeeld grootschaliger kunnen gaan experimenteren met snelheidsbeheersingstoepassingen dan nu het geval is, en zich daarbij spiegelen aan de Zweedse activiteiten op dit gebied.

Ten slotte

De stelling dat telematicatoepassingen op termijn allerlei investeringen in de infrastructuur gericht op een duurzaam-veilig wegverkeer overbodig zouden maken is volgens de SWOV onjuist. Een belangrijke reden daarvoor is dat de huidige stand van de techniek en de verwachtingen die daarover nu bestaan, niet voor 2010 leidt tot invoering van telematicatoepassingen die op verkeersveiligheid zijn gericht.

3. Gedrag van verkeersdeelnemers

3.1. Algemene en bijzondere snelheidslimieten

In de huidige situatie is de hoge snelheidslimiet meestal regel en de lage limiet uitzondering. De SWOV pleit ervoor om voor het snelheidsregime een geheel andere norm te creëren. Die houdt in:

- Binnen de bebouwde kom is de maximum snelheid 30 km/uur, tenzij de snelheid anders is geregeld omdat aan bepaalde eisen van veiligheid is voldaan.
- Buiten de bebouwde kom is de maximum snelheid 60 km/uur, tenzij de snelheid anders is geregeld, omdat aan bepaalde eisen van veiligheid is voldaan.
- Op kruispunten is de snelheid 20 km/uur lager dan op de aansluitende wegvakken.

Overigens wordt aanbevolen bebouwde-komgrenzen en limietovergangen minder strikt aan elkaar te koppelen dan nu het geval is, zodat limieten geloofwaardiger worden voor de weggebruiker.

3.2. Reclame langs de weg en verkeersveiligheid

Uit fundamenteel onderzoek is gebleken dat bestuurders tot op zekere hoogte goed in staat zijn om zelf uit te maken waar ze op letten, en dus ook of ze aandacht willen besteden aan reclame-uitingen langs de weg. Maar sommige van die uitingen, zoals verlichte, bewegende en knipperende borden zijn zo opvallend dat ze toch de aandacht afleiden. Op dit gebied dreigt er een wildgroei te ontstaan en vooral provinciale en gemeentelijke wegbeheerders hebben behoefte aan duidelijke richtlijnen op basis waarvan ze reclame-uitingen wel of niet kunnen toestaan. De SWOV beveelt aan dat de overheid dergelijke richtlijnen laat ontwikkelen.

3.3. Alcohol

Een belangrijk probleem bij de huidige procedure voor de opsporing en vervolging van rijders onder invloed van alcohol acht de SWOV de discrepantie tussen de hoogte van de wettelijke limiet (een bloedalcoholgehalte van 0,5 promille) en de selectiegrens die de politie hanteert voor bestuurders die in aanmerking komen voor nader (adem- of bloed)onderzoek.

In de periode dat de bloedproef als eerste bewijsmiddel diende, was de selectiegrens 0,8 promille, maar werd aan bestuurders die bij de selectietest een bloedalcoholgehalte (BAG) tussen 0,5 en 0,8 promille scoorden, een rijverbod van twee uur opgelegd. Nadat eind jaren tachtig de bloedproef als eerste bewijsmiddel was vervangen door ademanalyse, is de selectiegrens verlaagd tot 0,7 promille. Tegelijkertijd is de uitlezing van de selectietesters zodanig veranderd, dat in het gebied onder de 0,7 promille geen onderscheid meer werd gemaakt tussen BAG-waarden onder en boven de wettelijke limiet van 0,5 promille.

Oppervlakkige beschouwing van deze veranderingen in de selectieprocedure zou tot de onjuiste gevolgtrekking kunnen leiden, dat hierdoor de objectieve en subjectieve pakkans voor rijders onder invloed is

toegenomen. Meer zorgvuldige beschouwing leert echter, dat juist het tegendeel het geval is. Van alle bestuurders met een feitelijk BAG boven de 0,5 promille wordt immers bijna de helft niet meer gedetecteerd en dus ook niet uit het verkeer verwijderd tot het BAG weer onder de 0,5 promille is gekomen. Maar niet alleen de pakkans voor bestuurders met een feitelijk BAG iets boven de 0,5 promille is ten gevolge van de nieuwe selectieprocedure afgenomen, ook de pakkans voor zwaardere overtreders is kleiner geworden. Dit laatste komt doordat de verlaging van de selectiegrens (van 0,8 naar 0,7 promille) tot gevolg heeft gehad dat het aantal geselecteerde bestuurders dat na ademanalyse vrij-uit gaat, is toegenomen. Bij aselechte politiecontroles gaat in de huidige situatie ongeveer één op de vijf geselecteerde bestuurders uiteindelijk vrij-uit; het overgrote deel van deze bestuurders scoort bij de selectietest een BAG tussen 0,7 en 0,8 promille (dit blijkt uit het SWOV-onderzoek naar rij- en drinkgewoonten). Deze onterecht geselecteerde bestuurders leggen echter wel een vrij zwaar beslag op de beschikbare politiecapaciteit: per onterecht geselecteerde bestuurder is dat ca. 1,5 mensuur. Deze capaciteit gaat ten koste van de controlecapaciteit op straat, en dus van de kans die bestuurders hebben om op alcoholgebruik gecontroleerd te worden.

De SWOV beveelt om bovengenoemde redenen aan de mogelijkheden te onderzoeken tot herinvoering van een tijdelijk rijverbod voor bestuurders die bij de selectietest een BAG boven de wettelijke limiet maar onder de selectiegrens (bij voorkeur 0,8 promille) scoren. Dit rijverbod zou gezien kunnen worden als een preventieve veiligheidsmaatregel, die bij navelgong geen verdere negatieve consequenties voor de bestuurder heeft. Overtreding van het rijverbod zou afgehandeld kunnen worden als een 'Mulder-feit'. Het opleggen van een tijdelijk rijverbod vergt slechts een zeer geringe hoeveelheid politiecapaciteit: per geval niet meer dan vijf minuten.

De laatste tijd gaan in de politiek ook stemmen op om de wettelijke limiet te verlagen van 0,5 tot 0,2 promille. Volgens berekeningen van de SWOV is hiervan een gunstig effect op de verkeersveiligheid te verwachten, als de limietverlaging beperkt blijft tot jonge (c.q. beginnende) bestuurders. Van een algemene limietverlaging verwacht de SWOV een ongunstig effect op de veiligheid, indien een toename van de pakkans voor bestuurders met betrekkelijk lage BAG-waarden (en een betrekkelijk geringe verhoging van de ongevalskans) ten koste zal gaan van de pakkans voor bestuurders met hogere BAG-waarden (en een sterk verhoogde ongevalskans).

3.4. Drugs

Bij een proefonderzoek heeft de SWOV vastgesteld dat bij jonge mannen van 18 tot 24 jaar één op de zeven drugs had gebruikt. Onder de drugsgebruikers komen drie maal zoveel strafbare BAG's voor als onder de niet-drugsgebruikers. De combinatie van alcohol en drugs brengt een onevenredige verhoging van het ongevalsrisico met zich mee. De SWOV pleit voor een beter inzicht in het risico dat het gebruik van verschillende drugs en medicijnen met zich meebrengt. Daarvoor is epidemiologisch onderzoek noodzakelijk. Maar omdat dat veel tijd vergt en bovendien kostbaar is, wordt in de loop van 2000 eerst een haalbaarheids-onderzoek gestart.

3.5. Autotelefoon

De SWOV beveelt aan tijdens het rijden op de weg geen mobiele telefoon te gebruiken. Er zijn voldoende aanwijzingen dat telefoneren tijdens het rijden extra risico's met zich brengt. Dit geldt zowel voor 'hand-held' als 'hands-free' bellen, hoewel als er toch gebeld wordt, hands-free bellen aan te bevelen is boven hand-held.

Aangezien een verbod om te bellen tijdens het rijden stuit op problemen bij de handhaving, ligt het voor de hand om het te laten bij het ontmoedigen van het telefoneren tijdens het rijden. De huidige voorlichting gaat ervan uit dat als er gebeld wordt dit hands-free moet zijn.

3.6. Ouderen

De centrale overheid heeft een leeftijdsgrens gesteld voor de verplichte (medische) rijgeschiktheidskeuring van ouderen. Op die regeling is echter wel het nodige af te dingen. Daarnaast lijkt het onwaarschijnlijk dat men het onderwerp buiten de maatschappelijke discussie kan houden.

Het vergaren van kennis voor en het opzetten van een plan van aanpak voor een verdere ontwikkeling van de rijgeschiktheidstest voor ouderen is gewenst. De SWOV denkt hierbij aan een instrument dat kan worden gebruikt voor zelf-diagnose dan wel algemene screening. In aansluiting daarop kan worden gedacht aan trainingsprogramma's om te voorzien in eventueel geconstateerde tekortkomingen.

3.7. Verkeerseducatie

0- tot 4-jarigen

De SWOV beveelt aan om de activiteiten op het gebied van verkeerseducatie voor 0- tot 4-jarigen te stimuleren door:

- een stimulerende rol bij het activeren van decentrale partners;
- het leggen van contacten met activiteiten op dit gebied in het buitenland;
- het verlichten van knelpunten door medefinanciering van voorlichtingsmateriaal;
- het mogelijk maken van vooronderzoek naar de aard van en de markt voor voorlichting, en van herhaald onderzoek naar het aanbod van verkeersveiligheidsopvoeding door verzorgers en de effecten daarvan.

Voortgezet onderwijs

Er is toenemende belangstelling voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs, maar de feitelijke positie van het vak en de mate van koppeling aan bestaande schoolvakken is tamelijk onduidelijk. Ook sluiten de inhoud van het onderwijs en de beschikbare methoden niet altijd aan op waar de jeugd op dat moment behoefte aan heeft.

Daarom bepleit de SWOV:

- de kerndoelen en eindtermen van het verkeersonderwijs eens kritisch te bezien;
- de positie van het verkeersonderwijs qua aanbod en resultaten te evalueren;
- een inventarisatie van beschikbare methoden voor de eerste fase te maken en te kijken of er voldoende materiaal is;
- leermiddelen voor de tweede fase te ontwikkelen.

Daarnaast vindt de SWOV dat de discussie over koppeling of ontkoppeling (respectievelijk de mate van integratie) van verkeersveiligheidseducatie aan andere vakken moet worden voortgezet. Het verkeersonderwijs zou er verder bij gebaat zijn als er een gesprek op gang kwam met de onderwijsinspectie over haar mogelijkheden om het verkeers(veiligheids)onderwijs te stimuleren. Daarnaast is het gewenst, het aanwijzen van verkeerscoördinatoren te bevorderen.

3.8. Rijopleiding

Beginnende bestuurders

De SWOV heeft op basis van een haalbaarheidsanalyse kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders beschreven. Onder meer op basis van deze studie heeft de Minister een eerste aanzet gegeven tot een pakket van maatregelen voor deze groep. Centraal hierbij staat het idee van het *getrapte rijbewijs*. Dit houdt in dat beginners stapsgewijs meer vrijheden krijgen in het verkeer. In Nederland wordt dit vooralsnog ingevuld met een verlaging van het alcoholpromillage voor alle beginners. Dit is in overeenstemming met het SWOV-advies. De verdere invulling - zoals het Ministerie voorstaat - is voornamelijk gericht op extreme probleemrijders.

De SWOV stelt voor om de kern van de maatregelen te richten op alle bestuurders, met als primair doel om beginners stapsgewijs ervaring op te laten doen in omstandigheden die voor hen niet zo gevaarlijk zijn dat zij daardoor in ongevallen terechtkomen. Dit principe kan op velerlei manier worden ingevuld. Voor Nederland is voorgesteld om een tweede examen in te voeren, dat niet opgelegd wordt indien de beginner kan aantonen extra (veiligheidsgerichte) educatie te hebben gevolgd. In de voorliggende ministeriele plannen wordt vooral ingezet op vrijwillige voortgezette opleidingen. Ervaringen met dit type rijopleidingen laten zien dat 'de groep die dit soort begeleiding het hardst nodig heeft' niet van het aanbod gebruik zal maken.

Op dit moment kunnen de effecten van 'kansrijke maatregelen' in Nederland niet empirisch vastgesteld worden. Dit komt doordat de essentiële kenmerken rond de rijbewijstoekenning bij wet geregeld zijn. De noodzaak tot meer empirisch gefundeerde keuzes rond de 'rijbewijzenpolitiek' vraagt derhalve om een zogenaamd experimenteerartikel in de wet, waardoor bijvoorbeeld 'begeleid rijden', waarmee in Zweden een slachtofferreductie van 30% werd bereikt, in Nederland beproefd kan worden.

Bromfietscertificaat

Een ander onderwerp in het kader van de rijopleiding is de evaluatie van het bromfietscertificaat. De vraag of en op welke wijze het bromfietscertificaat bijdraagt aan veilig gedrag zou beantwoord moeten gaan worden.

De Minister hecht veel - en wellicht te veel - waarde aan de instrumenten WRM '93 en de TussenTijdse Toets TTT. De aanbeveling om deze instrumenten te ontwikkelen had als doel om het praktijkexamen voor de automobilist meer in overeenstemming te brengen met de taakeisen aan de beginnende bestuurder.

De SWOV heeft aangetoond dat beginners die in een voor hen onbekende omgeving rijden, in kritieke situaties gevaarlijk rijgedrag vertonen doordat zij die situaties niet als kritiek ervaren. Dat komt doordat ze hebben leren rijden op min of meer vaste routes in voor hen relatief bekende situaties. Er

valt in die zin nog veel te verbeteren aan het huidige examen. Dit kan echter pas nadat de rij-instructiebranche in voldoende mate kan voldoen aan de huidige exameneisen. Hiervoor dienen de WRM '93 en de TTT. De indruk bestaat dat Nederland tevreden is over het huidige examen-systeem en in het licht van de harmonisatie een aanscherping daarvan ook niet overweegt. De SWOV bepleit om bovengenoemde redenen verdere verbetering.

Aanbevolen wordt om een kosten-effectiviteitstoets uit te voeren indien een systeem van getrappt rijbewijs wordt ingevoerd.

Voortgezette rijopleiding (VRO)

In Nederland lijkt ingezet te worden op een vrijwillige voortgezette rijopleiding (VRO). De verwachting is echter dat juist de jongeren die een educatieve aanpak het meeste nodig hebben daarvan geen gebruik zullen maken. Omdat jongeren zich slecht van het probleem bewust zijn en de prijs zwaar weegt, is niet te verwachten dat zonder extra stimulering de VRO intensief gebruikt zal worden. Bovendien zijn de inhoud en kwaliteit van de VRO niet gegarandeerd, nu de minister ervoor gekozen heeft de markt zijn werk te laten doen.

Wat die kwaliteit van de VRO betreft, beveelt de SWOV aan:

- te laten onderzoeken welke instructievormen en oefenstof het meest gewenst zijn;
- de inhoudelijke en zakelijke communicatie tussen de partijen in het veld te stimuleren;
- een projectgroep van betrokkenen te initiëren, met als hoofddoel binnen vijf jaar een uniforme verkeersveiligheidsstraining op te zetten, gericht op specifieke doelgroepen.

3.9. Belonen van gewenst verkeersgedrag

Op verschillende gebieden worden beloningen al met succes gebruikt om mensen zich veiliger of gezonder te laten gedragen. Uit de literatuur blijkt dat deze aanpak ook succesvol kan worden gebruikt voor een veiliger verkeersgedrag, en dan vooral als het gaat om het dragen van de autogordel.

Uit onderzoek op het gebied van het dragen van de autogordel is gebleken dat beloningsacties even effectief - maar aanzienlijk goedkoper - kunnen zijn als politietoezicht. Ze hebben evenals handhaving weliswaar vooral een effect op korte termijn, maar het draagpercentage bleef hoger dan vóór de actie.

Tot nu toe vinden deze beloningsacties vooral plaats bij bedrijven, waar kostenbesparing een belangrijke factor is en de organisatie relatief gemakkelijk.

Vanwege het succes bij deze kleinschalige acties wordt aanbevolen om nu te gaan onderzoeken of - en hoe - het systeem van belonen van gewenst verkeersgedrag voor ander gedrag dan gordelgebruik, en op grotere schaal kan worden ingezet.

4. Ten slotte

Het voorgaande overzicht kan worden gebruikt bij het formuleren van een verkeersveiligheidsbeleid, en meer in het bijzonder bij het opstellen van een 'groslijst' van mogelijke maatregelen. In zo'n lijst kan een eerste schifting van maatregelen plaatsvinden op basis van de mate waarin ze beleidsmatig interessant zijn, en de mate waarin ze passen in een visie. Daarna kunnen ze worden beoordeeld op hun effectiviteit en kosten-effectiviteit. (Een voorbeeld van een dergelijke aanpak is te vinden in het rapport dat de SWOV in opdracht van Transport en Logistiek Nederland opstelde inzake de veiligheid van vrachtauto's.)

Aan de hand van een dergelijk overzicht kunnen vervolgens de best scorende maatregelen verder worden uitgewerkt.

Ten slotte zou dan kunnen worden nagegaan of met die overblijvende maatregelen de gestelde doelen (bijvoorbeeld -25% verkeersdoden in tien jaar) kunnen worden bereikt.

