

'Veilig, wat heet veilig?': prioriteiten voor verder onderzoek

Dra. M. Brouwer

R-2003-14

'Veilig, wat heet veilig?': prioriteiten voor verder onderzoek

SWOV-voorstel voor de tweede fase van de uitwerking

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-2003-14
Titel: 'Veilig, wat heet veilig?': prioriteiten voor verder onderzoek
Ondertitel: SWOV-voorstel voor de tweede fase van de uitwerking
Auteur(s): Dra. M. Brouwer
Projectnummer SWOV: 30.503

Trefwoord(en): Safety, policy, research priority, accident prevention, Netherlands.
Projectinhoud: Met de nota *Veilig, wat heet veilig?* heeft de SWOV eind 2001 aangegeven hoe het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk omlaag gebracht zou kunnen worden. Veel van deze voorstellen vergen een nadere uitwerking en selectie voor vervolgonderzoek. Dit rapport bevat het SWOV-voorstel van onderwerpen voor vervolgonderzoek.

Aantal pagina's: 20 + 6
Prijs: € 8,75
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2003

Samenvatting

Met de nota *Veilig, wat heet veilig?* heeft de SWOV eind 2001 aangegeven hoe het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk omlaag gebracht zou kunnen worden. Deze voorstellen zijn te beschouwen als aanvulling op de voorstellen zoals ontwikkeld in het toenmalige Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De bedoeling van de nota is om vanuit wetenschappelijke kennis een impuls te geven aan de maatschappelijke discussie over een verdere bevordering van verkeersveiligheid.

Alvorens tot uitvoering zou kunnen worden overgegaan, vergen veel van de voorstellen nadere uitwerking. Om dit vervolgonderzoek te begeleiden, is een brede commissie samengesteld.

De eerste fase van de verdere uitwerking is in 2002 uitgevoerd; hiertoe is een aantal onderwerpen geselecteerd.

In de Begeleidingscommissie is afgesproken om, ten behoeve van een selectie voor de tweede fase, de onderzoeksvragen te scoren op de volgende dimensies:

- schatting van de potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid;
- kosten (voor de overheid en/of voor anderen);
- verwachte weerstanden: mate van benodigde en mogelijke beïnvloeding van het draagvlak;
- fasering: op welke termijn zijn resultaten van ons onderzoek te verwachten;
- mate van overlap/mogelijke interferentie met lopende activiteiten van overheid en/of anderen.

Dit rapport bevat een overzicht van bovengenoemde scores. Deze scores zijn vervolgens benut om tot een onderzoeksvoorstel te komen. Dit onderzoeksvoorstel bevat de volgende onderwerpen:

- draagvlak voor criterium 'vermijdbare ongevallen';
- leidt meer draagvlak tot meer maatregelen en tot betere naleving;
- geïntegreerde aanpak verkeer en vervoer;
- implementatie van Duurzaam Veilig: samenhang van maatregelen;
- naleving van geloofwaardige (flexibeler) snelheidslimieten;
- voertuig- en ITS-ontwikkelingen inpassen in Duurzaam Veilig;
- black boxes en navigatiesystemen voor zakelijk verkeer;
- kansen en bedreigingen door Europees beleid;
- regelgeving en gedragsbeïnvloeding;
- beginnende automobilisten.

Nadere ideeën over vraagstelling en aanpak zijn te vinden in dit rapport. Aanbevolen wordt dit onderzoeksvoorstel uit te voeren.

Summary

'Safe, what is safe?': priorities for further research SWOV proposal for the second phase of implementation

In the report entitled *Safe, What is safe?* in late 2001, SWOV indicated how the annual number of road accident casualties could be reduced considerably. These proposals are to be considered as additions to the proposals that had been developed by the Ministry of Transport in the National Traffic and Transport Plan at that time.

The purpose of the memorandum is, seen from a scientific perspective, to provide an impulse to the social discussion about further promoting road safety.

Before initiating the implementation, many of the proposals require further elaboration. A broadly based committee has been formed to accompany this continuation.

The first phase of the further elaboration took place in 2002; for this, a number of subjects were selected.

The advisory committee, in order to make a selection for the second phase, agreed to score/weight the research questions for the following dimensions:

- estimation of the potential road safety contribution;
- costs (for the government and/or others);
- expected opposition: extent of required and possible influencing of support;
- phasing: at which stage can the results of our research be expected;
- extent of overlap/possible interference with current activities of government and/or others.

This report contains an overview of the above-mentioned scores. These scores were then used to make a research proposal. This research proposal contains the following subjects:

- support for the 'avoidable accidents' criterion;
- does more support result in more measures and a better compliance;
- integrated approach to traffic and transport;
- implementation of sustainably-safe: cohesion of measures;
- compliance with credible (more flexible) speed limits;
- black boxes and navigation systems for commercial traffic;
- opportunities and threats of European policy;
- rules and behaviour influencing;
- novice motorists.

Further ideas about questions and approach can be found in this report. We advise to carry out this research proposal.

Inhoud

Voorwoord	7
1. Inleiding	9
1.1. Achtergrond van deze rapportage	9
1.2. Opzet van het voorstel voor verder onderzoek	9
2. Beoordeling van de onderzoeksvragen 'Veilig, wat heet veilig?'	10
3. Voorstel voor verder onderzoek	14
3.1. Draagvlak voor criterium 'vermijdbare ongevallen'	14
3.2. Leidt meer draagvlak tot meer maatregelen en tot betere naleving?	14
3.3. Geïntegreerde aanpak verkeer en vervoer	15
3.4. Implementatie van Duurzaam Veilig: samenhang van maatregelen	15
3.5. Naleving van geloofwaardige (flexibeler) snelheidslimieten	16
3.6. Voertuig- en ITS-ontwikkelingen inpassen in Duurzaam Veilig	16
3.7. Black boxes en navigatiesystemen voor zakelijk verkeer	16
3.8. Kansen en bedreigingen door Europees beleid	17
3.9. Regelgeving en gedragsbeïnvloeding	17
3.10. Beginnende automobilisten	18
Literatuur	19
Bijlage 1 Samenstelling Begeleidingscommissie	21
Bijlage 2 Onderzoeksvragen opgesteld door de SWOV op basis van de nota 'Veilig, wat heet veilig?'	23

Voorwoord

In de nota *Veilig, wat heet veilig?* (Wegman, 2001) heeft de SWOV aangegeven hoe het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk omlaag gebracht zou kunnen worden. Deze voorstellen waren te beschouwen als aanvulling op de voostellen zoals ontwikkeld in het toenmalige Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de genoemde nota schatte de SWOV dat het jaarlijkse aantal verkeersdoden circa 700 lager zou kunnen zijn.

De SWOV-voorstellen zijn in vijf hoofdlijnen samen te vatten:

1. verkrijgen van een groter maatschappelijk draagvlak voor de uitvoering van een duurzaam-veiligbeleid;
2. snellere voltooiing van een duurzaam-veilig wegennet en een kwalitatief betere uitvoering;
3. extra inzet op snelheidsbeheersing;
4. verbeteringen aan voertuigen en toepassing van Intelligente Transport Systemen;
5. extra aandacht voor categorieën verkeersdeelnemers met hoge risico's (beginnende bestuurders, gemotoriseerde tweewielers).

In reactie op dit rapport en in het bijzonder op de bovengenoemde hoofdlijnen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV uitgenodigd de aanbevelingen verder uit te werken, te onderbouwen en te toetsen op haalbaarheid. Hiertoe heeft de SWOV een groot aantal onderzoeksvragen geformuleerd en voorgelegd aan een begeleidingscommissie voor dit (vervolg)onderzoek. Deze lijst is opgenomen in het onderhavige rapport. In een discussie met deze commissie zijn criteria opgesteld hoe te kiezen uit de lange lijst van mogelijke onderzoeken. Deze criteria zijn: een potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid, maatschappelijke kosten, verwachte maatschappelijke weerstanden, mogelijkheden voor fasering, en overlap met lopende activiteiten.

Vooruitlopend op de definitieve keuze zijn voor een eerste fase van de uitwerking van de nota *Veilig wat heet veilig?* drie onderwerpen gekozen:

1. Infrastructuur: welke knelpunten zijn er bij verhoging van het tempo om tot een duurzaam-veilige infrastructuur en een betere kwaliteit te komen, en hoe zouden die knelpunten op te lossen zijn?
2. Snelheidslimieten: welke mogelijkheden kunnen de komende jaren worden benut om te komen tot snelheidsbeheersing?
3. Jonge brom- en snorfietsers: hoe is het relatief grote aantal ongevallen ingrijpend te verlagen?

De drie bovengenoemde onderwerpen zijn in 2002 nader uitgewerkt en de eerste resultaten uit deze onderzoeken zijn in december 2002 op het jubileumcongres van de SWOV in Den Haag gepresenteerd. Het onderhavige rapport is een van de vijf rapporten die in de eerste fase van de uitwerking zijn geschreven:

- *Financiering van duurzaam-veilige regionale weginfrastructuur.*
Mr. P. Wesemann (R-2003-9)

- *Kwaliteitsaspecten van duurzaam-veilige weginfrastructuur*. Ir. A. Dijkstra (R-2003-10)
- *Op weg naar een 'Nationaal Programma Veilige Bermen'*. Ing. C.C. Schoon (R-2003-11)
- *Technologieën voor snelheidsbeheersing*. Dr. M. Wiethoff (R-2003-12)
- *Jonge brom-en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?* Ing. C.C. Schoon & dr. Ch. Goldenbeld (R-2003-13).

We verwachten met deze rapporten een bijdrage te leveren aan de discussies over mogelijke verdere verbeteringen van de verkeersveiligheid. In 2003 zal de SWOV over deze vijf onderwerpen een samenvattende rapportage schrijven. Een rapport waarin de SWOV een visie geeft over snelheidsbeheersing zal later verschijnen. Dit onderwerp is opgenomen in het SWOV-programma 2003-2006 (SWOV-rapport R-2003-18).

We danken de leden van de begeleidingscommissie voor hun commentaar op eerdere concepten van deze rapportage.

Ir. F.C.M. Wegman,
Directeur

1. Inleiding

1.1. Achtergrond van deze rapportage

Eind 2001 heeft de SWOV het rapport *Veilig, wat heet veilig?* (Wegman, 2001) gepubliceerd. Dit rapport bevat voorstellen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. De bedoeling van het rapport is om vanuit wetenschappelijke kennis een impuls te geven aan de maatschappelijke discussie over verkeersveiligheid.

Alvorens tot uitvoering zou kunnen worden overgegaan, vergen veel van de voorstellen nadere uitwerking.

Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV afgesproken dat de uitwerking van *'Veilig, wat heet veilig?'* in twee fasen geschiedt en dat de vraagstelling en kwaliteit van het onderzoek besproken worden in een speciaal voor dit doel opgerichte Begeleidingscommissie (*Bijlage 1*). Dit is inmiddels gebeurd voor de eerste fase van het onderzoek in 2002, waarover in 2003 is gerapporteerd. Er is gerapporteerd over de mogelijkheden voor versnelling van de aanleg van duurzaam-veilige regionale infrastructuur (Wesemann, 2003), over kwaliteitsaspecten van duurzaam-veilige infrastructuur (Dijkstra, 2003), over een voorstel voor de veilige inrichting van wegbermen (Schoon, 2003), over mogelijkheden en draagvlak voor intelligente snelheidsaanpassing (Wiethoff, 2003), en over maatregelen om de ongevalskans van jonge brom- en snorfietsers te verlagen en het draagvlak daarvoor (Schoon & Goldenbeld, 2003).

Dit SWOV-voorstel voor de tweede fase wordt aangeboden aan de Begeleidingscommissie, met vertegenwoordigers van vele overheden en maatschappelijke organisaties.

1.2. Opzet van het voorstel voor verder onderzoek

Op basis van het rapport *Veilig, wat heet veilig?* is een notitie opgesteld met onderzoeksvragen die in vervolgonderzoek aan bod zouden kunnen komen (zie *Bijlage 2*). Deze notitie bevat zo'n groot aantal vragen dat het onvermijdelijk is hierin te kiezen. In de Begeleidingscommissie is afgesproken de onderzoeksvragen te scoren op de volgende dimensies:

- schatting van de potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid;
- kosten (voor de overheid en/of voor anderen);
- verwachte weerstanden; mate van benodigde en mogelijke beïnvloeding van het draagvlak;
- fasering: op welke termijn zijn resultaten van ons onderzoek te verwachten;
- mate van overlap/mogelijke interferentie met lopende activiteiten van overheid en/of anderen.

De matrix met scores is te vinden in *Hoofdstuk 2*. Het voorstel voor verder onderzoek in 2003, te vinden in *Hoofdstuk 3*, is gebaseerd op deze scores.

2. Beoordeling van de onderzoeksvragen 'Veilig, wat heet veilig?'

Zoals gezegd in de inleiding, geeft dit hoofdstuk de matrix met scores. Maar eerst volgt hier een toelichting op de matrix.

In de eerste kolom staan de onderzoeksvragen uit de notitie in *Bijlage 2*. De zes kolommen erna bevatten de criteria waarop de onderzoeksvragen zijn beoordeeld. De laatste kolom geeft de voorgestelde prioriteit aan.

Onder 'effecten' treft u de schatting aan van de reductie van het aantal verkeersdoden zoals die bekend is uit het rapport *Veilig, wat heet veilig?* of, als er nader onderzoek naar heeft plaatsgehad, de nieuwere inzichten. Van voorstellen die een voorwaardenscheppende werking beogen, is geen schatting van het verkeersveiligheidseffect aangegeven.

De kosten van de maatregelen zijn in de meeste gevallen niet precies aan te geven; dit zou juist onderwerp van nader onderzoek zijn. Om toch een beoordeling mogelijk te maken, is een indicatie gegeven. Ten behoeve van de overzichtelijkheid, juist in deze periode waarin de rijksoverheid minder financiële middelen beschikbaar stelt dan waarmee rekening was gehouden, zijn de kosten voor de overheid en anderen in aparte kolommen weergegeven.

Waar het voorstel slechts onderzoek impliceert en nog niet de uitvoering van een maatregel, is onder kosten 'niet van toepassing' ingevuld.

De volgende kolom geeft een indruk van de verwachte initiële weerstand en de mate van benodigde en mogelijke beïnvloeding van het draagvlak. Als dit draagvlak speciaal aan de orde is bij bepaalde categorieën betrokkenen (professionals, politiek, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en burgers) wordt dit aangegeven.

De onderzoekstermijn is bij veel vragen een half jaar tot een jaar. Dit heeft er mede mee te maken dat de uitwerking van de vragen in het kader van dit onderzoek pragmatisch dient te gebeuren; het is immers niet de bedoeling een compleet onderzoeksprogramma op te zetten. Sommige vragen lenen zich wel voor langlopend onderzoek; deels zijn ze ook terug te vinden in het concept-meerjarenprogramma van de SWOV of zijn ze onderwerp van internationaal onderzoek. Waar dit het geval is, staat dat aangegeven bij overlap/interferentie.

Bij overlap of interferentie zijn eveneens lopende (of voorgenomen) activiteiten van de overheid te vinden.

Een aantal onderzoeksvragen heeft een hoge prioriteit gekregen, voorzien van een motivering. Bij de voorgestelde prioriteit is rekening gehouden met de opmerking in de Begeleidingscommissie dat de vragen die gunstig scoren op de dimensies 'effect', 'kosten' en 'verwachte initiële weerstand' uit oogpunt van onderzoek het meest interessant zijn. Het potentiële effect van een maatregel maakt een onderzoeksvraag echter ook op zich al relevant. Deze criteria zijn niet toegepast op de voorwaardenscheppende maatregelen, vooral omdat er geen direct verkeersveiligheidseffect aan gekoppeld is. Bij deze voorstellen is gelet op beleidsrelevantie en kansrijkheid. Tot slot zijn lage kosten voor de overheid als pluspunt gerekend. Kosteneffectiviteit is niet als criterium gehanteerd; het voorgestelde onderzoek is in veel gevallen juist bedoeld om hier meer zicht op te krijgen.

Voorstellen	Schatting van effect op verkeersveiligheid	Kosten v.d. maatregel voor de overheid	Kosten v.d. maatregel voor anderen	Verwachte initiële weerstand	Onderzoeks-termijn	Overlap/interferentie	Prioriteit
0.1 Draagvlak voor vermijdbare ongevallen als criterium bij professionals, politiek, maatschappelijke organisaties en burgers	Voorwaardenscheppend (nieuwe/extra beleidsvoornemens)	nvt	nvt	Onderwerp van onderzoek; verwachting: draagvlak is te verkrijgen bij alle betrokkenen	Half jaar	Geen	Hoog want kan nieuw elan geven (zonder de DV-visie te verlaten)
0.2 Beoordeling voorstellen Vwhv adhv dit criterium	Voorwaardenscheppend/ondersteunend	nvt	nvt	nvt	Selectie maken; beperken tot half jaar - jaar	Geen	Midden ; versterking van de voorstellen
0.3 Aangeven van samenhang hoofdlijnen Vwhv	Voorwaardenscheppend (hogere beleids-effectiviteit)	nvt	nvt	nvt (leidt waarschijnlijk tot meer steun)	Half jaar	Geen	Midden ; versterking van de voorstellen
0.4 Nadere beschouwing sturingsvisie (centraal ↔ decentraal)	Voorwaardenscheppend (hogere beleids-effectiviteit)	nvt	nvt	Weerbaarstig onderwerp (bij professionals en politiek)	Half jaar	COVER e.a. studies; discussies over budgetten en verantwoordelijkheden	Laag ; decentralisatie kent in sterke mate een eigen dynamiek
1.1 Maatschappelijk gevoelde urgentie	Voorwaardenscheppend	Jaarlijkse kosten relatief laag; lange looptijd	nvt	Onderwerp van onderzoek; geen eenvoudig vraagstuk	Half jaar	Communicatiecampagnes van V&W, 3VO en ANWB	Laag ; probleem-besef is lastig te beïnvloeden
1.2 Leidt meer draagvlak tot meer maatregelen en betere opvolging?	Onderwerp van onderzoek; voorwaardenscheppend	Jaarlijkse kosten relatief laag; lange looptijd	nvt	Voor deze benadering is naar verwachting veel steun bij professionals, politiek en maatsch. org.	Half jaar - jaar	Lopend en gepland SWOV-onderzoek	Hoog ; deze vraagstelling past bij de huidige nadruk op gedragsbeïnvloeding
1.3 Nationaal Comité DV? Alternatieven voor verwerven van meer draagvlak ?	Voorwaardenscheppend (hogere beleids-effectiviteit)	Een à enkele miljoenen euro's per jaar gedurende een aantal jaren? Onderwerp van onderzoek	Bijdragen van bedrijfsleven? onderwerp van onderzoek	Onderwerp van onderzoek; verwachting: draagvlak is te verkrijgen bij maatsch. org. en profession.	Half jaar - jaar	Geen	Laag ; zou beter door maatsch. organisaties opgepakt kunnen worden
2.1 Geïntegreerde aanpak verkeer en vervoer	Hoger effect naarmate meer verkeer over veiliger wegen gaat, met homogener snelheden	Bedoeling: extra kosten relatief laag. Uitzoeken hoe realistisch dit is.	nvt	Als nut in verhouding tot (extra) kosten duidelijk te maken is: draagvlak bij professionals en politiek te verkrijgen	Half jaar - jaar	Ontwikkeling mobiliteits-toets e.a. studies van DGP en AVV; voorgenomen SWOV-onderzoek	Hoog ; hoe maken we een centraal principe van v&v-beleid waar? en mogelijk leidt dit tot extra ruimte voor DV

Voorstellen	Schatting van effect op verkeersveiligheid	Kosten v.d. maatregel voor de overheid	Kosten v.d. maatregel voor anderen	Verwachte initiële weerstand	Onderzoeks-termijn	Overlap/interferentie	Prioriteit
2.2 Samenhang/volgtijdelijkheid van DV-principes	Hogere beleids-effectiviteit	Op lange termijn geen extra kosten; kan wel de verdeling over de jaren beïnvloeden	nvt	Leidt in principe tot meer draagvlak; mogelijk obstakel: als duur ervaren maatregelen	Jaar of meer	Van belang: termijn waarop DV-plannen worden uitgewerkt (NVVP en vervolg)	Hoog ; hoe zorgen we ervoor dat het beperkte budget optimaal wordt besteed?
2.3 Versnelling aanleg DV en betere kwaliteit	Schatting uit Vwhv: circa 200 verkeersdoden	Combineren met weg- onderhoud leidt in beperkte mate tot besparing; extra kosten kwaliteit: volgt	Geen	Steun bij professionals mede afhankelijk van rijksbijdrage en van bestuurlijke prioriteit voor verkeersveiligheid	Rapportage 2002	Voorgenomen SWOV-onderzoek	
2.4 Extra maatregelen ASW, categorisering, bermen en railvervoer	Schatting uit Vwhv: circa 100 verkeersdoden	Hoog (m.u.v. categorisering) maar te beschouwen als investering	Geen	Kosten vormen grootste obstakel bij professionals	Bermen: rapportage 2002; overig: half jaar	De vraagstukken krijgen aandacht van DGP, RWS en provincies	Midden ; wegens hoge investering en aandacht van anderen
3.1 Relatie botsnelheid, botscondities en gevolgen	Zie 3.2	Instellen nieuwe limieten kost relatief weinig	Geen	Zie 3.2	Rapportage 2002	Geen	
3.2 Naleving geloofwaardige (flexibeler) limieten	Schatting uit Vwhv: ruim 200 verkeersdoden	Investering in DV-infra (2.3) en jaarlijkse kosten voor handhaving + voorlichting	Geen	Streven: vergroting draagvlak	Rapportage 2002; verder uit te werken in 2003	Geen	Hoog ; snelheid is een van de kernthema's
3.3 Inzetten technologie t.b.v. snelheidsbeheersing	Zie 3.2	Vergt mogelijk aanzienlijke investeringen	Voor zover verwerkt in prijzen van voertuigen	Weerstand tegen dwingende maatregelen	Rapportage 2002; verder uit te werken in 2003	Internationaal onderzoek; onderwerp binnen DGP	
4.1 Voertuig- en ITS-ontwikkelingen inpassen in DV	Op lange termijn potentieel hoog	Financiering van onderzoek; regelgeving	Kosten gespreid over consumenten (verwerkt in prijzen van voertuigen)	Mogelijke weerstand bij burgers en voertuigindustrie: beperkingen voor nieuwe voertuigsoorten	Half jaar - jaar	Internationaal onderzoek; onderwerp binnen DGP	Hoog ; hoog potentieel op lange termijn, dat erbij gebaat is tijdig de juiste keuzen te maken
4.2 Black box en navigatiesystemen voor zakelijk verkeer	Schatting uit Vwhv: circa 25 verkeersdoden	Relatief laag; eenmalig (regelgeving) en jaarlijks (toezicht)	Kosten gespreid (fleet owners)	Object van onderzoek; verwachting: steun is te verwerven	Half jaar	Geen	Hoog ; concreet onderwerp met gunstige K/E
4.3 Kansen en bedreigingen van Europees beleid (bv botsvriendelijker voertuigen)	Schatting uit Vwhv: ca. 100 verkeersdoden	Relatief laag	Kosten gespreid over consumenten (verwerkt in prijzen van voertuigen)	Weerstand bij voertuig-industrie	Half jaar tot jaren	Voorgenomen onderzoek SWOV	Hoog ; ondersteunt NL-overheid bij innemen standpunten

Voorstellen	Schatting van effect op verkeersveiligheid	Kosten v.d. maatregel voor de overheid	Kosten v.d. maatregel voor anderen	Verwachte initiële weerstand	Onderzoeks-termijn	Overlap/interferentie	Prioriteit
5.1 Beschouwing over regelgeving en gedragsbeïnvloeding binnen DV	Voorwaarden-scheppend (hogere beleids-effectiviteit)	Relatief laag	nvt	Naar verwachting groot draagvlak bij alle betrokkenen	Half jaar - jaar	Geen	Hoog ; gebrek aan inzicht in DV-gedragsbeïnvloeding is een obstakel
5.2 Beginnende automobilisten	Schatting uit Vwhv: 40 verkeersdoden	Laag; eenmalig (regelgeving) en jaarlijks (toezicht)	Kosten van opleiding, examen en alternatief vervoer	Initieel grote weerstand bij doelgroep en ouders	Half jaar	Onderwerp binnen DGP	Hoog op grond van effect en weerstand
5.3 Brom- en snorfietsers	Schatting uit Vwhv: 35 verkeersdoden	Laag; eenmalig (regelgeving) en jaarlijks (toezicht)	Extra kosten dan wel juist lagere kosten	Draagvlak te verwerven bij doelgroep en ouders	Rapportage 2002	Onderwerp binnen DGP	

3. Voorstel voor verder onderzoek

De scores van de onderzoeksvragen uit het vorige hoofdstuk zijn vervolgens benut om tot een onderzoeksvoorstel te komen. Dit hoofdstuk bevat het SWOV-voorstel voor onderzoek op een tiental onderwerpen (§ 3.1 t/m 3.10).

3.1. Draagvlak voor criterium 'vermijdbare ongevallen'

De kernvraag is of toepassing van het criterium van 'vermijdbare ongevallen' de besluitvorming over maatregelen die gunstig zijn voor de verkeersveiligheid zou bevorderen. 'Vermijdbaar' is in *Veilig, wat heet veilig?* omschreven als: we weten wat we moeten doen om het probleem aan te pakken, en de maatschappelijke baten hiervan overtreffen de kosten. De vraag zou niet moeten zijn of we de maatregelen treffen maar wanneer.

Om bruikbaar te zijn, moet het criterium als zinvol en aansprekend worden ervaren door betrokkenen (politiek, bestuurders, beleidsvoorbereiders, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en burgers). Verder moet duidelijk worden voor welke niveaus van besluitvorming (strategisch, tactisch, operationeel) het criterium zich leent. Dit hangt mede samen met de vraag hoe strikt 'we weten wat we moeten doen' genomen wordt.

In het algemeen is het moeilijk tegen het criterium 'vermijdbare ongevallen' te zijn. Daarom moeten bij het onderzoek de respondenten met keuzevraagstukken worden geconfronteerd: hoe ver gaat hun steun? En in welke mate is de steun beïnvloedbaar, in positieve of negatieve zin? Inhuur van externe expertise is hier wenselijk.

3.2. Leidt meer draagvlak tot meer maatregelen en tot betere naleving?

Wat is de rol van draagvlak, hoe belangrijk is het, en hoe is het te beïnvloeden? Verondersteld wordt dat meer publiek/maatschappelijk, bestuurlijk en politiek draagvlak zal leiden tot meer en betere verkeersveiligheidsmaatregelen, die ook beter opgevolgd en nagevolgd zullen worden door de burgers en weggebruikers. Is er op dit gebied het nodige te leren uit andere beleidsterreinen en waar zouden verbeteringen op dit terrein precies toe kunnen leiden?

Het eigene aan verkeersveiligheid is dat het vraagstuk zich, hoewel dagelijks, toch zeer verspreid aandient aan de maatschappij en dat bovendien de tijd van 'grote maatregelen' voorbij is. Ook de winst is nog slechts in kleine stappen te boeken. Beide verschijnselen maken het lastiger voldoende draagvlak te verwerven voor ingrijpende maatregelen.

Om op korte termijn met resultaten te komen, wordt voorgesteld gesprekken te hebben met deskundigen op andere beleidsterreinen (bijvoorbeeld milieu) en een literatuurstudie te verrichten, op het terrein van draagvlak voor verkeersveiligheid en andere terreinen.

3.3. Geïntegreerde aanpak verkeer en vervoer

De onderzoeksvraag bij dit onderwerp is drieledig: 1) wat zijn de (neven-)effecten van verschillende beleidsinstrumenten die nu overwogen worden om de drie doelstellingen van het verkeer- en vervoerbeleid te bereiken (bereikbaarheid - leefbaarheid - veiligheid), 2) waar liggen er gecombineerde belangen of tegenstrijdigheden, en 3) hoe komen we tot een optimalisatie. Waar liggen kansen en bedreigingen van een geïntegreerde aanpak? Dit vraagt ten eerste om een inventarisatie van de doelen 'bereikbaarheid' en 'leefbaarheid'. Ten tweede is een analyse nodig van de instrumenten om die doelen te bereiken (zoals de Mobiliteitstoets en de OEI-systematiek waaraan wordt gewerkt). En ten derde dient te worden beoordeeld hoe de verkeersveiligheid hiervan zou kunnen profiteren. Zo nodig zou er extra instrumentarium moeten komen om verkeersveiligheid op een transparante wijze mee te wegen (dit gaat dus meer over procedures en instrumentarium dan over inhoud). Voorgesteld wordt hier de functionele specificaties voor aan te geven.

3.4. Implementatie van Duurzaam Veilig: samenhang van maatregelen

De duurzaam-veilig-visie is vertaald in drie veiligheidsprincipes: functioneel gebruik (vereist categorisering van wegen), homogeen gebruik (vereist verkeersstromen waarin fricties zijn geminimaliseerd) en voorspelbaar gebruik (vereist voorspelbaarheid in wegverloop en verkeersgedrag). Er bestaat nog niet zoiets als een strategie hoe in de praktijk met deze drie principes gezamenlijk om te gaan en hoe de opeenvolging van maatregelen eruit zou moeten zien.

Zo is uit het demonstratieproject West-Zeeuws-Vlaanderen duidelijk geworden dat snelheidsbeperkende maatregelen op weinig draagvlak van de bevolking konden rekenen zolang de essentiële stroomweg in het gebied niet aangelegd werd. Een belangrijk principe bij de uitvoering van maatregelen is echter het kosteneffectiviteitsprincipe. En dit principe leidt er niet vanzelfsprekend toe dat begonnen wordt met het aanleggen of aanpassen van stroomwegen. Om efficiency-redenen wordt er bij het duurzaam-veilig maken van het wegennet veelal aangesloten bij de onderhoudsplanning; maar dat hoeft ook vanuit de effectiviteit van Duurzaam Veilig geredeneerd niet de beste aanpak te zijn.

De centrale vraag is: welke strategie zouden wegbeheerders hierbij het beste kunnen volgen? Hoe bereiken ze een optimum? Hoe om te gaan met korte- en langetermijnoverwegingen?

Hiertoe wordt alle bruikbare kennis bijeengebracht, worden hiaten hierin aangegeven en voor zover (tentatieve) antwoorden nog niet te geven zijn, wordt beschreven hoe deze kennis wel vergaard zou kunnen worden, bijvoorbeeld door een demonstratieproject te organiseren.

Bij het uitwerken van een strategie wordt niet alleen naar infrastructurele aanpassingen gekeken maar ook naar gedragsbeïnvloeding via educatie (in ruime zin), voertuigen en ITS-toepassingen.

3.5. **Naleving van geloofwaardige (flexibeler) snelheidslimieten**

Onderdeel van *Veilig, wat heet veilig?* is een eerste verkenning over snelheidslimieten: hoe is de keuze van limieten te motiveren, hoe bepaalt een automobilist zijn snelheid en hoe is hij hierbij te sturen? Deze beschouwing vraagt een vertaalslag naar de praktijk. Deze vertaalslag is onderdeel van het nu voorgestelde project. Dit is des te wenselijker gezien de toenemende steun voor flexibeler limieten.

3.6. **Voertuig- en ITS-ontwikkelingen inpassen in Duurzaam Veilig**

Er wordt veel verwacht van een bijdrage van Intelligente Transportsystemen (ITS-applicaties) aan de bevordering van de verkeersveiligheid. Er is hier sprake van ontwikkelingen met een zeer sterke internationale dimensie. Voor Nederland is een belangrijke vraag op welke wijze mogelijke ontwikkelingen op het gebied van voertuigen (categorisering van voertuigen) en ITS ingepast kunnen worden in de duurzaam-veilig-visie. Wat voertuigen betreft, is te constateren dat de diversiteit steeds groter wordt en de eenduidigheid van categorieën afneemt. Denk maar aan de kleine, lichte stadsauto, de space wagon en de zware four-wheel drive; alle vallen ze in de categorie 'personenauto'. Andere voorbeelden zijn de snorscooter, waarmee het onderscheid tussen brom- en snorfietsen vervaagd is, en de brommobiel, waarmee het onderscheid bromfiets/(stads-) auto vervaagt. Uit oogpunt van functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid zijn dergelijke ontwikkelingen eigenlijk niet wenselijk. Een visie op voertuigcategorieën zou de overheid moeten helpen een antwoord hierop te formuleren. Het doel van deze exercitie is te komen tot een zodanig stelsel van wegcategorieën, wettelijke eisen aan voertuigcategorieën en kwalificatienormen voor bestuurders en berijders, dat zowel binnen als tussen voertuigcategorieën de risico's worden geminimaliseerd.

Op het terrein van ITS vindt in internationaal verband veel onderzoek plaats. Hoewel de potentiële verbetering van de verkeersveiligheid groot is, is nog niet altijd duidelijk hoe het gebruik van een nieuw systeem in de praktijk zal uitpakken, met name doordat weggebruikers er niet altijd mee omgaan zoals is beoogd. Essentieel blijkt de interactie tussen mens en machine. Wij stellen voor de kennis die hierover is te bundelen, vanuit het perspectief van een duurzaam-veilig verkeersgedrag.

3.7. **Black boxes en navigatiesystemen voor zakelijk verkeer**

Snelheidsbeheersing van vrachtauto's en het toepassen van een black box zijn redelijk geaccepteerde maatregelen. De vraag is of dit gedachtegoed omgezet kan worden naar de zakelijke rijder: degene die aan het wegverkeer deelneemt en die via een werkgever aan te spreken zou zijn omdat hij bijvoorbeeld in een auto van de zaak rijdt. Het voorstel is naar dit onderwerp een nadere verkenning uit te voeren. Onderdeel hiervan is de vraag of en hoe er voldoende draagvlak voor ingebruikneming van black boxes en navigatiesystemen te verwerven zou zijn, zonder dat de overheid hierin hoeft te investeren. Een daarmee samenhangende vraag is of fleet owners dermate te overtuigen zijn van het nut, dat invoering op basis van vrijwilligheid zou kunnen plaatsvinden, dan wel dat regelgeving een betere optie is. Dit vergt meer inzicht in de ongevalsbetrokkenheid van zakelijke

rijders en de daaruit voortvloeiende schade; het streven is via fleet owners meer zicht hierop te krijgen.

3.8. Kansen en bedreigingen door Europees beleid

Voertuigeisen zijn vooral een zaak van Europees beleid geworden. Verbeteringen op dit vlak krijgt elk land als 'vanzelf'. Het afhankelijk zijn van afspraken op Europees niveau brengt echter ook beperkingen met zich mee; het kan zijn dat voertuigeisen zwakker worden geformuleerd dan een land zelf gedaan zou hebben of dat regelgeving langer op zich laat wachten dan als het nationaal geregeld kon worden.

Maar er speelt meer op Europees niveau. Wat gebeurt er vanuit de competentie van Europa? Welke voordelen kan Nederland ondervinden van bijvoorbeeld het derde Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid met als titel *Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid*? En welke voordelen kan Nederland ondervinden van de Europese steun voor netwerken van deskundigen? Welke nadelen brengt de Europese samenwerking ook met zich mee? Niet uit te sluiten is dat het voornemen 16-jarigen een motorfiets te laten berijden tot meer slachtoffers in ons land leidt.

Het voorstel is een aantal onderwerpen te selecteren en daarvan in kaart te brengen welke positieve effecten Europese regelgeving, campagnes en financiële steun hebben gehad en naar verwachting de komende tijd zullen hebben, en welke nadelen eraan verbonden zijn vanuit Nederlands perspectief. Ook van belang is duidelijk te maken welke ruimte Nederland zelf nog heeft in aanvulling op of in plaats van Europese regelgeving.

3.9. Regelgeving en gedragsbeïnvloeding

Ten onrechte is wel eens gedacht dat Duurzaam Veilig uitsluitend infrastructuur zou behelzen. Dat is onjuist. Wel gaat de duurzaam-veilig-visie ervan uit dat een logische, begrijpelijke en voorspelbare omgeving de kans op fouten moet minimaliseren. Regelgeving vormt daarvan een onderdeel. Het voorstel is de Nederlandse regelgeving nog eens door deze bril te bezien. Voorbeelden van een onderwerpen die dan aan de orde zouden komen, zijn de automatische koppeling tussen komgrens en snelheidslimiet, en de plaats op de weg van nieuwe wijzen van verkeersdeelname.

Tevens stellen wij voor na te gaan waarom het zo moeilijk blijkt een visie te ontwikkelen op inhoud en uitwerking van het duurzaam-veilig-concept voor verkeersonderwijs, rijopleiding, voorlichting en toezicht, en hoe hierin verbetering te brengen zou zijn. Kennis, vaardigheden en motivatie van de weggebruikers zijn essentiële elementen van de duurzaam-veilig-visie. Maar de vraag wat dit nu in de praktijk precies betekent, is daarmee nog niet beantwoord. En dat terwijl bij grote groepen professionals de behoefte om aan gedragsbeïnvloeding te doen, duidelijk aanwezig is. Een visie op duurzaam-veilige educatie, voorlichting en handhaving zou hier meer sturing aan kunnen geven en leiden tot een hogere effectiviteit van de inspanningen.

3.10. **Beginnende automobilisten**

Beginnende automobilisten lopen een relatief hoog risico. De vraag is langs welke wegen dit hoge risico verlaagd zou kunnen worden. Op grond van ervaringen en evidentie in het buitenland beschouwt de SWOV de invoering van een getrapte rijopleiding met restricties ten aanzien van de rijbevoegdheid als de meest veelbelovende veiligheidsmaatregel. Het voorstel is na te gaan welke praktische invulling hieraan gegeven kan worden en wat de consequenties ervan zijn. Inmiddels bereidt DGP beleid voor met betrekking tot de getrapte rijopleiding.

In een aantal landen zijn goede ervaringen opgedaan met een nachtelijk rijverbod en/of een verbod om passagiers mee te nemen. Hierbij doen zich direct twee vragen voor: hoe groot is de steun voor de beperkingen en welke hinder ondervinden de betrokkenen ervan?

Uit een Amerikaans onderzoek bleek dat het draagvlak voor de beperkingen (in Florida en Connecticut) na invoering ervan groter was dan ervoor. Voor Nederland moet nagegaan worden in welke mate steun voor de beperkingen te verwerven is, zoals ook gedaan is voor de beperkingen rond het gebruik van brom- en snorfietsen.

Naar de behoefte aan alternatieve transportmogelijkheden moet gekeken worden; dit is mee te nemen in het onderzoek naar draagvlak. Overigens zijn vragen van dit type ook aan de orde bij een nadere uitwerking van de gedachten zoals verwoord in het 'Plan 17', dat door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgesteld.

Literatuur

Dijkstra, A. (2003). *Kwaliteitsaspecten van duurzaam-veilige weginfrastructuur; Voorstel voor een stelsel van DV-eisen waarin alle DV-principes zijn opgenomen*. R-2003-10. SWOV, Leidschendam.

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

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

Wegman, F.C.M. (2001). *Veilig, wat heet veilig? SWOV-visie op een nóg veiliger wegverkeer*. R-2001-28. SWOV, Leidschendam.

Wesemann, P. (2003). *Financiering van duurzaam-veilige regionale weginfrastructuur; Mogelijkheden voor versnelling van de aanleg*. R-2003-9. SWOV, Leidschendam.

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

Bijlage 1

Samenstelling Begeleidingscommissie

Naam	Organisatie
R.A. Aarse	Transport en Logistiek Nederland
drs. R.L. Auburger	Provincie Zuid-Holland
B.W. Ensink	Fietsersbond
mw. A.H.A.M. van Gils	Directoraat-Generaal Personenvervoer
E.H. Glasius	RAI Vereniging
drs. J. Goos	Verkeersveiligheidsorganisatie 3VO
F. Hailemariam	Team Alert
J.M. Kapel	Dienst Verkeerspolitie Amsterdam
drs. L. Lacroix	Directoraat-Generaal Personenvervoer
A.H. Meerburg	Gemeente Alkemade
mr. H.J.P.M. Moonen	Directoraat-Generaal Personenvervoer
mr. S.G. Schouten	ANWB
ir. H.J. Snel	Provincie Flevoland
J.P. Spaas	Gemeente Rotterdam
prof.dr. G.P. van Wee	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ir. F.C.M. Wegman	SWOV
dra. M. Brouwer	SWOV

Bijlage 2

Onderzoeksvragen opgesteld door de SWOV op basis van de nota 'Veilig, wat heet veilig?'

0. ALGEMEEN

0.1. De SWOV bepleit de introductie van het beslissingscriterium 'vermijdbare ongevallen'. De SWOV wil nagaan hoe in de praktijk hierover gedacht wordt.

0.2. De SWOV bepleit zoveel als mogelijk is de voorstellen die geformuleerd zijn in de inhoudelijke hoofdstukken langs de maatlat 'vermijdbare ongevallen' te leggen.

0.3. De SWOV stelt voor langs 5 hoofdlijnen de verkeersveiligheid proberen verder te bevorderen. Dit kan niet betekenen dat deze hoofdlijnen op zich staan. Hoe ziet de samenhang tussen de verschillende hoofdlijnen er in de praktijk uit?

0.4. De NVVP-sturingsvisie 'Decentraal waar dat kan, centraal waar dat moet' is nog niet voluit doordacht voor de implementatie voor Duurzaam Veilig. Het lijkt nuttig - ook na de COVER-rapportage - hier nog een nadere beschouwing aan te wijden.

1. EERSTE HOOFDLIJN: Draagvlak bij weggebruikers en burgers

1.1. Moeten we accepteren dat verkeersveiligheidsproblemen maatschappelijk niet als zeer urgent worden beoordeeld of valt dit te beïnvloeden? Zo ja, hoe dan? Kan verkeersveiligheid op dit punt leren van andere beleidsterreinen? Hoe kan verkeersveiligheid 'meeliften' met de toegenomen aandacht voor veiligheid in onze samenleving, daar waar objectief gezien verkeersongevallen veel meer slachtoffers vergen dan andere bedreigingen?

1.2. Verondersteld wordt dat meer publiek/maatschappelijk, bestuurlijk en politiek draagvlak zal leiden tot meer en betere verkeersveiligheidsmaatregelen, die ook beter opgevolgd en nagevolgd zullen worden door de burgers en weggebruikers. Is er op dit gebied het nodige te leren uit andere beleidsterreinen en waar zouden verbeteringen op dit terrein precies toe kunnen leiden?

1.3. De SWOV bepleit de oprichting van een Nationaal Comité Duurzaam Veilig. Dit comité zou als doel moeten krijgen het verwerven van meer draagvlak voor de realisering van een duurzaam-veilig wegverkeer, juist op lokaal en regionaal niveau. Tevens zou dit comité behulpzaam kunnen zijn bij het leveren van achtergrondinformatie. Allereerst is van belang na te gaan hoe dit organisatorisch vorm te geven en met welke andere organisaties hierbij afspraken te maken? Gesuggereerd is om dit comité vanuit verschillende bronnen te financieren; wat zijn de kansen hierbij?

2. TWEEDE HOOFDLIJN: Infrastructuur

2.1. De SWOV beveelt aan om de (neven-)effecten van verschillende beleidsinstrumenten die nu overwogen worden voor het bereiken van de drie doelstellingen van het NVVP (bereikbaarheid - leefbaarheid - veiligheid) te bepalen, te achterhalen waar er gecombineerde belangen liggen of tegenstrijdigheden en hoe tot een optimalisatie gekomen kan worden. Dit vraagt enerzijds om een inventarisatie van de andere doelen, een analyse van de instrumenten om die doelen te bereiken en een beoordeling hoe de verkeersveiligheid hiervan zou kunnen profiteren. Bovendien zou er instrumentarium moeten komen hoe de verkeersveiligheid hier op een transparante wijze meegewogen zou kunnen worden (dit gaat dus meer over procedures en instrumentarium dan over inhoud).

2.2. De duurzaam-veilig-visie is vertaald in drie veiligheidsprincipes: functioneel gebruik (vereist categorisering van wegen), homogeen gebruik (vereist verkeersstromen waarin fricties zijn geminimaliseerd) en voorspelbaar gebruik (vereist voorspelbaarheid in wegverloop en verkeersgedrag). Er bestaat nog niet zoiets als een strategie hoe in de praktijk met deze drie principes gezamenlijk om te gaan en hoe de opeenvolging van maatregelen eruit zou moeten zien. Aanbevolen wordt een demonstratieproject te organiseren om dit soort strategische vragen in de feitelijke uitvoering te beantwoorden. Daarbij zou niet alleen naar infrastructurele aanpassingen gekeken moeten worden maar ook naar gedragsbeïnvloeding via educatie (in ruime zin), voertuigen en ITS-toepassingen. Wat is de kans van slagen; hoe lang zou zo'n project duren? De SWOV zou in deze fase willen volstaan met aan te geven hoe het demonstratieproject eruit zou kunnen zien, bij voorkeur in overleg met een potentieel demonstratiegebied.

2.3. In het NVVP is een eenvoudige rekenregel aangenomen, die uitgaat van de gedachte 'het onderhoudstempo bepaalt het tempo van uitvoering van een duurzaam-veilige infrastructuur' (eenderde deel van de veronderstelde 30-jarige uitvoeringsperiode voor 2010 realiseren). Er zijn signalen uit de praktijk dat deze tijdsspanne te lang is. Maar bovendien zou de maatlat 'vermijdbare ongevallen' wellicht tot een hoger tempo moeten leiden. Maar leiden bestaande planperiodes en mogelijke (beperkte) budgetten niet tot een lager tempo? Ook een andere invalshoek lijkt interessant: hoe kunnen bestaande budgetten die andere dan verkeersveiligheidsbedoelingen hebben, aangewend worden voor het realiseren van een duurzaam-veilige infrastructuur? En een vraag is: waar leidt sobere uitvoering precies toe? Zijn er andere beperkende factoren die een rol spelen bij versnelling van het uitvoeringstempo en wat zou hieraan te doen zijn? Aanbevolen wordt dit in een specifieke regio met specifieke plannen na te gaan.

2.4. Er zijn in de SWOV-nota vier specifieke uitwerkingen aangegeven om nader te verkennen: extra maatregelen op autosnelwegen, extra categoriseringsmaatregelen, veiliger wegbermen en spoorwegovergangen/light-railvervoer. De SWOV beveelt aan de praktische consequenties van de gedane suggesties te bezien en de mogelijke hindernissen hierbij in kaart te brengen en de suggesties voor oplossingen.

3. DERDE HOOFDLIJN: snelheidsbeheersing

3.1. Eigenlijk is een fundamenteel uitgangspunt van de duurzaam-veilig-visie een zodanige botssnelheid dat, gegeven de botscondities, ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is. Dat is inmiddels bijvoorbeeld vertaald in de 30 km/uur-zones, maar nog niet systematisch uitgewerkt en vertaald naar maximum rijnsnelheden. Aanbevolen wordt dit uit te voeren.

3.2. De SWOV beveelt aan te verkennen wat er in Nederland zou moeten gebeuren om ervoor te zorgen dat er binnen tien jaar geen snelheids-overtredingen meer plaatsvinden. Geloofwaardigheid van limieten en handhaving van die limieten staan daarbij centraal. De SWOV heeft gesuggereerd de wijze van het stellen van limieten en de mogelijkheden voor het doen wijzigen van limieten eens tegen het licht te houden. Daarnaast is gedacht om de huidige (starre) limieten aan te vullen met flexibele limieten. Wat zijn van een dergelijke aanvulling de kansen en op welke termijn?

3.3. Er zijn twee onderwerpen genoemd (snelheidstoezicht en toepassing van technologie) die in de naaste en de verdere toekomst benut kunnen worden om de veiligheid door snelheidsbeheersing verder te bevorderen. Nagegaan zal worden of aanvullend op de huidige en voorgenomen activiteiten nieuwe impulsen mogelijk zijn.

4. VIERDE HOOFDLIJN: Telematica en voertuigen

4.1. Er wordt veel verwacht van een bijdrage van ITS-applicaties voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Er is hier sprake van ontwikkelingen met een zeer sterke internationale dimensie. Voor Nederland is de vraag op welke wijze mogelijke ontwikkelingen op het gebied van voertuigen (categorisering van voertuigen) en ITS ingepast kunnen worden in de duurzaam-veilig-visie.

4.2. Snelheidsbeheersing van vrachtauto's en het toepassen van een black box zijn redelijk geaccepteerde maatregelen. De vraag is of dit gedachte-goed omgezet kan worden naar de zakelijke rijder: degene die aan het wegverkeer deelneemt en die via een werkgever aan te spreken zou zijn omdat hij bijvoorbeeld in een auto van de zaak rijdt. Naar dit onderwerp kan een nadere verkenning worden uitgevoerd.

4.3. Hoeveel verkeersveiligheid zou Nederland kunnen importeren vanuit Europese actie voor meer verkeersveiligheid. Welke strikte belemmeringen legt Europa ons nu op (je hoort vaak: dat kan Nederland niet zelf, maar we moeten wachten op Europese molens, en die malen nu eenmaal langzaam). Kortom: wat zijn hier de kansen en bedreigingen?

5. VIJFDE HOOFDLIJN: Hoge risico's onervaren verkeersdeelnemers

5.1. Ten onrechte is weleens gedacht dat Duurzaam Veilig uitsluitend infrastructuur zou behelzen. Dat is onjuist. Wel gaat de duurzaam-veilig-visie ervan uit dat een logische, begrijpelijke en voorspelbare omgeving de kans op fouten moet minimaliseren. Regelgeving vormt daarvan een onderdeel. Aanbevolen wordt de Nederlandse regelgeving nog eens door deze bril te bezien. Tevens wordt aanbevolen een antwoord te formuleren op de vraag waarom het zo moeilijk blijkt een visie te ontwikkelen op inhoud en uitwerking van het duurzaam-veilig-concept voor verkeersonderwijs, rijopleiding, voorlichting en toezicht en hoe hierin verbetering te brengen zou zijn.

5.2. Beginnende automobilisten lopen een relatief hoog risico. De vraag is langs welke wegen dit hoge risico verlaagd zou kunnen worden. Op grond van ervaringen en evidentie in het buitenland beschouwt de SWOV de invoering van een getrapte rijopleiding met restricties ten aanzien van de rijbevoegdheid als de meest veelbelovende veiligheidsmaatregel. Aanbevolen wordt na te gaan welke praktische invulling hieraan gegeven kan worden en wat de consequenties er van zijn.

5.3. Gemotoriseerde tweewielers lopen een relatief hoog risico. Er is al heel lang geprobeerd deze risico's te reduceren, maar de pogingen tot nog toe zijn weinig succesvol. Reden voor de SWOV 'een harde aanpak' in discussie te brengen: de huidige snorfiets-scootermiddel op te heffen en pas toe te staan op 18-jarige leeftijd een bromfiets te mogen berijden. Dit is als een zeer ingrijpend voorstel te kenschetsen. De SWOV beveelt aan dit plan nader uit te werken voor deze discussie.