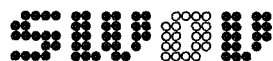


Verkeersveiligheid in regio en gemeente

Kennis en toepassing

**SWOV-studiedag ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan
5 november 1987, RAI Congrescentrum, Amsterdam**



STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID SWOV

Foto omslag: Theo Janssen; overige foto's: Studio Verkoren

1988. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170 2260 AD Leidschendam

Deze uitgave is mogelijk gemaakt door 3M Nederland.

Inhoud

Welkomstwoord 5

ir. R. Arnoldy, voorzitter SWOV

Openingstoespraak 7

mevr. drs. N. Smit-Kroes,
Minister van Verkeer en Waterstaat

Drieluik 1. Snelheidsvorming en -beïnvloeding

Snelheidsvorming en snelheidsbeïnvloeding 10
ing. J.A.G. Mulder, SWOV

Snelheid remmen, altijd en overal? 14
ing. F. Hogenkamp,
DVV, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Toepassing snelheidsbeïnvloeding op 80 km- wegen 18
F. Klok, Stafbureau korps Rijkspolitie
District Groningen

Drieluik 2. Stimuleringsplan voor gemeenten; Actie-25%

Actie-25%: De geest uit de fles? 23
ir. W.C.A.M. van den Bogaard
DVV, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid in een acht-stappen-plan. 25
ir. F.C.M. Wegman, SWOV

Actie-25% verkeersslachtoffers 29
ing. G.J.J. Willemsen, Gemeente Wijchen

Drieluik 3. Alcohol en ademanalyses

Rijden onder invloed: Verbeterd toezicht betaalt zichzelf. 33
mr. P. Wesemann, SWOV

Bestrijding en rijden onder invloed: Samen verantwoordelijk 36
mr. R.D.E. Daverschot, voorzitter
Verkeerscommissie Openbaar Ministerie (VECOM)

Rijden onder invloed: Mogelijkheden voor een nieuw offensief 40
hoofdcommissaris P.D. IJzerman,
Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC)

Forumdiscussie

Meerjarenplan Verkeersveiligheid: "Vooral een actieplan". 44

Ter afsluiting
drs. M.J. Koorstra, directeur SWOV 47

Toelichting bij de poster-expositie 49

Welkomstwoord

Ir. R. Arnoldy, voorzitter SWOV

Mevrouw de Minister, mijnheer van Vollenhoven, professor Asmussen, dames en heren,

Ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan biedt de SWOV u een Studiedag aan over het onderwerp: "Verkeersveiligheid in regio en gemeente; kennis en toepassing".

De SWOV werd opgericht op initiatief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en de Nederlandse Vereniging van Automobiellasseureurs NVVA, de RAI kwam er later bij.

Het doel dat de SWOV moest nastreven was: "Door *toepassing* van de resultaten van wetenschappelijk onderzoek — op feitelijke waarnemingen gebaseerd — te komen tot een verbetering van de veiligheid op onze wegen".

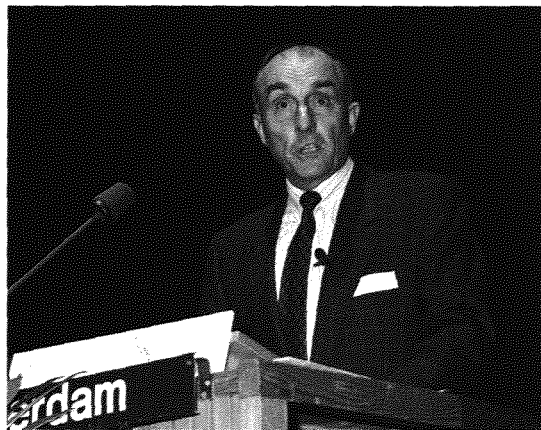
De oprichters waren tot het besef gekomen dat wetenschappelijk onderzoek onontbeerlijk was voor een effectieve aanpak van het bestrijden van de verkeersonveiligheid.

Heeft de SWOV aan dat doel beantwoord? Ik denk het wel. Echter, het toepasbaar maken van resultaten van wetenschappelijk onderzoek, veronderstelt dat die resultaten beschikbaar zijn. In de beginjaren van de SWOV waren die echter noch in Nederland, noch elders in de wereld, in voldoende mate voorhanden.

De SWOV was aanvankelijk dus genoodzaakt eerst zelf onderzoek te gaan doen. In de loop der jaren heeft de SWOV, door samenwerking met op deelterreinen gespecialiseerde onderzoekinstellingen, het onderzoekspotentieel in Nederland uitgebouwd. Daarnaast zijn internationale contacten tot stand gebracht met andere kennisbronnen.

De SWOV voert in haar naam "wetenschappelijk onderzoek" en stelt zich ten doel het "toepasbaar maken van onderzoekresultaten". Beide zijn onontbeerlijk voor applicaties in de praktijk.

De wetenschapper moet daartoe begrip hebben van deze applicaties. Dit betekent dat de wetenschapper regelmatig contact moet hebben met degenen die de kennis moeten toepassen. Schakels daartussen zullen verstoringen werken. De roep om toepasbare kennis is begrijpelijk en moet door de SWOV gehonoreerd worden. Echter, toepasbare kennis leveren betekent dat alle stukjes van de legpuzzel van onderzoekresultaten beschikbaar moeten zijn.



Het is van groot belang voor een integraal inzicht in de verkeersonveiligheid alle stukjes van de verkeersonveiligheidspuzzel in hun samenhang te kunnen bezien.

Waarom richten we ons vandaag op de "Verkeersveiligheid in regio en gemeente"?

Twee citaten uit de brochure bij het MPV, het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987 - 1991: "De bestrijding van de verkeersonveiligheid kan niet alleen door een minister in Den Haag aangepakt worden" én "Bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid hebben gemeenten een spilfunctie".

De kennis, die de SWOV vergaart, zal ook in de gemeenten toepassing moeten vinden. Regionale organen hebben daarbij tot taak "de kennis over de aanpak van de verkeersonveiligheid te beheren en te verspreiden".

Door voordrachten en posterpresentaties beoogt de SWOV u een beeld te geven van een deel van de onderwerpen waarover bij de SWOV praktische kennis aanwezig is.

De thema's van de drieluiken en de forumdiscussie handelen vandaag over de speerpunten uit de MPV. Deze kunnen naar onze mening alleen dan kansrijke aanvalspunten zijn, wanneer regio en gemeente "mee ten strijde trekken".

Na deze uiteenzetting van onze bedoelingen heet ik allen gaarne welkom. Een speciaal welkom voor professor Asmussen, de man die de SWOV de eerste 23 jaar heeft geleid.

Van "eenmansbureau" groeide de SWOV uit tot een "onderzoeksinstituut" met een centrale, on-

derzoek coördinerende en kennis integrerende functie op het gebied van het verkeersveiligheidsonderzoek in Nederland.

Ook internationaal kreeg de SWOV erkenning, met name door haar voortrekkersrol in het zoeken naar een meer effectieve benadering van de verkeersonveiligheid. Wij hopen in de toekomst ons maatschappelijk nut te blijven bewijzen.

Mevrouw de Minister, de SWOV biedt ter gelegenheid van haar verjaardag de "werkers in het veld" en de "beslissers" deze Studiedag aan. Voor U hebben we nog iets meegebracht.

"Alcohol in het verkeer bestrijden" is één van de kansrijke punten uit Uw Meerjarenplan. Naar onze mening zelfs het belangrijkste.

Daarom bieden wij U het eerste exemplaar van een nieuwe SWOV-brochure aan, getiteld: "Alcohol en verkeer; een dodelijke combinatie".

Het bestrijden van alcohol in het verkeer kan, maar dan moet er nog wel het één en ander veranderen. Misschien kunt U deze brochure daartoe ook onder de aandacht van Uw collega's brengen.

Mevrouw de Minister, mag ik U de brochure nu overhandigen en U uitnodigen onze Studiedag te openen?



Openingstoespraak

mevr. drs. N. Smit-Kroes, Minister van Verkeer en Waterstaat

Dames en heren, geachte jarige,

25 jaar: dat wordt je niet vanzelf! Dat laat je ook niet ongemerkt voorbij gaan. En hoe gaat dat met zo'n jubileum, of het nu om een persoon gaat of om een instelling: je blikt terug op wat er zoals gebeurd is. Je probeert aan te geven wat de jubilaris voor zijn omgeving betekend heeft. Omzien in bewondering? of in verwondering? Beide, denk ik.

Allereerst zijn daar de wapenfeiten, waarbij produkten van de SWOV de bestrijding van de verkeersonveiligheid een flinke stap vooruit hebben geholpen. De ontwikkeling van geleiderailconstructies, het onderzoek van de alcoholproblematiek, de effectmatige onderbouwing van de verplichte gordel, helm en achterreflector. Zo kan ik nog wel even doorgaan.

Verwondering ook. Want hoe relativerend kan zo'n terugblik niet worden als je ook hoort dat de onderzoekers de feitelijke effecten van de meeste maatregelen niet apart kunnen terugvinden bij de daling van het aantal verkeersslachtoffers.

De conclusie moet zijn dat het beleid slechts in zijn totaliteit bezien mag worden.

We zijn met zijn allen blijkbaar wel in staat een som van maatregelen te verzinnen die in elk geval per saldo positief is.

Dat is niet niets en al is ook het effect van onderzoek niet geïsoleerd aan te geven: de onderzoekswereld heeft zijn rol bij de totstandkoming van het verkeersveiligheidsbeleid gespeeld en dus óók zijn bijdrage geleverd.

Ik hoef daar nu niet uitgebreid op in te gaan. De betekenis die het verkeersveiligheidsonderzoek — en dus ook de SWOV en haar kennis — in de praktijk hebben, staan vandaag sowieso centraal. U bent daar de hele dag mee bezig.

Bij die constatering wil ik echter nog wel een kanttekening plaatsen, een positieve nog wel. De manifestatie van vandaag lijkt in een bepaald opzicht op wat in de jaren zestig een "Amerikaanse fuif" werd genoemd: iedere genodigde neemt zelf eten of drinken mee en draagt zo bij aan het slagen van het feest. Dat geldt vandaag heel duidelijk voor het "menu": als je het programma goed bekijkt, zie je dat de SWOV de bijdragen voor deze dag overal vandaan heeft gehaald.

Dat lijkt me een goede zaak en ook in dat opzicht kan met tevredenheid op de ontwikkelingen in het verleden worden teruggeblikt. Zo'n aanpak — ook elders is kennis te halen — is een verbetering



ten opzichte van het nog niet zo verre verleden.

Té lang hebben velen de SWOV vooral gezien als een kennisbron, terwijl zo'n instituut toch ook krachtig moet zijn als kennispomp, met of zonder filters.

In dat opzicht is de jarige SWOV niet de SWOV van vroeger.

Maar geldt dat niet voor elke jarige?

Bij verjaardagen horen verlanglijstjes.

De SWOV is te bescheiden geweest om zo'n lijst te presenteren. Een dergelijke bescheidenheid kan ik mij als eerstverantwoordelijke voor de verkeersveiligheid niet veroorloven.

Daarom grijp ik dit jubileum aan om — al ben ik maar gast — een eigen verlanglijstje op tafel te leggen: niet alleen bij de SWOV maar bij de hele verkeersveiligheidswereld zoals die hier in de zaal bijeen is: onderzoekers, beleidsmakers, politiemensen, technici, adviseurs en politici.

Bovenaan mijn lijstje staat, u weet het al, de taakstelling verkeersveiligheid: 25% minder slachtoffers in het jaar 2000. Het MPV richt een indringend appèl aan alle verantwoordelijken om die taakstelling over te nemen. En ik kan het ook hier niet laten dat appèl te herhalen.

Het is niet de eerste keer dat u dit van mij hoort, en het zal niet de laatste keer zijn: Houdt u de taakstelling op de agenda en blijf steeds weer de verkeersveiligheid betrekken bij uw beslissingen en handelen.

U bent vaker in de positie dat te doen dan u denkt. Zo hoorde ik laatst dat de officier van justitie van Roermond heeft aangekondigd dat hij in

een driehoeksoverleg met politie en gemeentebesturen de taakstelling aan de orde zal stellen. Zo'n voorbeeld verdient navolging. En er zijn talloze situaties te bedenken waarin de verkeersveiligheid een vast punt van overleg en beleidsafweging kan en zou moeten zijn. Ik zou u willen vragen daar creatief in te zijn.

Op drie elementen van het MPV wil ik nog even apart ingaan. U behandelt ze vandaag ook: het stimuleringsplan; de snelheidsbeheersing en de alcoholproblematiek.

Het stimuleringsplan, de Actie -25%, vormt het tweede punt van mijn verlanglijstje. Allereerst: het gaat goed!

Op dit moment hebben 621 gemeenten zich aangemeld voor de Actie -25%, en zich daarmee achter de taakstelling geschaard.

Een verrassend hoog aantal, maar er zijn er dus nog steeds 93 die zich niet aangemeld hebben. Naar ik heb begrepen zijn daar gemeenten bij die ethische bezwaren hebben tegen de vorm van het stimuleringsplan: "Overheden horen geen geld te ontvangen voor iets wat ze toch al zouden moeten doen". "Geld koppelen aan doden en gewonden is ethisch niet verantwoord". Nu kun je nooit goed tegen ethische bezwaren zijn. Een ieder heeft recht op zijn overtuiging en met discussies over ethiek raak je al snel op glibberig terrein.

Ik respecteer de bezwaren van de bewuste gemeenten dus, maar voor de gemeenten zélf kan ik pas respect opbrengen, wanneer ze hun ethische bezwaren tegen het premieaspect van het plan geen beletsel laten zijn om de taakstelling-op-zich te onderschrijven.

Want laten we dáár geen misverstand over laten bestaan: je hóeft de premie niet te accepteren. Je kunt ook zeggen: die taakstelling — prima; premies — dat hoeft van ons niet.

Dan onderschrijf je het nationale streven om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen — dat lijkt me ethisch gezien een gebod —, en doe je toch andere ethische principes geen geweld aan.

Dus: gemeenten: toon dat u zich de ernst van het probleem bewust bent en leg uzelf in ieder geval de taakstelling op. En, u allen hier in de zaal, ook hier weer: ik durf te stellen dat u, gemeentefunctionaris of niet, vaker dan u zelf denkt, in de positie bent dat u gemeenten kunt wijzen op hun verantwoordelijkheid, maar vooral

op hun mogelijkheden om de verkeersonveiligheid te bestrijden. Als u erin slaagt met de kennis die u inmiddels hebt opgebouwd gemeenten te prikkelen tot concrete, resultaatgerichte activiteiten, dan is de tweede wens van mijn verlanglijstje vervuld.

Derde punt op mijn lijstje: beheersing van de snelheden.

Zeer tot mijn spijt moet ik constateren dat de aandacht voor de snelheidsproblematiek de laatste tijd óók in verkeersveiligheidskringen bijna uitsluitend gericht is op de maximumsnelheid op autosnelwegen. Dit is een belangrijk onderwerp, vooral ook gezien het feit dat de huidige toestand met een niet-gehandhaafde en ook niet-gerespecteerde limiet het respect voor de regels in het algemeen schaadt.

Maar voor de verkeersveiligheid in directe zin zijn de andere snelheidslimieten belangrijker.

Mijn grote zorg is de snelheidsbeheersing op 80- en 50-km wegen. Dat probleem is de laatste jaren toch wel aan de aandacht van velen ontsnapt.

En het speerpunt "maximum snelheden" uit het MPV zal dan ook op dat gebied een voorname invulling moeten krijgen, naast de aandacht voor de meer algemene snelheidsmatiging. Als een grotere maatschappelijke aandacht, én meer aandacht van de verkeersveiligheidsdeskundigen, op dit gebied tot meer veiligheid leidt, ben ik voor dit punt van mijn verlanglijstje tevreden gesteld.

Dames en heren, we zijn er nog niet. Ik noem nu het vierde punt, dat eigenlijk bovenaan staat: alcohol in het verkeer.

Ik ben blij dat de wettelijke invoering van de ademanalyse per 1 oktober van dit jaar gehaald is. De Kamer had daar uitdrukkelijk om verzocht. En het is gelukt.

De komende maanden krijgt de politie de beschikking over de nieuwe apparaten, de opleiding van politiemensen hiervoor loopt inmiddels en de publieksvoorlichting gaat binnenkort van start.

Mijn collega van Justitie en ik verwachten dat de politie nu effectiever het rijden onder invloed kan bestrijden. Ik zou wensen, dat dat ook inderdaad opgepakt wordt. Immers, de politie krijgt niet alleen de beschikking over dit apparaat, er zijn ook flankerende maatregelen. Zo is met financiële steun van Verkeer en Waterstaat het zogenaam-

de Haagse opsporingsmodel ontwikkeld. Daarbij worden niet alleen zogenaamde verdachte rijders aan een ademtest onderworpen, maar iedereen die aangehouden wordt.

Gebleken is dat daarmee veel meer overtreders van artikel 26 worden opgespoord. Jammer, dat onlangs een korpschef zich tegen deze methode heeft uitgesproken. Zou men niet overal effectiviteit nastreven?

Een andere flankerende maatregel is de doelgroepgerichte campagne van VVN: voorlichting op de plekken waar veel jonge automobilisten komen, zoals sportkantine, disco's. Voor de onderzoekers onder u is het misschien interessant te horen dat er onderzoek naar daadwerkelijke gedragsveranderingen op dit punt plaatsvindt. De eerste resultaten lijken op wat de SWOV vond in het onderzoek rij- en drinkgewoonten.

Tenslotte moet ik u bekennen, dat ik met enige na-ijver naar Duitsland kijk. Daar wordt onder meer gewerkt met een puntenlimiet. Bij de overschrijding daarvan kan de Duitse weggebruiker verplicht worden deel te nemen aan een educatieve cursus. In dit systeem van punten ligt tevens de dreiging besloten, dat men op den duur het rijbewijs kan kwijtraken. Daar gaat een zeer preventieve werking van uit.

Nu wij bezig zijn met een herziening van het rijbewijsregime — het puntensysteem maakt hiervan onderdeel uit — stel ik mij voor hier het maximale uit te halen, om op die manier het alcoholmisbruik in het verkeer rigoreus terug te dringen. Omvang en ernst van de alcoholproblematiek dwingen hiertoe.

Ik wil mijn verlanglijstje eindigen met een appèl dat wat meer specifiek op het onderzoek betrekking heeft.

Mijn vraag aan de onderzoekers is: Zoek naar grensverleggende mogelijkheden. Mij bekruipt vaak het gevoel dat we te veel bezig zijn met het perfectioneren van de kennis over oorzaken en maatregelen waarmee we eigenlijk al best uit de voeten kunnen.

Er is behoefte aan nieuwe manieren om aan de wet van de afnemende meeropbrengst te ontkomen.

Richt uw onderzoeken op concrete mogelijkheden voor praktijktoepassingen. Bij de opzet van de SWOV-nieuwe stijl is dat aspect al meer benadrukt, maar we moeten verder die kant op. Het is nog steeds zo dat in de wereld van de weten-

schappers kwaliteit gemeten wordt aan de hand van het aantal publicaties. Ik denk dat het tijd wordt voor een andere kwaliteitstoets.

Misschien is het een aardige gedachte voor de SWOV om eens te stappen op een belonings-systeem voor onderzoekers wier adviezen in de praktijk feitelijk tot resultaat hebben geleid.

We hebben behoefte aan maatregelen waar we in de praktijk wat mee kunnen doen. Maatregelen die anderen aanzetten tot eigen activiteiten, maatregelen die tot navolging inspireren. Maatregelen waarvan een groot effect verwacht kan worden. Hier ligt een taak voor instellingen als de SWOV!

Ik denk dat er mogelijkheden genoeg zijn. Ik zou dan ook tegen de jarige willen zeggen: pak deze uitdaging op. Met 25 jaar bent u in de kracht van uwe leven!

Drieluik 1. Snelheidsvorming en -beïnvloeding

Snelheidsvorming en snelheidsbeïnvloeding

Ing. J.A.G. Mulder, SWOV

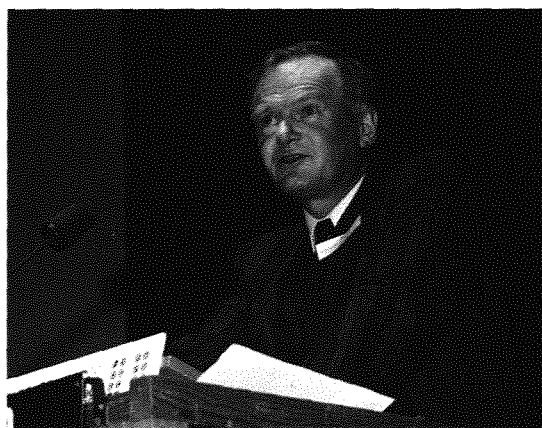
In het onlangs verschenen Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 vormt snelheid een speerpunt in de aanpak. In deze bijdrage zal ik proberen de problemen te schetsen die zich voordoen in de relatie tussen snelheid en de verkeersonveiligheid. Dat is geen eenvoudige opgave omdat deze relatie nogal gecompliceerd is.

Als hier gemakshalve gesproken wordt over snelheid, dan worden daarmee twee zaken bedoeld, namelijk *snelheidsvorming*: de vraag op grond waarvan een weggebruiker zijn snelheid kiest en waarom en *snelheidsbeïnvloeding*: kan die snelheid worden beïnvloed en zo ja, door wie, door wat en waarmee?

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens bepaalt dat een bestuurder zijn snelheid zodanig moet regelen dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade kan ontstaan en dat een bestuurder in staat moet zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.

De op zich eenvoudige formulering van deze regels betekent overigens niet dat zij ook eenvoudig zijn na te leven. De bestuurder wordt hier min of meer aan zijn lot overgelaten.

Immers wanneer ontstaat gevaar of hinder? Hoe neemt een bestuurder dat waar? Binnen welke afstand kan een voertuig tot stilstand worden gebracht? De praktijk leert dat in deze opzichten tussen bestuurders (grote) onderlinge verschillen kunnen bestaan. Dezelfde praktijk leert ook dat dit gegeven tot ongevallen leidt. In uiterste instantie kan zelfs worden gesteld dat bij ieder ongeval in beginsel een onjuiste snelheidskeuze een rol heeft gespeeld. Dat kan zo zijn bij ongevallen waarbij meer dan één bestuurder betrokken is en waarbij het gaat om het niet goed schatten van de afstand en de bewegingskenmerken (waaronder de snelheid) van medeweggebruikers, maar ook bij enkelvoudige ongevallen waarbij de snelheid te hoog is gebleken om het voertuig in een kritische samenloop van omstandigheden (nat wegdek, slecht zicht, vermoeidheid, alcoholgebruik) op de weg te houden of op tijd te kunnen ingrijpen.



Het kan dus niet worden ontkend dat snelheid een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersonveiligheid is.

Wordt de kans op een ongeval in belangrijke mate beïnvloed door de rijsnelheid, de botssnelheid is relevant voor de afloop van een ongeval in termen van kans op letsel en ernst van dat letsel. Maar toch is er geen eenvoudig verband aan te geven tussen rijsnelheid en verkeersonveiligheid.

Zo kan eenvoudig worden gesteld dat hoe hoger de snelheid is, des te meer ongevallen er zullen gebeuren. Wel kan worden beredeneerd dat grotere snelheidsverschillen tussen voertuigen de kans op ongevallen doen toenemen. Snelheidsverschillen leiden tot het uitvoeren van gevaarlijke manoeuvres, die bovendien voor anderen slecht zijn te voorspellen en dit vergroot de kans op ongevallen. Dit theoretische verband is echter door onderzoek niet afdoende vastgesteld. Dat geldt wel voor de relatie tussen snelheid en de ernst van de afloop van een ongeval. Daaruit kan worden geconcludeerd dat hogere rijsnelheden leiden tot een ernstiger afloop van ongevallen.

Bij het onderzoek naar de relatie ontmoet de onderzoeker nog een ander probleem: uit de ongevallengegevens zoals die door de politie worden geregistreerd kan dit verband in het geheel niet worden afgeleid aangezien de snelheid daarin niet als variabele voorkomt.

Om een indruk te krijgen over de omvang van het probleem kunnen we kijken naar de maximaal toegestane snelheden op verschillende wegen. Nederland, onderverdeeld naar snelheid, kent

zeven gebieden: van woonerf tot de autosnelweg. In elk van deze gebieden zal de geschetste problematiek in mindere of meerdere mate spelen.

Ruim driekwart van alle ongevallen op wegen buiten de bebouwde kom gebeurt op wegen met een limiet van 80 km/uur. Ook de wegen binnen de bebouwde kom, waar doorgaans een algemene limiet van 50 km/uur geldt, scoren voor wat betreft de onveiligheid hoog. Niet voor niets richt de aandacht in het Meerjarenplan zich dus vooral op deze soorten wegen.

Zonder nu meteen te zeggen dat bij alle ongevallen snelheid de meest oorzakelijke factor vormt bij het ontstaan ervan, kan wel worden gezegd dat op de genoemde wegen doorgaans van aanzienlijke snelheidsverschillen sprake kan zijn.

Zoals we net hebben gezien kan dit een bijdrage vormen tot het ontstaan van ongevallen. Daar komt bij dat een niet onaanzienlijk deel van de ongevallen bestaat uit botsingen tussen deelnemers aan langzaam en aan snel verkeer, waarbij snelheidsverschillen per definitie aanwezig zijn. Autosnelwegen behoren tot de veiligste wegen. Het snelheidsbeeld is daar meer homogeen. De gemiddelde snelheid ligt er wel hoog en in onverwachte situaties kan dit leiden tot een ernstiger afloop, zeker wanneer deze gepaard gaan met korte volgfstanden. Verder moet ervoor worden gewaakt dat niet grotere snelheidsverschillen worden geïntroduceerd.

Gegeven het verband tussen snelheid en onveiligheid en de relatie tussen snelheid en de ernst van de afloop, is er vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid een noodzaak tot het beheersen van de rijsnelheid en waar keuze van een juiste, aan de omstandigheden aangepaste, snelheid door de individuele weggebruiker — blijkens de praktijk — niet optimaal wordt (of kan worden) gemaakt, zal de overheid door het treffen van maatregelen trachten een zekere uniformiteit te bewerkstelligen.

Het beleid van de overheid betreffende de snelheid op de Nederlandse wegen is dan ook gericht op het beheersen en reguleren daarvan. De middelen die daarbij worden toegepast zijn: het opleggen van snelheidslimieten, het aanbrengen van fysieke snelheidsbeperkende maatregelen het geven van adviezen over rijsnelheden.

Opleggen van een voorgeschreven snelheid kan in beginsel op twee manieren gebeuren: ge-

bonden aan de weg of gebonden aan het voertuig. Regels die moeten worden geaccepteerd, nageleefd en zo niet, gecontroleerd en afgewongen.

Ook nu wordt het de weggebruiker niet gemakkelijk gemaakt. Er staat een bord dat de limiet aangeeft, maar de weg- en omgevingskenmerken sluiten daar niet bij aan, nodigen uit tot een hogere snelheid. Dit uitgelokte snelheidsgedrag leidt dan tot gevaarlijke situaties, al was het alleen maar omdat een aantal mensen zich wel aan de limiet zal houden, waardoor juist snelheidsverschillen worden gecreëerd.

Een ander voorbeeld betreft overgangen van buiten naar binnen de bebouwde kom. Een bord met 50 km/uur en voor het overige een nauwelijks waarneembaar verschil in kenmerken, laat staan de noodzaak tot afremmen, is natuurlijk volstrekt ongeloofwaardig. Op dit punt zijn bijvoorbeeld in Frankrijk ervaringen opgedaan door bij het naderen van de bebouwde kom een rotonde aan te leggen. De noodzaak om daarvoor af te remmen levert een andere instelsnelheid voor het rijden in de bebouwde kom.

Het louter plaatsen van borden waarop een maximum snelheid wordt aangegeven is dus geen garantie dat deze snelheid dan niet zal worden overschreden en een dergelijke maatregel moet kennelijk worden ondersteund door het uitvoeren van toezicht, maar ook door het aanbrengen van voorzieningen die snelheidsbeperkend werken. Dit kan langs twee wegen. De eerste is het aanbrengen van dusdanige belemmeringen dat het niet of nauwelijks mogelijk is om zonder ernstig comfortverlies of zelfs schade te rijden met een snelheid die hoger is dan de aangegeven snelheid. De tweede is het door vormgeving benadrukken van het speciale karakter van bepaalde gebieden waaruit moet volgen dat hard rijden ongewenst is.

De wetgever heeft ook de mogelijkheid geschapen tot het geven van adviezen over de gewenste snelheid. Omstandigheden waaronder deze adviesnelheden worden gegeven zijn: permanente discontinuïteiten in het wegverloop die het de bestuurder lastig maken een juiste snelheid te kiezen (bijvoorbeeld krappe bogen) en tijdelijke discontinuïteiten (bijvoorbeeld filevorming). In het eerste geval gebeurt de advisering met vaste borden, in het tweede geval door middel van matrixborden die al naar gelang de omstandigheid zich voordoet, kunnen worden in- of uitgeschakeld.

Overigens moet, zeker bij permanente discontinuïteiten, met het geven van adviesnelheden terughoudendheid worden betracht. Pas als aanpassing van het wegontwerp niet tot de mogelijkheden behoort, zullen andere maatregelen moeten worden overwogen waarbij een adviesnelheid één van de mogelijkheden is.

Feitelijke gegevens over de invloed van adviesnelheden op de snelheidskeuze zijn er niet. Wel bestaat de indruk dat zij, mits op de juiste wijze toegepast zodat bij niet opvolging de bestuurder direct wordt geconfronteerd met de gevolgen (bijvoorbeeld discomfort), een leereffect teweegbrengen dat uiteindelijk een gunstig gevolg heeft op de snelheidskeuze. Dit sluit aan bij de in de literatuur te vinden stelling dat specifieke limieten die zijn aangepast aan de wegkenmerken of omstandigheden effectiever zijn dan algemene limieten.

Deze maatregelen, mits nageleefd, zorgen voor een zekere homogeniteit in de verkeersstromen, maar ze zijn vaak te algemeen om effectief te zijn in specifieke situaties. Daarnaast hebben bestuurders ook binnen het regiem van limieten een zekere vrijheid van snelheidskeuze. Het is aannemelijk dat tal van factoren en combinaties daarvan een rol zullen spelen. Hierbij valt te denken aan kennis, ervaring en vaardigheden van de bestuurder, de geestelijke en lichamelijke gesteldheid, het reismotief, het reisdoel en de tijdsdruk, kennis over de route en de te verwachten problemen daarop, vormgeving en toestand van de weg, het soort voertuig, de licht- en weersgesteldheid.

Uit wetenschappelijk onderzoek is echter nog steeds niet voldoende duidelijk kunnen worden welke overwegingen de snelheidskeuze uiteindelijk bepalen. Niettemin is juiste snelheidskeuze afhankelijk van de omstandigheden uiterst relevant.

Het SWOV-onderzoekterrein heeft betrekking op snelheidsvorming en -beïnvloeding, waarmee de bestuurder en zijn rijtaak centraal worden gesteld.

Men kan zich indenken dat de snelheidskeuze tot stand komt via invloeden die zich afspelen op een gebruikelijke indeling van drie niveaus in de rijtaak: het strategische, het tactische en het operationele niveau. Op het strategische niveau spelen zich zaken af als reisplanning en routekeuze: doel, vertrek- en aankomsttijdstip, karakter van de wegen waarop zal worden gereden

en daarvan afgeleid een keuze van een gemiddelde rijnsnelheid. Op het tactisch niveau wordt een actuele snelheid gekozen die is afgestemd op de uit te voeren manoeuvre en op het operationeel niveau wordt de snelheid gekozen waardoor het koershouden niet in gevaar komt.

De op enig moment gekozen snelheid zal een resultante zijn van keuzen en beslissingen bij elk van de voorgaande onderdelen van de rijtaak. Hierbij zullen in een eerder stadium genomen foutieve beslissingen van invloed zijn op latere beslissingen of op een moment tot kritische omstandigheden leiden.

De directe relatie tussen snelheid en ongevallen kan waarschijnlijk het meest duidelijk worden gelegd op het tactisch en operationeel niveau in de rijtaak. Op het strategisch niveau zal zo'n relatie waarschijnlijk slechts indirect kunnen worden afgeleid. Niettemin kan op alle genoemde niveaus beïnvloeding plaatsvinden om uiteindelijk te bewerkstelligen dat op de niveaus waar de directe relatie ligt, gunstige voorwaarden worden geschapen.

Als enkele belangrijke manoeuvres waarbij een juiste snelheidskeuze zeer relevant is kunnen worden genoemd: volgen, inhalen, de nadering van kruisingen en het koershouden, vooral in bogen. Het veel voorkomen van ongevallen waar deze manoeuvres deel van hebben uitmaakt kan dus op onjuiste snelheidskeuze duiden. Zonder nu de directe relatie te kennen tussen de snelheid en het ontstaan van het ongeval kunnen wel maatregelen op elk van de genoemde niveaus van de rijtaak worden gericht met als doel de snelheid te beïnvloeden. Die maatregelen kunnen worden getroffen op het gebied van de zogenaamde drie E's: engineering, education en enforcement. Engineering: de voertuigconstructie en de vormgeving en uitrusting van de wegen; education: attitudes, kennis en vaardigheden bijbrengen aan de bestuurder; enforcement: wetgeving en politietoezicht.

Zo zijn er talloze mogelijkheden om de weggebruiker een handje te helpen bij het kiezen van een juiste snelheid, maar de vraag is willen we dat ook? Politiecontrole, zeker als die onopvallend is, wordt slecht geaccepteerd. Snelheidsbegrenzers worden als een aantasting van de persoonlijke vrijheid gezien. We rijden in auto's die flink wat harder kunnen dan de maximum toegestane snelheid en studies wijzen uit dat met auto's die snel kunnen rijden ook harder

wordt gereden. Er worden wegen aangelegd die hoge snelheid uitlokken.

Snelheidsovertredingen worden doorgaans niet als ernstig gezien. Veel snelheidsovertredingen worden tijdens zakelijke ritten begaan; de opgelegde boetes als zakelijke kosten afgedaan.

Als het ernst is met de bestrijding van de verkeersonveiligheid zal ook aan dit soort zaken aandacht moeten worden besteed.

Inmiddels is uit onderzoek duidelijk geworden dat maatregelen die zijn bedoeld om het snelheidsgedrag te beïnvloeden bij niet-naleving voor de bestuurder duidelijk waar te nemen gevolgen moeten hebben die in vergelijkbare situaties ook dezelfde moeten zijn. Die gevolgen kunnen betrekking hebben op discomfort, de noodzaak tot stuurcorrectie, de confrontatie met politietoezicht en daaruit voortvloeiende financiële gevolgen enz. Op deze wijze kan een leer-effect optreden dat in overeenkomstige situaties voor een aangepaste snelheidskeuze zorgdraagt. Zolang aan die voorwaarden niet is voldaan hebben maatregelen geen of slechts kortstondig effect.

Een voorbeeld dat hierbij aardig aansluit is de maatregel om bogen van bebakening en bebording te voorzien wanneer die bogen buiten het normale verwachtingspatroon van de bestuurder vallen. Consistent toegepast lijkt dit een goede maatregel. Ongevallen in bogen komen relatief vaak voor; het betreft meestal eenzijdige ongevallen hetgeen duidt op problemen in de directe besturingstaak. Uit een onlangs door de SWOV uitgevoerd beperkt onderzoek blijkt dat de daarvoor bestaande richtlijn niet altijd en overal op dezelfde manier wordt toegepast. Dit heeft tot gevolg dat de weggebruiker in vergelijkbare situaties met verschillendsoortige informatie kan worden geconfronteerd. In het licht van het voorgaande is dit natuurlijk ongewenst.

Voeg daarbij dat de fixatie van de aandacht van een bestuurder meer op de rechter dan op de linker helft van zijn gezichtsveld is gericht. Informatie van links wordt daardoor meer gemist dan informatie van rechts. Bij rijden in bogen blijkt dat bijvoorbeeld doordat bogen naar links slechter worden gevolgd — meer koerscorrecties vragen — dan bogen naar rechts. Bij de informatieverschaffing met daarbij rekening worden gehouden. Datzelfde geldt trouwens bij geheel het wegontwerp.

Ook bij het wegontwerp zou het verwachtings-

patroon van weggebruikers een grotere rol moeten spelen dan nu het geval is.

Reële voorspelling van de snelheidskeuze zou een grotere rol moeten spelen dan gewenste snelheid of een limiet.

Een ander voorbeeld is het snelheidsgedrag bij slechte weersomstandigheden. In het bijzonder bij regen wanneer de verminderde wrijving tussen band en wegdek een lagere snelheid noodzakelijk maakt, blijkt dat gemiddeld wel een lagere snelheid wordt aangehouden, maar niet voldoende lager om te compenseren voor de verminderde wrijving. Hier zou bijvoorbeeld het verschaffen van een betere kennis over oorzaak en gevolg een passende maatregel lijken.

Ook wanneer men met behulp van voorlichting en politietoezicht de snelheidskeuze zou willen beïnvloeden, moet worden aangesloten op de niveaus waarop die keuze plaatsvindt.

De voorlichting kan in principe worden gericht op de verbetering van kennis, de vergroting van vaardigheden en de verandering van attitudes: de kennis over processen en wetmatigheden in het verkeersgebeuren en de mogelijkheden die de individuele verkeersdeelnemer open staan tot beheersing hiervan door aanpassing van snelheid, volgtijd, enz. de vaardigheden om bijvoorbeeld een reis goed te plannen en daardoor tijdsdruk en gehaast rijden te voorkomen.

Hoeveel mensen realiseren zich de beperkte tijdswinst die wordt geboekt wanneer sneller wordt gereden dan de limiet aangeeft? Toch gebeurt het.

Uit onderzoek is ook komen vast te staan dat bijvoorbeeld op autosnelwegen de gemiddelde snelheid hoger is nadat een file is opgeheven dan voordat de file ontstond. Deze compensatie is wellicht op autosnelwegen niet zo'n probleem, maar waar leidt het op andere wegen toe?

Voorlichting gericht op de verandering van attitudes zal afhankelijk zijn van de aard van de problematiek, zoals de groep weggebruikers die snelheidsovertredingen pleegt, de omstandigheden waaronder dit gebeurt en de te verwachten effecten van een campagne.

Maatregelen, onverschillig op welk gebied, zullen sneller worden nageleefd wanneer de nood-

zaak tot naleving duidelijk is of wanneer men direct met de gevolgen van niet-naleving wordt geconfronteerd. Bij vele maatregelen is de noodzaak tot naleving niet voor alle weggebruikers onmiddellijk duidelijk. Voorlichting lijkt dan een populair middel om deze duidelijkheid te verschaffen. Meestal gaat men ervan uit dat veel mensen bereikt kunnen worden, terwijl de kosten beperkt kunnen blijven. De conclusies van onderzoek naar het effect van voorlichting zijn doorgaans dezelfde: er is wel een effect, dit is echter meestal klein en van korte duur. Een verbetering van het effect van voorlichting wordt bewerkstelligd door deze te ondersteunen met gericht politietoezicht. Onderzoek naar een combinatie van deze twee duidt niet alleen op een groter effect, maar ook op een langere duur van dat effect.

Tot slot van dit betoog lijkt het volgende te kunnen worden vastgesteld:

- Er is reeds veel onderzoek gedaan naar de

kenmerken waarop bestuurders hun snelheidskeuze bepalen, waarbij veel nog niet is begrepen. Dit is denk ik een argument om met dat onderzoek door te gaan.

- Er lijken veel ongevallen te gebeuren waarvan een relatie met de rijsnelheid aannemelijk is.

- Er mag van worden uitgegaan dat reductie en homogenisering van snelheid de kans op ongevallen kan verkleinen.

- Hoewel niet alles is begrepen, kunnen nu reeds maatregelen worden getroffen om een dergelijke reductie en homogenisering te bewerkstelligen en als het ernst is met de bestrijding van verkeersonveiligheid zal men die maatregelen ook moeten treffen.

- De belangrijkste daarvan lijken vooralsnog de infrastructurele maatregelen die in meer fysiek beperkende zin werkzaam zijn en bepaalde vormen van politietoezicht.

De beide volgende inleiders van dit drieluik zullen deze achtereenvolgens belichten.

Snelheid remmen, altijd en overal?

Ing. F. Hogenkamp,
DVV, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

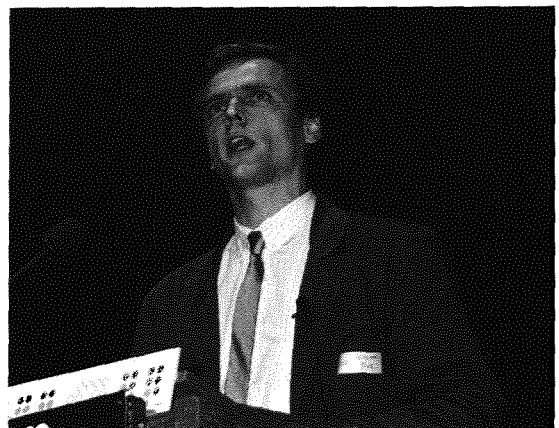
Wanneer we spreken over het fenomeen snelheid op de verkeersaders, ofwel de stroomwegen binnen de bebouwde kom, dan begeven we ons op een relatief nieuw aandachtsveld. Vandaar dat ik in mijn bijdrage dit onderwerp vooral zal benaderen vanuit een beleidsmatige invalshoek.

Hierbij komt als eerste de filosofie van de ruimtelijke tweedeling, en hieruit afleidbare uitgangspunten voor de stroomwegen aan de orde.

In het tweede deel zal ik enkele algemene ervaringen schetsen, die zijn opgedaan met het verlagen van de snelheid op een aantal doorgaande wegen door kleine kernen.

Wanneer we de verkeersonveiligheid willen bestrijden door middel van maatregelen aan de infrastructuur, dan zal telkens een afweging gemaakt moeten worden tussen eisen vanuit de bereikbaarheid, en eisen vanuit de verkeersleefbaarheid.

Hiertoe is aan het begin van de jaren zeventig de



gedachte ontwikkeld om het stedelijk gebied een functionele indeling te geven in verkeersruimten en verblijfsgebieden.

Deze tweedeling is geen doel op zich, maar een middel om te komen tot veilig verkeersgedrag. De tweedeling hoeft dan ook geen rigoreuze (zwart)wit keuze te betekenen.

Verblijfsgebieden zijn er immers in soorten en maten, er zijn woonerven, 30 km/uur-zones en

varianten daarop. Voor verkeersruimten geldt hetzelfde, we kennen 50 km/uur-wegen en 70 km/uur-wegen, elk met geheel eigen inrichtingsvormen. Waar het om gaat is het principe van een inrichting die primair bepaald wordt door de gewenste functie, de verblijfsfunctie of de verkeersfunctie. Dit betekent voor de weggebruiker herkenbaarheid en daarmee een grotere kans op het bereiken van het gewenste verkeersgedrag.

Om de filosofie van de ruimtelijke tweedeling een concrete invulling te geven is in de afgelopen periode door de DVV veel aandacht besteed aan verkeersmaatregelen vóór, en inrichtingsvormen van verblijfsgebieden.

Dan kom ik nu bij het Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid.

Zoals bekend staat het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers voorop. In verschillende onderzoeken wordt gevonden dat, afhankelijk van de definitie van "stroomweg", 50 tot 75 procent van de stedelijke (letsel)ongevallen voorkomen op 15 tot 30 procent van het wegennet. Dit betekent dat de aandacht voor de verkeersonveiligheid op verkeersaders in een stroomversnelling komt.

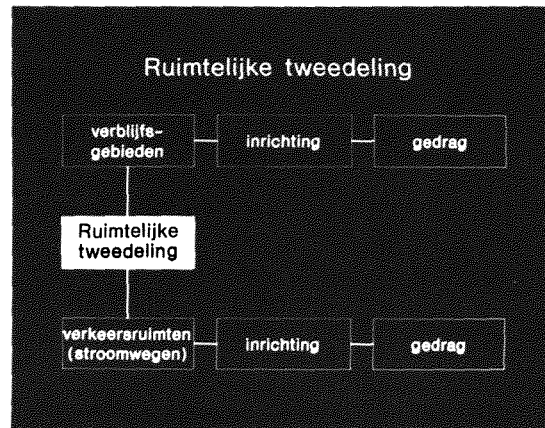
Bij het formuleren van doelstellingen met betrekking tot gewenste inrichtingsvormen, en gewenst verkeersgedrag op de verkeersaders mag de achterliggende filosofie van de ruimtelijke tweedeling echter niet uit het oog worden verloren. Ook op dit deel van het wegennet dient de filosofie van de ruimtelijke tweedeling te fungeren als een zeef die toepasbare en niet toepasbare maatregelen onderscheidt.

Eén van de mogelijke maatregelen is het verlagen van de snelheid. En hiermee raken we één van de wezenlijke kwaliteitsaspecten van stroomwegen.

Wanneer bedacht wordt dat het overgrote deel van de verblijfsgebieden gezien de kosten niet op korte termijn heringericht of aangepast kan worden, dan zal het duidelijk zijn dat verkeersaders alleen als zodanig kunnen functioneren wanneer zij een verkeerswervend karakter bezitten.

Vanuit dit wervende karakter komen veelal de kwaliteitseisen met betrekking tot een vlotte, comfortabele en veilige verkeersafwikkeling naar voren.

Gezien vanuit de filosofie van de ruimtelijke



tweedeling gelden de eisen "vlot" en "comfortabel" daarmee als de randvoorwaarden waarbinnen de verkeersveiligheid gerealiseerd dient te worden. Deze randvoorwaarden betekenen nogal wat.

In de verblijfsgebieden ligt het duidelijk. De snelheid moet omlaag, het liefst overal. Randvoorwaarden, uit oogpunt van bijvoorbeeld bereikbaarheid spelen nauwelijks een rol. De aandacht is dan ook vooral gericht geweest op het ontwikkelen van effectieve snelheidremmers. Er is nu een redelijke kennis aanwezig met betrekking tot de snelheidremmende werking van allerlei soorten maatregelen uit de sfeer van de verblijfsgebieden.

Kunnen we nu met deze kennis ook de problemen rondom snelheid op de verkeersaders te lijf gaan? Het item "snelheid" ligt op de verkeersaders toch iets gecompliceerder. Ik verwacht dat op termijn veel vragen zullen komen te liggen op het spanningsveld tussen het verlagen van de snelheid, en de eisen van vlotheid en comfort.

Het leren omgaan met dit spanningsveld betekent onder meer dat antwoorden gevonden moeten worden op de volgende vragen.

1. In welke verkeersonveilige situaties op stroomwegen is snelheid nu specifiek het probleem?
2. In welke situaties is het verlagen van de snelheid de enige mogelijkheid. Ofwel, wanneer zouden ook alternatieven als bijvoorbeeld het scheiden van conflicterende verkeersstromen toegepast kunnen worden?

3. Hoe kan de juiste afweging gemaakt worden wanneer snelheid remmen als middel om een specifiek probleem op te lossen goed lijkt, terwijl tegelijkertijd onduidelijk is in hoeverre het functioneren van de verkeersader als deel van een stedelijke route aangetast wordt.

4. En als laatste een meer algemene vraag: Is het voor de herkenbaarheid van beide verkeersregimes noodzakelijk om bepaalde typen maatregelen exclusief toe te passen? Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan de discussies rond het al dan niet toepassen van drempels op de stroomwegen.

De vragenlijst is hiermee nog lang niet compleet. De voorbeelden geven echter wel aan dat er een beleidlijn ontwikkeld zal moeten worden waarbinnen het omgaan met snelheid afgezet kan worden tegen de eisen vanuit de vlotheid en het comfort. Hiervoor zal nog het nodige denken onderzoekwerk verzet moeten worden. Toch kunnen we nu ook al aan de slag.

Op grond van de bestaande kennis en ervaring kunnen we maatregelen afleiden waarvan we vrijwel zeker weten dat ze niet strijdig zijn met de eisen vanuit een vlotte en comfortabele verkeersafwikkeling.

Uit deze bestaande kennis omtrent snelheid en verkeersonveiligheid komen twee aspecten steeds weer naar voren:

– in de eerste plaats blijkt de spreiding in snelheid tussen motorvoertuigen van grote invloed te zijn;

– in de tweede plaats komt snelheid in relatie met de kenmerken van weg en omgeving naar voren als een relatief begrip; het verlagen van de snelheid is dus niet op alle locaties even relevant.

De combinatie van deze twee aspecten geeft aan dat vooralsnog de aandacht vooral dient uit te gaan naar het afremmen van vooral de snelle rijders op een aantal gericht gekozen locaties.

Voor wat betreft de gerichte locaties in het stedelijke stroomwegennet die we op grond van de huidige kennis kunnen aanwijzen, het volgende:

– Stroomwegen die naast de verkeersfunctie tevens een ontsluitingsfunctie voor de aanliggende bebouwing vervullen behoren tot de meest onveilige groep. Het grote aantal potentiële conflicten verklaart dat snelheid op dit type wegen een meer dan gemiddelde rol speelt.

– Op plaatsen waar een overgang van een ho-

gere naar een lagere snelheidslimiet bereikt moet worden is extra aandacht wenselijk. Hierbij gaat het vooral om de ingang van bebouwde kommen.

– Gezien de kwetsbaarheid van voetgangers en fietsers en de sterke rol van snelheid hierin verdient het aanbeveling om oversteekplaatsen voor het langzame verkeer als aandachtsgebied te beschouwen.

Ingang van bebouwde kommen, stroomwegen met een ontsluitingsfunctie, oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, deze aandachtsgebieden zijn samen terug te vinden in de problematiek van doorgaande wegen door kleine kernen. Tevens is in dit soort situaties de afweging tussen enerzijds het verlagen van snelheid en anderzijds de vervoersbelangen van bijvoorbeeld goederenvervoer en openbaar vervoer wellicht het meest duidelijk zichtbaar.

In het kader van de BREV-subsidieregeling zijn in de afgelopen jaren een aantal herinrichtingsprojecten op doorgaande wegen door kleine kernen uitgevoerd, begeleid met onderzoek in de voor- en nasituatie. Momenteel wordt onderzocht welke algemeen geldende conclusies mogelijk zijn op basis van de eerste twaalf projecten.

Hoewel deze studie nog niet volledig afgerond is, komen er toch al verschillende zaken naar voren:

1. In alle projecten concentreren de problemen zich rond de te hoge snelheden. Bewoners voelen zich dan ook vooral vanwege de hoge snelheden onveilig, vooral waar het overstekende voetgangers en fietsers betreft. Bij het interpreteren van de eerste resultaten moet dan ook niet vergeten worden dat in deze projecten naast de doelstelling met betrekking tot het verlagen van de snelheid ook nog een aantal andere doelstellingen nagestreefd zijn.

2. Bij het ontwikkelen van maatregelen voor een doorgaande weg zullen steeds de verschillende fasen doorlopen moeten worden.

Per fase zal ik nu de ervaringen uit de eerste projecten schetsen.

• Het is geen overbodige luxe reeds bij de start van de planvorming de eisen met betrekking tot de gewenste veiligheid, vlotheid en comfort zo goed mogelijk vast te stellen. De plaats en intensiteit van de verblijfsfuncties bepalen waar en in welke mate de snelheid omlaag moet.

In verband met de aanwezigheid van mogelijke sluiproutes is het verder noodzakelijk enig inzicht te verkrijgen in de gevoeligheid van het doorgaande verkeer voor een lagere snelheid en wellicht een aantal extra keren stoppen.

Op basis van het huidige onderzoekmateriaal kan niet meer worden nagegaan in hoeverre in onze projecten de gekozen doelstellingen goed onderbouwd en concreet waren. Ik denk dat het vaststellen van de randvoorwaarden meer verdient dan alleen een verkeerskundig timmermansoog.

- Dan kom ik nu bij fase twee: het bepalen van het gewenste snelheidsverloop over de route. Naast de dichtheid van functies langs de route speelt hierbij tevens het snelheidsverloop dat al van nature aanwezig is een rol. Aansluiten bij dit natuurlijke verloop blijkt de beste resultaten te geven.

- In de derde fase staat het maatregelenpakket centraal. Hierbij gaat het om de vraag hoe het gewenste snelheidsbeeld bereikt moet worden. In onze twaalf projecten zijn maatregelenpakketten van verschillende omvang toegepast. In bijna alle gevallen betrof het een reeks van solitaire snelheidsremmers met onderlinge afstanden die variëren van veertig tot tweehonderd meter. In het algemeen is te stellen dat de snelheidsremmende werking van een reeks solitaire snelheidsremmers gering is. Daar waar relatief "harde" maatregelen worden toegepast daalt de 85ste percentielwaarde van de routesnelheid tussen de nul en 15 km/uur, we spreken dan nog steeds van waarden rond de 50 km/uur. "Harde maatregelen" betekent dat bij te hoge snelheid discomfort optreedt, het gaat hierbij om krappe bogen en maatregelen als bijvoorbeeld plateaus.

Belangrijker dan de 85ste percentielwaarde of de gemiddelde snelheid zijn echter de uitschieters naar boven. Hoewel dit verschijnsel nauwelijks gemeten kon worden leeft de verwachting dat de maatregelen vooral zullen ingrijpen op het voorkomen van extreem hoge snelheden. Zoals bekend hebben deze uitschieters een sterke relatie met de beleving van de onveiligheid door bewoners.

- In de laatste fase komt de keuze van de maatregelen zelf aan de orde.

Juridische en puur visuele maatregelen hebben wanneer zelfstandig toegepast weinig effect. Ze moeten vooral gebruikt worden om de acceptatie van fysieke maatregelen te ondersteunen. De snelheidsremmende werking van de verschil-

lende typen maatregelen is niet eenduidig aan te geven. Dit vanwege de grote variatie in toegepaste maatregelen zodat er per type slechts enkele metingen samengevoegd kunnen worden, en vanwege de sterke binding met de steeds wisselende context waarin ze onderzocht zijn. Toch is duidelijk geworden dat, vooral bij snelheden onder de 50 km/uur, pas sprake is van een snelheidsremmende werking wanneer voelbaar discomfort optreedt. Welke vertragingen en versnellingen niet meer acceptabel gevonden worden is nog niet structureel onderzocht.

Psychologische effecten van maatregelen lijken pas een rol te spelen bij de meer "zachte" maatregelen in de hogere snelheidsklassen.

Zo zijn middengeleiders effectief gebleken om 85ste percentielwaarde van ongeveer 70 km/uur bij de ingang van bebouwde kommen met plus-minus 10 km/uur te laten dalen.

Zoals gezegd is de uitstraling van solitaire snelheidsremmers op de routesnelheden gering. Uit de verschillende vooronderzoeken blijkt dat het snelheidsgedrag vooral bepaald wordt door het totale wegbeeld.

Misschien moeten we ons dan ook wel meer richten op maatregelen die structureel ingrijpen op dit wegbeeld.

Zo wordt bij één van de nieuwste projecten een brede middenberm over de gehele komdoorsnijding aangebracht. Een middenberm met bomen en geparkeerde auto's en aan weerszijden een smalle rijbaan waar inhalen onmogelijk is. Helaas is het na-onderzoek bij dit project nog niet verricht, zodat ik u de resultaten nog niet kan geven.

Ondanks de, in een aantal gevallen, magere resultaten op het gebied van het verlagen van de snelheid, is het oordeel van de bewoners gemiddeld gezien positief. Zij zijn vooral tevreden over toch (!) de verlaging van de snelheid, de verbetering voor het langzame verkeer en het aanzien van de route in totaliteit.

Ik kom nu aan de afronding van mijn bijdrage. In het eerste deel van mijn betoog heb ik uiteengezet waarom het probleem snelheid op verkeersaders een wezenlijk andere benadering vraagt dan in de verblijfsgebieden. Bij de daarop volgende bespreking van de ervaringen op de doorgaande wegen door kleine kernen is naar voren gekomen dat naast die andere benadering waarschijnlijk tevens nog andere, aanvullende,

maatregelen ontwikkeld zullen moeten worden. Naar mijn gevoel is het ontwikkelen van een stroomwegenfilosofie met bijbehorend instru-

Toepassing snelheidsbeïnvloeding op 80 km-wegen

F. Klok, Stafbureau Korps Rijkspolitie
District Groningen

Een aantal maanden geleden heeft de heer Van Reenen, de directeur van de N.P.A., in een artikel in het Tijdschrift voor de Politie aandacht besteed aan de historie van de verkeerspolitie. Ik wil nu dat beeld van de aanvang van het specialisme nog even voor uw netvlies trachten te toveren.

Het straatbeeld werd beheerst door rytuigen, sleperskarren, paardetrans, voetgangers en een enkel motorvoertuig.

Als, en dan alleen nog maar in de grote steden, sprake was van verkeersregeling (lees operationele verkeersbeheersing als politietaak), dan zou je kunnen zeggen dat in die tijd dat nog synoniem was met het hangen aan de teugels van rytuigpaarden, het losmaken van het bit om onwillige koetsiers tot stoppen te dwingen, met krachtmetingen met handkarbestuurders.

Sterke mannen niet voor een kleintje vervaard had je toen nodig, ofwel brede schouders, grote handen.

Even later had je om bij de verkeerspolitie te kunnen komen speciale deskundigheid nodig, namelijk het vermogen om een motorvoertuig te besturen, een rijbewijs dus.

Daarmee staat het beeld van oom agent, groot en sterk en rijdend in een auto.

Later bleek dat echter niet meer voldoende om, gelet op de massaficatie, het verkeer te blijven beheersen. De politie kon niet meer overal tegelijk zijn en oude toezichtmethoden bleken niet meer effectief. Nieuwe methoden waren nodig. Dat leidde in de loop van de jaren '70 tot een nieuw fenomeen: het Gericht Verkeerstoezicht. Dit onder het motto: als groot zijn, en sterk zijn, en talrijk zijn, en gemotoriseerd zijn niet meer helpt voor oom agent, dan moet hij dus slimmer

mentarium dan ook één van onze opgaven voor de komende jaren.

worden. Beter weten wat hij doet en zich meer richten op effecten. En ik kan u nu reeds geruststellen, Gericht verkeerstoezicht helpt en is effectiever dan *niet* gericht toezicht.

Deze stelling vergt natuurlijk enige onderbouwing.

Ik zal trachten dat hierna te doen. Daartoe deel ik deze inleiding in drieën:

1. In hoofdlijnen zal ik u de resultaten vertellen van een onderzoekproject dat in de provincie Groningen heeft gedraaid.

2. Daarna wil ik kort ingaan op de vraag wat wij, rijkspolitie Groningen, zelf van dit project hebben geleerd.

3. En tot slot wil ik u vertellen hoe in de praktijk tot dusver is omgegaan met de uitkomsten van het onderzoekproject.

Dan nu eerst de resultaten

In het kader van het demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht is in een breed samenwerkingsverband in de provincie Groningen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van beïnvloeding van snelheidsgedrag op 80 km-wegen. Uit dat onderzoek bleek:

1. De normale opvallende politieursurveillance had geen invloed op het snelheidsgedrag, zelfs niet als dat toezicht met een factor 4 werd geïntensiveerd.

Conclusie voor ons: Meer van hetzelfde helpt dus niet. De normale surveillance draagt niets bij aan verkeersveiligheid. Dat moet je anders doen.

2. Opvallende methoden die wel effect sorteerden waren:

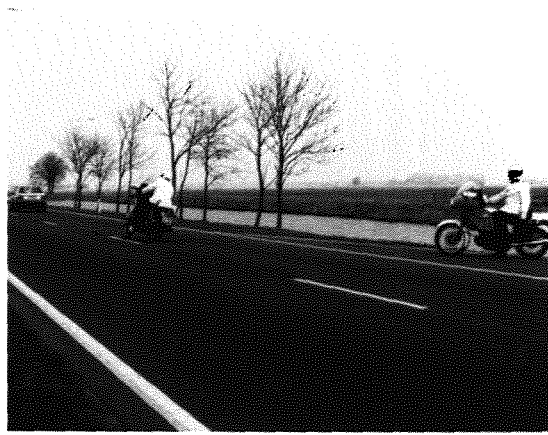
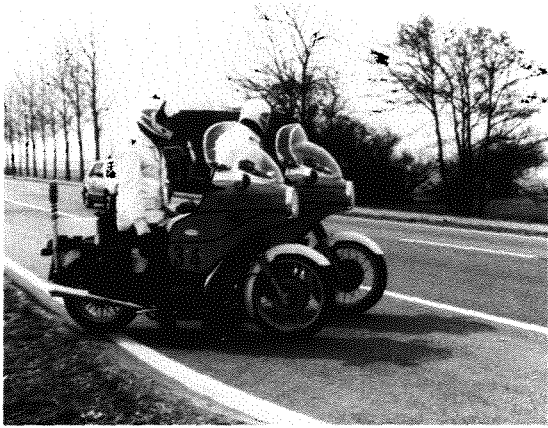
— opvallende radarcontrole met staandhouding

— afwisselend daarmee het plaatsen van een lege opvallende surveillanceauto

— overlappende motorsurveillance.

Indien deze methoden in combinatie werden gebruikt bleek het effect, vermindering van de gemiddelde snelheden, nog meer toe te nemen dan bij elke methode afzonderlijk.

Vervolgens werd deze "effectieve mix" toege-



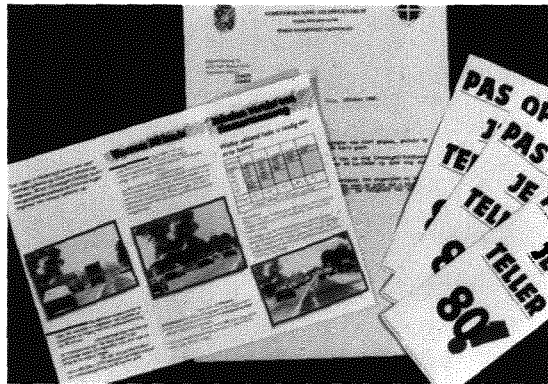
past in combinatie met het plaatsen van grote opvallende borden langs de weg waarop dagelijks ana automobilisten werd medegedeeld het percentage automobilisten dat de vorige dag *niet* te snel had gereden en het tot dan behaalde recordpercentage. Deze combinatie was nog veel effectiever dan alleen de effectieve mix.

Daarna werd de combinatie uitgebreid met een regionaal gerichte multimediale voorlichtingscampagne. Er werden affiches langs de weg geplaatst met het opschrift "Pas op je teller, 80". Er werden folders uitgegeven, en raamaffiches geplaatst. Ook werden persoonlijk gerichte brieven gestuurd aan regelmatige weggebruikers van de onderzoeksweg, advertenties geplaatst in de regionale bladen, persconferenties gehouden en interviews gegeven voor radio Noord. Deze combinatie van toezicht volgens de effectieve mix samen met gerichte voorlichting bleek nog veel effectiever dan welke hiervoor beproefde methode ook.

In termen van verkeersveiligheid vertaald werd een snelheidsreductie gehaald die blijkens Scandinavisch onderzoek zou kunnen leiden tot vermindering van het aantal letselongevallen met 25 tot 30%.

Bovendien trad hier voor het eerst een aanzienlijk geheugeneffect op. Na afloop van de voorlichtingscampagne werd nog gedurende 5 weken de snelheidsreductie waargenomen.

Kortom: Gericht toezicht op snelheidsgedrag bleek wel degelijk effectief te kunnen. Voor meer informatie over dit project verwijst ik naar de video-presentatie die hierover beschikbaar is.



Wat hebben wij nu van dit project geleerd?

1. Surveillance.

Zoals gezegd: de normale opvallende surveillance is niet effectief. Ik ben zo vrij deze conclusie te veralgemeniseren. Dus de manier waarop de politie haar surveillance ingericht kan effectiever.

2. Motivatie van het personeel.

U weet het allemaal wel. Zodra de politieman op straat is is hij vrij en treedt normaliter zeer zelfstandig op. Hij is uit het oog en begeleiding is dan zeer moeilijk. In de jaren zeventig werd begeleiding trouwens ook gemakkelijk vereenzelvigd met het begrip controle.

Het genoemde project liep voor de surveillance bijna twee jaar. Al die tijd wilden we exact weten hoeveel tijd men op een weg doorbracht en wat men daar deed. Werkbriefjes invullen dus of in meer officiële termen, de surveillancerapporten invullen.

Willen dat geen "leugenbriefjes" worden dan is nodig dat de mensen zeer goed weten wat wordt gedaan met die briefjes. En dat ze niet worden gebruikt voor controle van de ambtenaren. Ook is bij zo'n onderzoekproject zeker, maar bij soortgelijke operationele projecten in de toekomst niet minder, het zeer noodzakelijk dat projectopdrachten zeer precies worden uitgevoerd. Als de opdracht luidt dat van 9 - 12 uur op een bepaald wegtraject overlappende motorsurveillance moet worden uitgevoerd dan moet dat ook worden gedaan.

Het toeverwoord is dan: motivatie.

Wij bedoelen daarmee:

— Betrek de mensen, de surveillanten al in een heel vroeg stadium bij de opzet van het project.

— Maak gebruik van hun inzicht, ervaring en gezond verstand. Want echt, politiemensen op straat zijn tegenwoordig niet alleen meer groot en sterk, de eis van minimum lengte is immers losgelaten, nee, er zitten tegenwoordig ook heel slimme mensen tussen.

In ons geval was de "efficiënt" gebleken mix daar een goed voorbeeld van. Deze is ontwikkeld in nauwe samenspraak met de surveillanten nadat de projectgroep vanuit een meer theoretische benadering eerst volledig op een verkeerd spoor zat.

— Geef goed aan wat je doel is. Wat wil je bereiken en waarom. Dit zowel bij een onderzoekproject als bij een operationeel project.

— Koppel zeer frequent tussentijds resultaten terug.

— Breng externe betrokkenen en zeker ook de onderzoekers regelmatig in contact met de uitvoerenden.

— Geef heel duidelijk aan wat aanvangsdatum en einddatum is van het project. Laat een project geen zachte dood sterven. Dat is fnuikend voor de motivatie bij het volgende project.

Nu had de verkeersgroep wel wat meer ervaring in het werken met surveillancerapporten en gerichte opdrachten dan bijvoorbeeld het landgroepspersoneel. Bij de landgroepen bestaat op dit punt nog geen heersende cultuur.

Dat was voor ons reden dat we niet durfden vragen aan de landgroepen twee jaar lang permanent die werkbriefjes, lees dan dus leugenbriefjes, in te leveren. Tussentijds hebben we daar pauzes in aangebracht.

In mijn optiek moet je daaraan werken via een zeer zorgvuldige opzet van steeds weer nieuwe projecten. Op den duur zal dat heel langzaam aan bijdragen aan een cultuurwijziging op dit punt, de zelfs enorm vrije, bijna niet sterk begeleidbare oncontroleerbare politieambtenaar die dan meer gericht op pad wordt gestuurd.

3. Samenwerking is noodzaak.

De resultaten van het project spreken voor zicht. De effectieve mix, alleen toegepast door de politie, had een redelijk resultaat. Maar ondersteund met het bord of met de voorlichtingscampagne nam het resultaat zeer snel toe. De wegbeheerder werd partij en pakte zijn verantwoordelijkheid op. Professionele voorlichters gingen de markt op, gedragswetenschappers brachten hun kennis in. VVN verspreidde posters en folders, enzovoort. Dat lijkt mij de weg voor de toekomst, samenwerken aan verkeersveiligheid. Naar mijn mening zijn we met de oprichting van de Regionale Organen voor Verkeersveiligheid dan ook op de goede weg. Voor ons als rijkspolitie Groningen betekent dat echter ook dat als er gens op een weg problemen worden gesignaleerd, we niet meer zonder meer zeggen: "We maken wel een projectje", en laten er wat meer toezicht op los, nee steevast komt ook de vraag terug, wat de inbreng zal zijn van andere belanghebbenden. Zie ons niet bij uitstek als Haarlemmerolie voor verkeersveiligheid.

4. Wat we ook hebben geleerd is dat je knap moet uitkijken als je een langdurig project en dan vooral een onderzoekproject wilt gaan uitvoeren.

We hadden zeer zorgvuldig een geschikte on-

derzoekweg geselecteerd. We hadden goed nagegaan wat de plannen waren met die weg, of nog wegreconstructies of iets dergelijks zouden plaatsvinden gedurende de twee jaren van het project. Dat was niet het geval. Het gehele beeld leek stabiel en dus rustig. Wel was ergens in het verborgene nog een klein actiegroepje bezig om een tunnel aangelegd te krijgen onder de weg door. En plotseling, nadat we ongeveer een half jaar bezig waren, steeg witte rook uit een Haagse schoorsteen en kwam geld vrij voor de tunnelaanleg.

Weg project. Weg geïnvesteerde gelden. Bijna, want gelukkig bleek dat in nauw overleg met geldschiet, Provinciale Waterstaat en bouwer, een zodanige planning kon worden opgezet dat de tunnelbouw, die overigens ook in onze ogen gewenst was, en het project met een aangepaste planning konden doorgaan. Maar het was wel een dubbeltje op zijn kant.

Ik had u toegezegd dat ik in het laatste deel van mijn eigen kleine drieluikje nog zou ingaan op de vraag hoe tot dusver in de praktijk is omgegaan met de uitkomsten van het onderzoekproject. Ik wil het antwoord op die vraag in tweeën splitsen.

1. Integrale toepassing van het ontwikkelde model
2. Toepassing van delen daaruit.

Eerst dan iets over de integrale toepassing

Enkele weken geleden hoorde ik een commandant van een verkeersgroep zeggen: "Voor de maandplanning zoeken we aan de hand van de B.E.I.V. een stuk of 7 projectwegen uit en daar gaan we dan op draaien.

In mijn beleving spreek je dan van projecten "oude stijl". Zo van wat extra aandacht.

Projecten als deze zijn nogal omvangrijk. Het is een illusie te veronderstellen dat je zo maar even in een district of regio een aantal soortgelijke projecten gelijktijdig kunt uitvoeren. Daarvoor heb je domweg de mankracht niet.

Bovendien vergt het nogal enige afstemming met andere betrokkenen, zoals bijvoorbeeld een wegbeheerder. Ook heeft men tot dusver, zeker bij de rijkspolitie niet, nog geen rekening gehouden met de begroting van deze kosten.

De voorlichtingsactie alleen al kostte globaal f 20.000,—. Dat geldt moet ergens vandaan komen.

Ik denk daarom dat je dit soort vormen van operationele aanpak zou moeten onderbrengen in

een regionaal verkeersveiligheidsbeleid met een soort speerpuntenbenadering daarin. Inventariseer de toezichtsbehoefte zorgvuldig. Geef in goed overleg met plaatselijk bestuur, wegbeheerder, O.M. en politie daarin een prioriteit en richt vervolgens daar je toezicht op in. En wat mij betreft zou je het dan beter vijf dagen in de week heel intensief kunnen doen dan zeven dagen globaal. Stuur voor mijn part heel je ploeg die andere twee dagen maar naar huis. Dat moet dan natuurlijk niet altijd in het weekend zijn. Vijf dagen gericht toezicht heeft meer effect op verkeersveiligheid dan zeven dagen normaal verkeerstoezicht.

U hebt het natuurlijk al lang begrepen. Binnen de provincie Groningen verkeren we op dit moment nog in het stadium van de inventarisatie van behoefte. Een integraal project hebben we nog niet weer gedraaid. Maar we werken er al wel weer aan. Ook weet ik dat in een aantal andere provincies inmiddels naar aanleiding van dit project initiatieven zijn gestart. Ik noem als concreet voorbeeld de provincie Overijssel waar het Regionaal Orgaan het initiatief heeft genomen.

In het algemeen kun je stellen dat het project goed is aangeslagen. Er komen zeer veel verzoeken om informatie bij ons binnen, maar tegelijk heeft het nogal wat voeten in de aarde voordat elders een concreet project is gestart.

Ik kom daarmee bijna automatisch tot het tweede deel van het antwoord, namelijk de toepassing van delen daaruit: Hoewel er al jaren wordt gesproken over gericht verkeerstoezicht weten we in feite nog maar weinig over de effecten daarvan.

En voordat alles op zijn specifieke effecten is onderzocht zijn we nog weer jaren verder. Daarom pleit ik ervoor naast de wetenschap ook het gezond verstand te blijven gebruiken.

Ik bedoel daarmee dat ik de vrijheid neem dat strategieën van aanpak die effectief zijn gebleken voor snelheidsbeïnvloeding ook algemener kunnen worden toegepast.

Als blijkt dat voor de beïnvloeding van de massa vormen van opvallend en dus meer preventief gericht toezicht meer effect sorteren dan onopvallend, repressief gericht toezicht, dan moet je kiezen voor minder processen-verbaal en meer effect. Opvallende snelheidscontrole met staande houding bijvoorbeeld is veel effectiever gebleken dan onopvallende radarcontrole. Voor ons betekent dat, vooruitlopend op een integrale aanpak, meer opvallende controles in plaats van

de onopvallende. Een volgens mij effectieve ook opvallende variant daarop zou kunnen zijn toepassing van de matrix zoals de rijkspolitie Apeldoorn die heeft beproefd. Op die matrix zou je dan bijvoorbeeld kunnen vermelden: "U reed te snel" of "U wordt bekeurd".

Vertaal nu die opvallende snelheidscontrole eens naar opvallend toezicht op alcoholgebruik in het verkeer. Mogelijk concreet minder processen-verbaal, maar wel meer effect. Ik ga nog een stapje verder. denk nog eens aan de lege opvallende surveillanceauto. De invoering van ademanalyse-apparatuur zal in de provincie Groningen gepaard gaan met een groot regionaal gericht alcoholproject. Het plaatsen van lege opvallende surveillanceauto's op de routes naar drukbezochte bars, disco's of dancings zal zeker als strategie worden toegepast. Evenzo zal daarbij gebruik worden gemaakt van de ervaringen en kennis die we hebben opgedaan op het stuk van gerichte voorlichting.

Die gerichte voorlichting is ook onderdeel geweest van een project dat op dit moment binnen de provincie Groningen loopt, namelijk het project "Waarschuwing wegvervuiling". Deelnemende gemeenten hebben sets aangeschaft, bestaande uit een waarschuwbord slipgevaar, een onderbord met het opschrift "Modder" en een oranje knipperlicht. Als boeren aardappels en suikerbieten en dergelijke uitrijden van het land kunnen de wegen zwaar vervuilen raken. Potentiële vervuilers kunnen bij de gemeente tegen een minimale vergoeding (f 2,50) zo'n bordenset ter beschikking krijgen. Zij gaan daarbij de verplichting aan de rotzooi zo snel mogelijk weer van de weg te verwijderen en bij aanrijdingen zal het O.M. zijn uitgangspunten voor eventuele vervolging bijstellen. De boerensstandsorganisaties werken mee.

Bij een project als dit kan naar mijn stellige overtuiging ook personal mailing, in dit geval het sturen door de gemeenten van persoonlijke brieven aan potentiële vervuilers, zeer effectief zijn en in zo'n geval zeg ik: "Doe het dan, het kost wat extra inspanning vooraf, het kost wat extra geld, maar het resultaat zal sterk toenemen.

Ik wil in het kader van deze inleiding nog één stap verder gaan. En ik weet dat ik me daarbij op glad ijs begeef. Maar ik ben er ook van overtuigd dat resultaten, gevonden bij specifiek verkeersonderzoek, in zijn algemeenheid vaak toepas-

baar kunnen worden verklaard bij het algemene politietoezicht.

Als gegeven is dat de normale opvallende surveillance zelfs geïntensiveerd met de factor 4 geen effect heeft op snelheidsgedrag en dus op verkeersveiligheid, dan durf ik de stelling aan dat dan ook het effect op bijvoorbeeld kleine criminaliteit en baldadigheid van geïntensiveerd normaal toezicht zeer gering zal zijn.

Ik wil deze inleiding afsluiten met een conclusie, een stelling of een oproep, wat U maar wilt.

Aan het adres van de SWOV: Ga door met wetenschappelijk verkeersonderzoek.

En over uw hoofden heen naar mijn collega's politiemensen: Wees, als het u goed dunkt, voorlopig zo vrij de resultaten van specifiek onderzoek te bezien op algemene toepasbaarheid.

En tot slot: ik vraag niet om meer politie-ambtenaren (overigens het lijkt erop dat de overheid dat trouwens ook niet wil) maar wel om project-subsidies, wanneer een dergelijk voorstel aan de voorwaarden voldoet.

Drieluik 2. Stimuleringsplan voor gemeenten; Actie -25%

Actie -25%: De geest in de fles?

Ir. W.C.A.M. van den Boogaard,
DVV, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bij de totstandkoming van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991, het MPV, ontstond de vraag: op welke wijze kan de betrokkenheid van de vele verantwoordelijken voor de verkeersveiligheid versterkt worden? Deze vraag heeft twee achtergronden.

Ten eerste natuurlijk het gegeven dat de minister van Verkeer en Waterstaat weliswaar politiek verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, maar daarbij afhankelijk is van velerlei andere verantwoordelijken: wegbeheerders, politiekorpsen, verkeersdeelnemers, opvoeders, lokale besturen, onderzoekers, media, enzovoorts.

Ten tweede is de alom genoemde onverschilligheid jegens de verkeersonveiligheid. De Raad voor de Verkeersveiligheid constateerde alweer enige tijd geleden zo treffend dat de samenleving deze onveiligheid wel ernstig noemt, maar niet ernstig lijkt te nemen.

En zo ontstond in het MPV, naast de bekende speerpunten, een soort voorwaardenschepende structuur met drie hoofdlijnen: Uitbouw van de regionalisatie, versterking van de bewustwording van de burgers, en een stimuleringsplan vooral gericht op gemeenten. Over dat stimuleringsplan gaat dit drieluik.

Ik ga er van uit dat u weet hoe het stimuleringsplan in elkaar zit. Immers, u hebt allemaal de brochure over het MPV bij uw toegangkaart ontvangen, u bent allemaal op een of andere wijze bij de verkeersveiligheid betrokken, en het heeft de afgelopen maanden niet ontbroken aan publiciteit over deze actie.

Ik wil vandaag ingaan op de uitwerking van het stimuleringsplan: hoe loopt het nu, hoe zullen de dingen verder lopen, en wat denkt Verkeer en Waterstaat daaraan bij te dragen? Ik noem u nog eens de twee doelstellingen omdat ik heb geconstateerd dat vooral de tweede doelstelling nogal eens vergeten wordt bij alle kritiek op het plan. De doelstellingen zijn:

1. gemeenten stimuleren tot resultaatgerichte activiteiten;
2. versterking van de maatschappelijke aandacht voor de verkeersonveiligheid. Of, herken-



baarder gezegd: de nationale taakstelling uit het MPV moet ook op lokale schaal levend en geldig worden, moet overal gevoeld worden.

De gekozen vorm met startgeld, een gemeentelijke taakstelling, resultaatpremies en aanmoedigingsprijzen, biedt volgens ons een goede kans de doelstellingen te bereiken. Het succes van een vergelijkbaar systeem in Frankrijk sterkt ons in die overtuiging.

Welnu, de verwachtingen voor de startfase zijn meer dan overtroffen. Wij zouden tevreden zijn geweest als zich binnen twee jaar alle grote gemeenten en de helft van de kleinere zouden hebben aangemeld. Na de uitgebreide kritiek in en om de behandeling door de Tweede Kamer vreesden wij zelfs met minder tevreden te moeten zijn.

Toch hebben zich thans, binnen vier maanden na de bekendmaking van de Actie, al 621 van de 714 gemeenten aangemeld. Boven alle verwachtingen dus. Sommigen hebben dit beeld al vergeleken met de geest die uit de fles ontsnapt is.

Deze aanmeldingsgolf betekent bijvoorbeeld om te beginnen dat de afgelopen twee maanden in bijna alle Nederlandse gemeenteraden de verkeersonveiligheid op de agenda stond. Dat komt niet zo vaak voor !...

Uiteraard zijn er onder die 621 gemeenten enkele die denken alléén even het startgeld van één gulden per inwoner op te strijken. Maar we hebben toch voor het merendeel enthousiaste aanmeldingen binnengekregen: Gemeenteraden die hun college vragen om snel met een aanvals-

plan te komen; gemeentebesturen die een breed, slagvaardig samengesteld comité in het leven roepen; gemeenten die een mooie kans zien zinvolle onderdelen uit bestaande plannen versneld en in samenhang uit te voeren — en dan denk ik niet alleen aan de meer technische verkeersplannen, maar ook bijvoorbeeld het alcohol-ontmoedigingsbeleid of de verslavingsnota — aanmeldingen van gemeenten die aanvoelen dat een lokale taakstelling een goede gelegenheid is om verkeersveiligheid in zeer brede vorm aan de orde te stellen, enfin, luistert u maar naar de heer Willemsen in het derde verhaal in dit drieluik.

Verrast zijn we ook door de grote slagvaardigheid waarmee gemeenten partners hebben gezocht voor gezamenlijke deelname. Zoals u weet is samenwerking voorwaarde voor deelname van kleine gemeenten. We voorzagen hier grote problemen, en vele uit-de-boot-vallers. We dachten al per provincie een drietal "rest-groepen" te moeten formeren van overblijvers. Uit de aanmeldingen blijkt echter dat vrijwel iedere kleine gemeente één of meer partners heeft gevonden. Ach, en die ene gemeente die van een bepaalde partner afzag omdat men de ongevallencijfers daar wat ongunstig vond, zal vroeg of laat ook wel inzien waar het wél om gaat.

Wat gaan al die gemeenten nu doen, of wat zijn ze aan het doen? De Actie -25% spreekt van een geheel vrije keuze van de gemeenten bij hun aanpak van de verkeersonveiligheid. U kent de overwegingen: wie beter dan de gemeente zelf kan prioriteit stellen binnen zijn verkeersveiligheidsproblemen, wie beter dan de gemeente zelf kan de realiseerbaarheid en daarmee de effectiviteit van maatregelen inschatten? Eigen invulling dus. Maar dat betekent niet dat het rijk de gemeenten alleen laat in hun gevecht. Gemeenten zijn niet in de positie om over alle informatie te beschikken, en te weten welke activiteiten in hun individuele geval zinvol kunnen zijn. De minister heeft dan ook bij deze taakstellingsuitdaging de gemeenten impliciet een tegenbod gedaan. Ik bedoel dan niet het financiële aspect, maar een inhoudelijk aanbod. Door intensieve en zeer gerichte informatielijnen wordt aan gemeenten de voor de Actie -25% benodigde inhoudelijke energie verstrekt.

Globaal zal dit gebeuren op drie manieren:

1. Landelijke en regionale informatie naar bur-

gers, de zogenaamde bewustwordingscampagne. Deze kent vele verschijningsvormen. De bewustwordingscampagne heeft mede de bedoeling de mensen als het ware rijp te maken voor specifieke activiteiten in de eigen plaats of regio.

2. Informatie die ik "algemene activiteiteninformatie" zou willen noemen, door middel van een periodieke nieuwsbrief, onder meer bedoeld om deelnemende gemeenten op de hoogte te stellen van wat elders gebeurt. Dus zaken als: ervaringen met effectieve activiteiten bij andere gemeenten; planning van landelijke campagnes om plaatselijk aanhaken mogelijk te maken (zoals de alcoholcampagne van VVN); vorderingen en ontwikkelingen van ongevallencijfers; beschikbaar voorlichtingsmateriaal, nieuwe onderzoekresultaten enzovoorts.

De gemeenten zijn overigens maar een deel van de doelgroep van die nieuwsbrief.

3. Informatie over de concrete aanpak van verkeersveiligheidsonderwerpen, te beginnen met de MPV-speerpunten.

De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan op het gebied van de speerpunten uit het MPV. We weten nog lang niet alles, maar met wat we al wel weten moet al veel te doen zijn. Daarvoor is het echter nodig dat veel van de beschikbare kennis een vertaalslag krijgt, zodat de toepassing ervan ook binnen handbereik komt. Een gemeente moet antwoord kunnen krijgen op vragen als: hoeveel politie-uren kost een gordelactie, welk effect mag ik ervan verwachten, welke instanties moet ik er in elk geval bij betrekken, kortom vragen naar concrete uitvoeringsmogelijkheden.

Deze bewerking komt momenteel van de grond, in eerste instantie bij de DVV. De eerste presentatie van het materiaal, in globale vorm, komt nog dit jaar. Daarna zal vervolginformatie steeds gedetailleerder worden, u moet daarbij niet denken aan een compleet handboek, maar veeleer aan een structuur met doorverwijzend karakter.

Het spreekt vanzelf dat de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid een vitale rol hebben in deze informatiestroom.

Tot zover het meer gestructureerde deel van de informatievoorziening voor de gemeenten. Er is echter volgens mij nog meer mogelijk. Want de Actie -25%, ofwel de lokaal opgepakte taakstelling verkeersveiligheid, vormt zélf een structuur waarbinnen activiteiten tot stand komen en informatie daarover in beweging komt. Wat ik vooral verwacht is wat ik zou willen noemen "procesmatige invloed" van de lokale taakstelling.

Laat ik een paar voorbeelden noemen.

De gemeente Weert voert al enkele jaren een succesvol anti-alcoholbeleid. Eén van de stellingen van de korpschef van de Weertse politie luidt dat bestuurlijke blij van serieuze aanpak basisvoorwaarde is voor effectieve politie-inzet, anders is het voor de politie dweilen met de kraan open. Zo'n stelling is dus niet door de Actie -25% tot stand gekomen, maar kan dankzij het stimuleringsplan in vele gemeenten op tafel komen en in praktijk gaan.

Zo ook het initiatief van de Roermondse officier van Justitie: Hij wil in het driehoeksoverleg met gemeentebestuur en politie de verkeersveiligheid standaard aan de orde stellen. Dat kan natuurlijk te allen tijde, maar ik denk dat de Actie -25% het juiste kader schept waarin zo'n initiatief wordt genomen én door anderen wordt overgenomen.

Ik denk ook nog wel eens aan wat we in de Franse stad Metz hebben gezien. Daar slaagt de verkeerswethouder erin om, in het kader van het Franse stimuleringsplan, grote groepen van de bevolking te betrekken bij de verkeersveiligheid. Hij komt elke maand bijeen met groepen jongeren, ouderen, beroepsgroepen etcetera, en alle vertegenwoordigers gaan weer met een boodschap naar hun achterban terug. En waarom zou een Nederlands gemeentebestuur er niet in slagen om de plaatselijke horeca-exploitanten aan één tafel te krijgen voor een campagne "alcohol-uit-het-verkeer"?

Zoals gezegd, de Actie -25% kan de aanjager

zijn van vele initiatieven. Gemeenten kunnen daarvoor vele soorten handreikingen krijgen, en van belang is daarbij dat er een goede communicatiestructuur bestaat waarin de informatiestromen hun weg vinden. In Frankrijk is het succes van het stimuleringsplan, "Objectif -10", in grote mate te danken aan een belendend groot project, "Reagir" genaamd. Daarvoor werd namelijk een fijnvertakt netwerk van verkeersveiligheidsinformanten opgebouwd. Wij baseren onze succesverwachting voor de Actie-25% dan ook mede op het feit dat bij ons de regionalisatie die rol van netwerk uitstekend kan vervullen.

Veel gemeentelijke belangstelling dus voor de Actie -25%.

Ik heb geprobeerd u uiteen te zetten hoe al die gemeenten vergezeld worden van informatie bij hun werk aan de taakstelling. Het onderwerp zal geen kans krijgen weg te zakken in de aandacht. Ook die gemeenten, die menen met alleen het opstrijken van startgeld klaar te zijn, blijven geconfronteerd met de door henzelf onderschreven taakstelling.

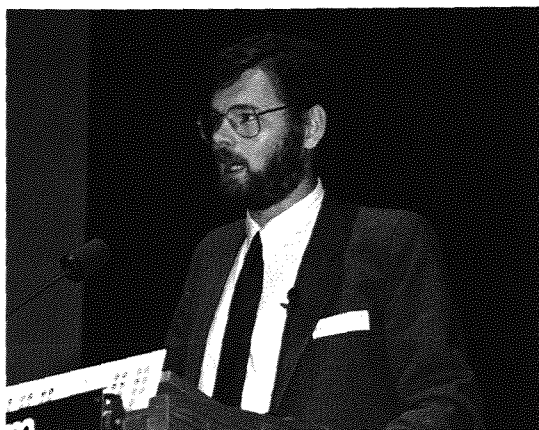
Ik zei u al dat de massale aanmelding sommigen de vergelijking ontlokt van de geest die uit de fles ontsnapt is. Meestal doet men in zo'n geval verwoede pogingen hem weer in de fles te krijgen, maar wat mij betreft blijft deze geest eruit. Het is immers geen boze geest, en was het ook eigenlijk niet onze bedoeling om hem uit die fles te krijgen? We zullen hem koesteren, en zijn kracht benutten.

Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid in een acht-stappen-plan

Ir. F.C.M. Wegman, SWOV

In deze bijdrage richt ik mij in het bijzonder op gemeente-ambtenaren ter secretarie, bij een dienst en op politieambtenaren. Deze ambtenaren werken in een gemeente, waarin onlangs besloten is mee te doen aan het Stimuleringsplan "Actie -25%."

Plannen maken kost tijd, geld, energie en



meestal alle drie. Geen aantrekkelijk perspectief. En toch zal ik nu een pleidooi houden dat gemeenten op een planmatige manier inhoud geven aan het meedoen aan het Stimuleringsplan "Actie -25%".

Daarbij sta ik voor een dilemma. Namelijk dat een plan maken tijd, geld en energie kost en dat u van alle drie minder beschikbaar hebt, dan u eigenlijk nodig heeft. U — en ik bedoel nu natuurlijk uw gemeente — heeft geen geld, want de uitkeringen uit het gemeentefonds zijn flink omlaag gegaan en ook in uw gemeente zal de politiek er niet aan willen om gemeentelijke belastingen en heffingen te verhogen. U — en nu bedoel ik natuurlijk u als ambtenaar — heeft geen tijd en dat had u toch al niet, en zeker nu er op de ambtelijke staf hier en daar ingekrompen wordt. Maar er is nog een reden: u bent, meedoende aan de Actie -25%, eigenlijk al te laat met het nemen van maatregelen, laat staan met het maken van plannen.

Want uw tijd is al ingegaan, waarin u ongevallenreducties moet zien te bewerkstelligen. Zonder dat u het wist, loopt de klok sinds begin van dit jaar en die klok stopt naar het zich laat aanzien over ruim 2 jaar.

U heeft geen energie over omdat u al zoveel energie moet besteden aan al die andere lastige zaken een gemeente-ambtenaar betreffende, en bovendien blijkt de energie die u misschien in de aanpak van de verkeersonveiligheid al gestopt hebt, niet tot zichtbare resultaten te leiden in termen van minder ongevallen. Geen motiveerende gedachte.

En toch pleit ik voor een planmatige aanpak, waarbij ik ervan uitga dat u toch niet later dan in het voorjaar, een plan in de gemeenteraad wilt laten vaststellen en — zoals te doen gebruikelijk — al voor die tijd met voorbereidingen en erger nog met uitvoeringen van maatregelen wilt beginnen.

Een paar opmerkingen vooraf. Ik ga in deze bijdrage niet in op feiten en scherpe kantjes van het Stimuleringsplan Actie -25%. De Tweede Kamer en het VNG hebben dat breed uitgemeten. De Minister heeft haar plannen inmiddels wat herzien, en ik begrijp dat er nu ruim 600 gemeenten zich aangemeld hebben, dus is de vraag: Hoe kunnen gemeenten het best inspelen op de Actie -25%?

Van mij krijgt u geen panklaar antwoord op die vraag, het zal maatwerk blijken te zijn. Wel wil ik wat gedachten aan u meegeven, die u kunt ge-

bruiken bij de opzet van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Een tweede opmerking. Realiseert u zich goed dat door het genomen raadsbesluit in uw gemeente om aan Actie -25% mee te doen, de lokale politiek uw bondgenoot is. De lokale politici hebben zich verplicht er iets van te maken en zij moeten meer doen dan alleen het startgeld op strijken. En mochten ze naar uw indruk dat onvoldoende beseffen, dan weet u als goed lid van de vierde macht wel hoe maatschappelijke krachten te mobiliseren of politieke onwil naar de lokale pers te laten lekken.

Een laatste opmerking vooraf. Planmatig werken en binnen een paar maanden klaar zijn betekent een tour de force. Ik schat, gegeven het tijdgebrek dat u al had, dat u dit er niet bij kunt hebben, er niet tussendoor kunt doen. Dit betekent dat u het werk niet allemaal alleen moet gaan doen en dat u niet opnieuw het wiel moet gaan uitvinden. U moet krachten binnen en buiten de gemeente mobiliseren, u moet leren van de ervaringen van uw collega's, u moet bestaande kennis aanboren.

In een onderzoek van de Universiteit van Nijmegen is nagegaan welke mogelijkheden gemeenten hebben om een verkeersveiligheidsbeleid te voeren en waar de grenzen hierbij liggen. Uit dit onderzoek bleek niet dat het gebrek aan bevoegdheden van gemeenten een belemmering vormt. In dit verband is uiteraard wel het feit te noemen dat gemeenten nauwelijks invloed kunnen uitoefenen op de prioriteitstelling bij provincie en Rijk voor wat betreft infrastructurele maatregelen.

Als veel belangrijker probleem wordt kennisgebrek gezien. Niet zozeer kennis over het karakter van de onveiligheid op lokaal niveau, wel constateert men, zeker bij de wat kleinere gemeenten, kennisgebrek over maatregelen: hoe ze vorm te geven, welke effecten zijn te verwachten.

Mijn idee is dat, zeker gezien de enorme tijdsdruk die op het stimuleringsplan ligt, hier de achilleshiel voor het welslagen ligt.

In de mij nog resterende tijd wil ik een "acht stappen plan" aangeven volgens welke logische lijnen uw verkeersveiligheidsplan opgebouwd kan worden, zonder daarmee de indruk te willen wekken dat zo ook chronologisch de stappen gezet moeten worden. Wat mij betreft kunt u deze stappen ook als "check-list" zien.

Als karakteristiek van de aanpak wil ik de volgende drie begrippen introduceren:

- probleemgericht
- planmatig
- samenhangend.

Ik werk dit wat uit. Uiteindelijk zal van al uw inspanningen de maat worden genomen. Na één jaar, aan het einde van dit jaar, moet het aantal slachtoffers 5%, na 2 jaar 10% en na 3 jaar 15% lager zijn dan over de referentieperiode. Dus uw plan moet er toe leiden dat zoveel mogelijk slachtoffers bespaard worden. Die kans wordt groter naarmate u een beter inzicht hebt in omvang en aard van de totale verkeersveiligheidsproblematiek: waar, wanneer, onder welke omstandigheden vallen de slachtoffers. Vallen ze op black-spots, onder de schooljeugd, ten gevolge van alcohol, bij duisternis, met bejaarden, onder bromfietzers, etc. U moet weten welke problemen er bij u spelen, en daartoe moet u een inventarisatie en analyse maken van de problemen en voor de gesignaleerde problemen maatregelen gaan ontwikkelen: een *probleemgerichte aanpak*.

Zeker omdat u maar een korte tijd voor het maken van het plan beschikbaar hebt en omdat 1 januari 1989 de laatste maal de maat wordt genomen is alles wat u daarna nog in gang zet wellicht heel goed voor de verkeersveiligheid, maar u verdient er - in de meer letterlijke zin - niets mee. De krappe tijd vereist een *planmatige aanpak*. Bovendien is het aan te bevelen planmatig te werken omdat bepaalde onderdelen van uw plan elkaar zouden kunnen versterken.

Het derde begrip is *samenhang*. Enerzijds doel ik hier op het idee dat een geheel meer is dan de som der delen. Anderzijds op samenhang met ander gemeentelijk beleid. In de gemeente waar ik woon spreekt men over "inclusief beleid", wanneer bedoeld wordt dat onderhoud aan infrastructuur, verkeerstechnische maatregelen mogelijk en ook goedkoper maakt. Maar ook bij bestemmingsplannen kunt u proberen de te verwachten verkeersbewegingen en wellicht veiligheidsproblemen te onderkennen en problemen te voorkomen. Er zou in uw gemeente al heel wat gewonnen zijn als gemeentelijke plannen in de eerstkomende tijd niet alleen op financiële, juridische consequenties beoordeeld worden, maar ook op de consequenties voor verkeersveiligheid.

Bij samenhang denk ik ook aan samenhang tussen mens, weg en voertuig. Het komt niet zo

vaak voor dat een ongeval slechts één oorzaak kent, er is meestal een samenloop van omstandigheden. Er zijn belangrijke en minder belangrijke oorzaken, er zijn bijdragende factoren. Laat ik u een ongeval beschrijven: Een jongen van 18 jaar heeft net z'n rijbewijs gehaald en van z'n zuur verdiende centen een tweedehands auto gekocht. Hij besteedt z'n geld liever aan uitgaan dan aan onderhoud. Van de disco zaterdagavond naar huis terugkomend, een paar pilsjes op, rijdt hij op een stille weg, het regent en de weg is nat. Een waarschuwingsbord "scherpe bocht" zegt hem dat hij een bocht nadert. Hij ziet het bord amper. Z'n snelheid is te hoog en op het natte wegdek raakt z'n auto in een slip — er zit weinig profiel op de banden — en hij is niet bij machte z'n auto uit die slip te halen. De auto belandt tegen een boom en de gevolgen laten zich raden.

Een veelheid van omstandigheden, een veelheid van oorzaken. U begrijpt dat als er als oorzaak op het ongevallenformulier staat ("macht over het stuur verliezen" of "bocht uit") dit niet helemaal recht doet aan alle factoren.

Bovendien leert dit verhaal dat u in uw beleid op heel veel punten kunt aangrijpen om dit soort ongevallen te voorkomen: voorlichting en politietoezicht op alcohol, markering van de boog, afscherming van obstakels in de boog. Daarnaast kunt u samenwerken of inspelen op de algemene periodieke keuring, landelijke voorlichtingsacties, voorlichting op scholen. Het gaat me er bij dit voorbeeld om u duidelijk te maken dat veelal een veelheid aan factoren ontstaan en afloop van ongevallen beïnvloeden en dat u in uw beleid in principe op al die factoren zou kunnen ingrijpen, voorzover uw bevoegdheden en verantwoordelijkheden strekken natuurlijk.

Dus: probleemgericht, planmatig, samenhangend.

Laat ik met u kort eens de acht stappen langslopen en bij elke stap wat kanttekeningen plaatsen.

Deze kanttekeningen liggen meer op het vlak van "hoe" de verkeersonveiligheid aanpakken en gaan minder of niet in op de vraag "wat".

De beide eerste stappen zijn als inventarisatie-tap aan te merken.

Bij stap 1: inventarisatie van de verkeersonveiligheid, worden uiteraard ongevallengegevens gebruikt, gegevens door de politie verzameld en door de Dienst Verkeersongevallenregistratie te Heerlen verwerkt. Ik raad u aan hierbij gegevens

- Stap 1. Een inventarisatie maken van de totale verkeersonveiligheid.
- Stap 2. Nagaan hoe verkeersveiligheid nu is "georganiseerd".
- Stap 3. Gegevens analyseren en belangrijke problemen vaststellen.
- Stap 4. Opsommen van mogelijkheden voor aanpak.
- Stap 5. Kiezen van speerpunten op basis van stap 3 en stap 4.
- Stap 6. Vormgeven van bestuurlijke en ambtelijke coördinatie en samenwerking met particuliere organisaties.
- Stap 7. Voorgaande stappen samenvatten in een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan.
- Stap 8. Uitvoering en na evaluatie eventueel bijstelling.

over een paar jaar bij elkaar te voegen. Daarnaast inventariseert u de beschikbare gegevens over relevante invloedsfactoren: over het verkeer, over de wegen, over veranderingen of verstoringen in de laatste jaren etc. U kunt ook naar gewenst gedrag inventariseren, bijvoorbeeld snelheidsmetingen, de resultaten van alcoholcontroles, schoolroutes voor kinderen etc. Door zo'n inventarisatie te maken, goed te documenteren en bij te houden krijgt u gevoel voor de problematiek en legt u een stevige basis voor toekomstig beleid.

In stap 2 gaat u na wie er op dat moment zo al betrokken zijn bij het nemen van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Hoe vindt de ambtelijke besluitvorming plaats, welke ambtelijke diensten zijn daarbij betrokken, wie neemt er initiatieven in deze, hoe wordt de vinger aan de pols gehouden? Zijn er particuliere organisaties actief op dit gebied: zijn er lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, de ENFB, Stop de Kindermoord, de Vereniging Bescherming Voetgangers? Op welke wijze speelt, indien aanwezig in uw provincie, het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in op gemeentelijke activiteiten. Op welke wijze is politieke besluitvorming georganiseerd? Is er een verkeersveiligheidscoördinator in de gemeente aangewezen? Zijn er buurtgroepen, oudercommissies, scholen, actief in de gemeente? Is er een verkeersveiligheidssprekbeurt en hoe gaat men met de resultaten hiervan om?

Stap 2 behelst derhalve een inventarisatie van instanties en procedures van belang voor de verkeersveiligheid.

Ik kom bij stap 3. Dit is weer een inhoudelijke stap. Het in stap 1 geïnventariseerde materiaal gaat u analyseren. Het eerste doel van deze analyse is om de belangrijkste problemen in uw gemeente vast te stellen. U kunt dat doen met gegevens uit de eigen gemeente.

Als het aantal ongevallen in uw gemeente te laag is om patronen in het ongevallenbeeld te kunnen onderkennen, zoudt u gebruik kunnen maken van landelijke gegevens. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid is men op basis van het criterium "veel slachtoffers hoog risico" gekomen tot zes probleemgroepen: jonge voetgangers, jonge fietsers, jonge bromfietzers, jonge automobilisten en oudere voetgangers en fietsers. Wellicht dat in uw lokale situatie accenten anders blijken te liggen.

Heeft u de belangrijkste probleemgroepen aangewezen dan gaat u na waar, wanneer, tegen wie, onder welke omstandigheden de ongevallen hebben plaatsgevonden. Dit inzicht moet het u beter mogelijk maken gericht in te grijpen.

In stap 4 gaat u een overzicht maken van mogelijke, denkbare maatregelen om de problemen aan te pakken. Bij zo'n inventarisatie kunt u een door de SWOV ontwikkelde check-list gebruiken, ook wel fasemodel voor het ongevallenproces genoemd.

Bij zo'n inventarisatie zoudt u de mogelijke maatregelen moeten scoren op de te verwachten effecten, de termijn waarop de effecten zichtbaar kunnen worden, de praktische realiseringmogelijkheden en een schatting van de kosten. De hamvraag hierbij is uiteraard: hoe aan de benodigde informatie te komen, en zicht te krijgen

op de waarde van de informatie. Het zal niet mogelijk zijn voor elke maatregel kosten en effecten cijfermatig uit te drukken. Soms zult u moeten volstaan met meer kwalitatieve informatie: bijvoorbeeld op een drie- of vijfpuntsschaal, zoals u dat ook kent van de consumententests. Deze stap resulteert in een groslijst van alle mogelijke maatregelen, welke op een aantal beslissenmerken gescoord worden.

In stap 5 moeten beslissingen worden voorbereid en genomen. Hierin komt u, gegeven de mogelijkheden en beperkingen in uw beslis-situatie, gegeven de belangrijkste problemen op het gebied van de verkeersveiligheid uit stap 3 in uw gemeente en gegeven de mogelijke maatregelen uit stap 4 tot de keuze van speerpunten in uw beleid.

In stap 6, welke in de tijd gelijktijdig met stap 5 zal worden gezet, probeert u organisatorische maatregelen te treffen welke er voor zorgen dat het beleid ook uitgevoerd kan worden.

Actie -25% verkeersslachtoffers

Ing. G.J.J. Willemsen, Gemeente Wijchen

Teveel verkeersslachtoffers, doe er wat aan! Zo zou vrij vertaald de inhoud van de Actie -25% verkeersslachtoffers kunnen luiden.

Ik denk dat in alle gemeenten op de een of andere manier al wel wat wordt gedaan om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Een aantal gemeenten voert reeds een integraal verkeersveiligheidsbeleid, en boekt hier ook resultaat mee. Andere gemeenten werken op meer incidentele wijze aan de veiligheid. De eerste categorie gemeenten kan deze actie als straf op gevoerd beleid ervaren omdat een resultaatpremie niet of nauwelijks te verdienen zal zijn.

Voor de andere gemeenten, die dus feitelijk een achterstand hebben, zou deze actie een stimulans moeten betekenen om een actief en integraal beleid op het gebied van de verkeersveiligheid te gaan voeren.

De verantwoordelijkheid die gemeenten daarin immers namens hun inwoners hebben, kan naar

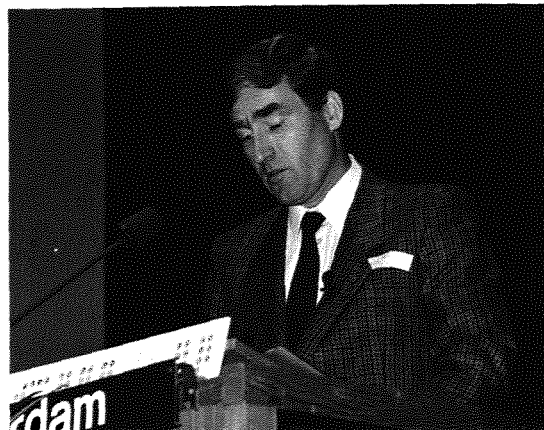
Bestuurlijke en ambtelijke coördinatie moeten hierbij aan de orde komen en met name de betrokkenheid van de bevolking en van particuliere organisaties, de lokale pers etc.: kortom draagvlak en uitvoeringscapaciteit voor de actie.

In stap 7 wordt alles in de vorm van een beleidsnotitie of -nota nog eens netjes op een rij gezet, ter besluitvorming in de Raad.

Stap 8 is bedoeld om, indien nodig en mogelijk de voornemens bij te sturen, gegeven de opgedane ervaringen.

De kern van dit plan wordt dus gevormd door de stappen 3, 4 en 5. De overige stappen zijn min of meer gebruikelijk in een beleidsproces van beleidsvoorbereiding, -beslissing, -uitvoering en beleidsevaluatie.

Als ondertitel voor dit drieluik is gekozen: het woord is aan de gemeenten. Dat lijkt me te weinig om succesvol aan dit stimuleringsplan mee te doen. Daden maken hierbij meer kans.



mijn mening dan ook geen enkele gemeente naast zich neerleggen. Het starten van deze actie is daar een goed moment voor.

Ook de gemeente Wijchen heeft in deze actie aanleiding gezien om de energie die reeds op diverse fronten aan de verkeersveiligheid wordt besteed zo effectief en efficiënt mogelijk te zul-

juli 1987: Toezending van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid met stimuleringsplan aan de gemeenten.

VAKANTIES

4 september 1987: Bij terugkomst blijkt er een regionale informatiebijeenkomst te Arnhem te zijn.

17 september 1987: Besluit van de gemeenteraad te Wijchen om zich voor deze actie aan te melden.

22 september 1987: Gesprek met de regionaal adviseur van de DVV over de actieopzet; begin maken met bemannen studiegroep.

(1 oktober 1987): De officiële aanmeldingstermijn voor 1987 is inmiddels verstreken.

12 oktober 1987: Installatie van de Studiegroep Verkeersveiligheid.

21 oktober 1987: Eerste vergadering Studiegroep.

27 oktober 1987: Overleg met de regionaal adviseur van de DVV.

4 november 1987: Tweede vergadering.

11 november 1987: Derde vergadering.

± 1 december 1987: Eerste aanbevelingen en/of resultaten.

len benutten. Kortom: Te bezien hoe tot zo'n actief en integraal verkeersveiligheidsbeleid gekomen kan worden. Hiervoor is een studiegroep geïnstalleerd die op korte termijn aanbevelingen moet formuleren en deze aan het college van Burgemeester en Wethouders aanbieden. Voor de vorm van een studiegroep is gekozen omdat wij van mening zijn dat allereerst structuur gebracht moet worden in het beleid en de activiteiten die nu reeds plaats hebben of in het verleden plaatsgevonden hebben.

Tot op heden is de situatie zo dat organisaties en gemeentelijke instanties ieder afzonderlijk, hun eigen acties of beleid voeren.

Te denken valt dan aan acties van enerzijds:

- ouderenbonden
 - scholen
 - afdelingen van Veilig Verkeer Nederland
- en anderzijds:

- gemeente zelf
- gemeente- of rijkspolitie.

De ene keer zijn deze acties gericht op het gedrag van verkeersdeelnemers en een andere keer op het aanpassen van verkeersonveilige situaties door middel van infrastructurele maatregelen. Vooral bij deze laatste groep dragen aanpassingen veelal een permanent karakter en zullen in de meeste gevallen ook wel effectief zijn. Bij de acties gericht op gedrag blijkt de effectiviteit vaak ver te zoeken of hooguit van kortstondige duur te zijn.

Waar het aan ontbroken heeft is coördinatie, het onderling afstemmen van verschillende activiteiten.

Wij hebben naar aanleiding van de Actie -25% dan ook een aanpak gekozen, waarbij op deze coördinatie heel duidelijk de nadruk komt te liggen. Bovendien zal getracht worden de activiteiten met veel publiciteit gepaard te doen gaan.

De Actie -25% verkeersslachtoffers spreekt over een snelle en brede aanpak en de voor-

gaande sprekers gaven daar reeds een soort blauwdruk van.

Deze blauwdruk is ook door ons gebruikt als basis voor ons actieplan, hetgeen daarna besproken is met de regionaal vertegenwoordiger van de Directie Verkeersveiligheid.

Hierbij is ons actieplan weergegeven vanaf het moment dat de gemeenten rechtstreeks bij de actie betrokken zijn.

De samenstelling van de reeds genoemde Studiegroep is als volgt:

- voorzitter (heeft geen binding met enige groep)
- wethouder Openbare Werken (adviseert t.a.v. beleidszaken)
- ambtenaar Weg- en Waterbouw (secretaris)
- ambtenaar van Voorlichting
- vertegenwoordiger van Ouderenbond
- vertegenwoordiger voor de jeugd
- een plaatselijke vertegenwoordiger van V.V.N.
- ambtenaar van de Gemeentepolitie.

In de eerste vergadering van de Studiegroep is gevraagd om alle activiteiten die regelmatig plaatsvinden per organisatie te inventariseren. In de vergadering bleek, zoals te verwachten was, dat de tot nu uitgevoerde activiteiten weinig respons of resultaat hebben opgeleverd.

De opkomst bij bijvoorbeeld avonden voor ouderen was bedroevend, en acties voor beter rijgedrag voor schoolgaande jeugd leverde geen verbetering op.

De voorgestelde activiteiten worden in de volgende vergadering beoordeeld op hun haalbaarheid. Hierbij zullen ook nieuwe ideeën uit de Studiegroep of van de inwoners worden meegenomen. Via de pers zijn hiervoor oproepen gedaan. Aandachtpunten van de lokale onveiligheid zullen o.a. zijn:

- kwetsbare groepen
- aanpak black spots
- voorrangsongevallen
- schoolroutes

Zonodig zullen wij, voor advies met externe organisaties contact opnemen. Onderzoek naar meer speerpunten is nog gaande. Zoveel mogelijk zal aangesloten worden op landelijke acties.

Inmiddels zijn we gestart met publikaties over de lokale verkeersonveiligheid via de gemeentepagina in de plaatselijke krant en andere media,

eerst nog in algemene termen; in een later stadium willen wij ons gaan richten op specifieke situaties.

Hiermee hopen wij de verkeersonveiligheid uit de anonimiteit te halen, en wel in die zin dat de mensen zich individueel van de risico's bewust worden in hun gemeente, in plaats van zich te kunnen verschuilen achter een soort collectief risico.

Om het verkeersveiligheidsbeleid op langere termijn inhoud te geven, dienen beleidsaanbevelingen te worden geformuleerd.

Zo valt te denken aan:

- Verkeersveiligheid opnemen als apart beleidspunt in de portefeuille van de wethouder.
- Een ambtenaar aanwijzen die initiatieven neemt die nodig zijn in het belang van de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsbeleid coördineert.
- In de jaarverslagen van de verschillende hoofdafdelingen moet aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid. Indien deze taakstellend is geweest, dient hiervoor verantwoording te worden afgelegd.

Wellicht dat daar in de loop van de volgende vergaderingen nog meer punten bij komen.

De Studiegroep zal trachten ± 1 december 1987 de eerste aanbevelingen te doen aan het gemeentebestuur. Organisaties kunnen dan geplande acties gaan voorbereiden.

Uit het voorgaande blijkt dat de aanpak er op gericht is zo snel mogelijk de eerste acties op te starten, terwijl op andere fronten dan nog gestuurd zal worden.

Bewust is niet gekozen voor een aanpak waarbij het hele proces stap voor stap verloopt.

Bij de gesprekken die tot nu toe gevoerd zijn, is gebleken dat de taakstelling een last kan worden als het niet als middel, maar als doel wordt gezien.

Het doel moet blijven: "Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in het algemeen". In onze opdracht is dit dan ook tot uitdrukking gebracht. Wij zullen zeker niet wanhopen als de taakstelling niet het eerste jaar wordt gehaald.

Vooraf bij kleinere gemeenten blijkt het namelijk dat de toevalsfactor statistisch van grote invloed is bij het aantal jaarlijkse slachtoffers. Maar niet alleen toeval, ook andere landelijke en plaatselijke trends zoals onevenredig toe- of afname van

de plaatselijke bevolking kunnen tevens een rol spelen. Aan deze trends en ontwikkelingen is onlangs een artikel gewijd in het blad Verkeerskunde.

Beoordeling op resultaat is dan ook een zeer risikante zaak. Ook bestuurders moeten er expliciet op gewezen worden dat de taakstelling niet als doel gezien moet worden.

Overigens komt er gedurende twee jaar een herkansing waarbij het toeval ook in gunstige zin kan uitvallen.

In het Verkeerskunde-artikel is aangegeven dat bij een gemeente tot ± 30.000 inwoners de toevalsfactor + of - 15% kan zijn. Hier zal het verschil tussen de optimist en de pessimist blijken. De pessimist zal hierin namelijk een argument vinden om te zeggen: de taakstelling halen we nooit; en de optimist zal zeggen: dat halen we altijd! Maar misschien zijn in deze gevallen termen als realisme en een stukje idealisme meer op zijn plaats.

Concrete resultaten kan ik nog niet bieden, daar loopt de actie nog te kort voor, maar in Wijchen hebben wij een begin gemaakt met deze actie en wij hopen dat wij met onze inspanningen resultaten boeken.

Ik hoop van harte dat er vele gemeenten zijn die deze Actie -25% met succes zullen aanpakken.

Drieluik 3. Alcohol en ademanalyse

Rijden onder invloed: Verbeterd toezicht betaalt zichzelf

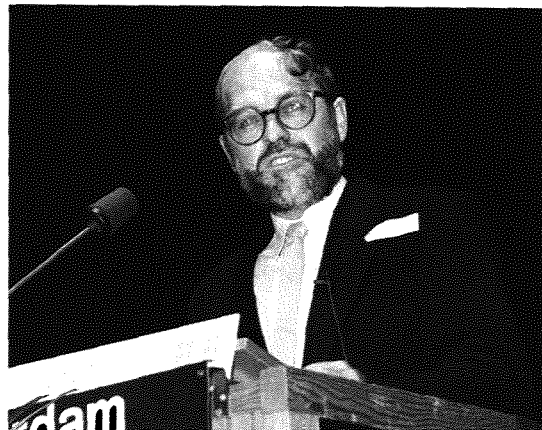
Mr. P. Wesemann, SWOV

Deze bijdrage aan het drieluik over "Alcohol en ademanalyse" zal gaan over de omvang van het probleem rijden onder invloed en over de effectiviteit van maatregelen daartegen.

Aard en omvang van het probleem

Het zal langzamerhand wel algemeen bekend zijn, hoe riskant rijden onder invloed van alcohol is. Zoals blijkt uit de grafiek begint de kans op een ongeval steeds sterker te stijgen vanaf ongeveer 0,5 promille (het bloedalcoholgehalte waarbij de wettelijk toegestane grens is getrokken).

Tot voor kort wisten we niet goed hoeveel slachtoffers er in Nederland vallen als gevolg van alcoholgebruik in het verkeer. Het CBS publiceert wel cijfers daarover, maar daarvan is bekend dat deze de werkelijkheid onderschatten. Sinds kort beschikken we over gegevens uit een SWOV-onderzoek in Rotterdamse ziekenhuizen. Van gewonde verkeersslachtoffers werden daar bloedmonsters onderzocht op alcohol. Het ging daarbij zowel om voertuigbestuurders als om voetgangers. Op grond van de uitkomsten daarvan is een raming opgesteld van het landelijke aantal doden en gewonden dat een promillage van 0,5 of meer heeft. Uitgaande van een jaartotaal van 1500 doden en 20.000 ziekenhuisge-



wonden (het gemiddelde van 1985 en 1986) is onze schatting: 350 doden (23%) en 3800 ernstig gewonden (19%). Daarnaast zijn er nog ettelijke tienduizenden bestuurders onder invloed die lichtgewond raken of betrokken zijn bij ongevallen met alleen maar materiële schade. Het gemiddelde bloedalcoholgehalte bleek behoorlijk hoog te zijn, namelijk 1,6 promille. Daarom kan het overgrote deel van deze ongevallen toegeschreven worden aan alcoholgebruik, of anders gezegd: ze zouden niet gebeurd zijn met nuchtere bestuurders.

Het betreft hier nog een vrij voorzichtige raming van het aantal alcoholslachtoffers. Zo is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de bestuurders onder invloed die niet zelf gewond raakten, maar wel hun tegenpartij. Het Rotterdamse onderzoek had immers alleen betrekking op gewonden en niet op de andere betrokkenen bij deze ongevallen.



Met behulp van deze schatting is ook berekend hoe groot de financieel-economische schade is als gevolg van alcoholgebruik in het verkeer. Uit pragmatische overwegingen is daarvoor als uitgangspunt gekozen de raming die het bureau McKinsey heeft opgesteld van de schade in 1983; een raming die overigens volgens de SWOV aan de lage kant was, anderen kwamen veel hoger uit, soms wel tot het dubbele. Bij een jaartotaal van wederom 1500 doden en 20.000 ziekenhuisgewonden bedraagt de totale schade volgens de methode McKinsey f 5,4 miljard.

De schade tengevolge van alcoholgebruik loopt dan bijna f 700 miljoen.

Daarnaast is er nog grote, onherstelbare immateriële schade die zich niet in cijfers laat uitdrukken.

Anders dan vaak wordt gedacht, leveren bijna alle wijzen van verkeersdeelname een bijdrage van betekenis aan deze materiële en immateriële schade. Het belangrijkste deel is echter het gevolg van autorijden onder invloed van alcohol. Daarover gaat dan ook de rest van deze bijdrage.

Oplossingen

Wat kunnen we aan zo'n immens probleem doen?

Iedereen zou graag willen dat mensen via opvoeding, onderwijs, opleiding en voorlichting, kortom: educatie, tot ander gedrag kunnen worden gebracht.

Niemand die doordrongen is van de risico's voor zichzelf en anderen, zal toch willens en wetens onder invloed achter het stuur gaan zitten, of — omgekeerd — teveel drinken als hij of zij nog moet rijden. Helaas is het niet zo simpel. En eigenlijk weet bijna ieder van ons dat ook uit eigen ervaring. Hoe vaak komt het niet voor dat een gelegenheid om te drinken zich voordoeft (of beter gezegd: zich opdringt), terwijl je nog moet rijden.

Alcohol- en autogebruik zijn heel nauw verweven met onze maatschappelijke activiteiten. Er moet dan ook ontzettend veel veranderen in onze rijgewoonten en onze drinkgewoonten om de combinatie van alcohol met snelverkeer terug te dringen. Het is hoe dan ook een veranderingsproces dat veel tijd in beslag zal nemen. Het is zelfs de vraag of het langs deze weg van educatie ooit zal lukken. Want wetenschappelijk onderzoek heeft op dit gebied nog geen resultaten van betekenis kunnen aantonen. Eerlijkheidshalve moet gezegd worden dat een groot-scheeps educatiebeleid ook nog nooit echt is uitgeprobeerd. En daarmee bedoel ik dan een beleid dat jarenlang is volgehouden, vele doelgroepen (van jong tot oud) omvat en systematisch wordt geëvalueerd. Zolang zo'n beleid niet serieus wordt uitgeprobeerd, zullen we ook nooit te weten komen of het werkt. Er valt dus best iets voor te zeggen om die stap toch maar te wagen. Maar dan moeten we ons wel tegelijk afvragen of we daarnaast aan het enorme probleem iets kunnen doen dat al op korte termijn resultaat geeft. En die mogelijkheid is er. Dit blijkt uit twee recente onderzoeken naar politietoezicht.

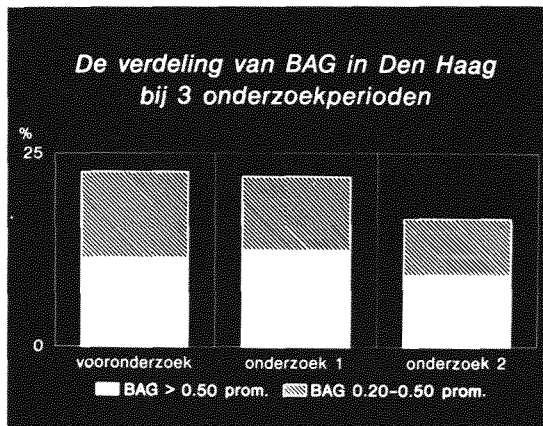
Verbeterd toezicht met gelijke middelen

Het eerste onderzoek komt uit eigen land. In Den Haag werd een nieuwe vorm van toezicht beproefd; hierbij werd ongeveer evenveel menskracht ingezet als in voorgaande jaren bij speciale alcoholcontroles.

In 1986 werd een aantal maanden systematisch, elk weekeinde 's nachts op alcohol gecontroleerd. Automobilisten werden a-select staande gehouden, en vervolgens moest iedereen blazen op een elektronisch voorselectie-apparaat. Aan de nieuwe aanpak werd veel bekendheid gegeven: enerzijds ter plaatse door opvallend te werken, anderzijds via de media en met reclameborden.

Het experiment vormde een onderdeel van het demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht dat onder de eerste verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de CPVC is uitgevoerd. Dit experiment werd onderzocht door de Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek van de Rijksuniversiteit Leiden, in opdracht van Verkeer en Waterstaat. Rotterdam fungeerde in dit onderzoek als controlegebied. Enkele van de belangrijkste onderzoekresultaten zijn:

- Er werden 45% meer automobilisten staande gehouden dan in 1985.
- Na verloop van tijd was één op de drie automobilisten op de hoogte van het veranderde toezicht.
- Bij 6,2% van de staandegehouden bestuurders werd een strafbaar promillage geconstateerd, in het verleden was dit maar 2,6%. Dit verschil lag overigens geheel in de lijn der verwachting. Immers: uit eerder SWOV-onderzoek was gebleken dat bij de gebruikelijke werkwijze van de politie één op de drie overtreeders — ondanks het feit dat hij of zij is staande gehouden — niet hoeft te blazen en door mag rijden. Bij de "iedereen blazen"-procedure ontsprongen deze mensen de dans niet meer. Nu was dit geen doel in zichzelf: het ging om de preventieve werking van deze procedure in combinatie met het grotere aantal controles en de bekendmaking ervan. Bij de tweede nameting bleek inderdaad dat het rijden onder invloed was verminderd, niet alleen het aantal mensen met meer dan 0,5 promille, maar ook — en vooral — het totaal van de mensen die iets gedronken hadden (meer dan 0,2‰) zie afbeelding. In het controlegebied Rotterdam werd geen daling gevonden, maar juist het tegendeel: een stijging van het rijden onder invloed.



De conclusie kan dus zijn dat door een andere organisatie en werkwijze met ongeveer dezelfde menskracht het rijden onder invloed kan worden vermindert.

Verbeterd toezicht met extra middelen

Het tweede onderzoek komt uit Australië- en vond plaats in de staat New South Wales met de grootstedelijke agglomeratie Sydney. Daar werd 3 jaar lang zeer intensief op rijden onder invloed gecontroleerd. Per jaar moest één op elke drie rijbewijsbezitters een blaastest afleggen. De werkwijze van de politie was praktisch dezelfde als in Den Haag, alleen werd er (nog) meer publiciteit aan gegeven.

Het resultaat was indrukwekkend: het aantal ongevallen met dodelijke afloop daalde drastisch (20%, in de weekeindnachten daalde dit aantal zelfs met 40%). Van deze daling kan 3/4 worden toegeschreven aan het extra toezicht. Dit betekent dat in de weekeindnachten bijna geen automobilist meer onder invloed moet hebben gereden.

Mijn eerste reactie op deze indrukwekkende resultaten was: zo'n toezichtniveau is hier nooit haalbaar; en wat moet dat wel niet kosten, wegen de opbrengsten daar wel tegen op?

Ik ben toen eens gaan rekenen aan een voorbeeld dat geënt was op de Nederlandse situatie. Mijn uitgangspunten daarbij waren:

- gerichte alcoholcontroles in de weekeinden, vooral 's avonds en 's nachts, af en toe ook buiten het weekeinde-

- toepassing van de Haagse en Australische werkwijze (a-select, iedereen blazen, goede selectie-apparatuur, opvallend controleren, veel publiciteit)

Aan de kostenkant:

– 750.000 staandehoudingen	22,5
– afhandeling 67.000 extra verdachten	PM ¹
– publiciteit	1,5
Totaal	24+PM

Aan de batenkant:

– reductie van materiële schade	47,5
– reductie van immateriële schade	PM ²
Totaal:	47,5+PM

¹) zie toelichting;

²) moeilijk op geld waardeerbaar

– 750.000 staandehoudingen per jaar, d.w.z. gemiddeld één op de negen rijbewijsbezitters wordt per jaar gecontroleerd; dit is 1/3 van het toezichtniveau in Australië.

Hiervan is een kosten/batenanalyse gemaakt, zie tabel (alle genoemde bedragen zijn in miljoenen guldens).

Dit project heeft dus een zeer gunstige kosten/batenverhouding van 1:2.

Ik kan dit ook duidelijk maken met wat andere cijfers: we praten hier over een extra inzet van 225 manjaar van de politie, dit is minder dan 1% van de totale politie-capaciteit; en we besparen per jaar 25 doden en 235 ernstig gewonden, plus nog vele lichtgewonden en materiële schade. In dit overzicht komen nog niet de extra-inkomsten voor die de overheid verwerft uit schikkingen en boetes, zo'n f 32 miljoen per jaar. Daaruit kunnen in elk geval de extra afhandelingskosten worden bestreden en een groot deel van de kosten van de staandehoudingen (zo niet alle kosten daarvan). Dat betekent dat de kosten/batenverhouding nog aanzienlijk kan verbeteren. Uit de "winstmarge" op het project zou overigens het nieuwe educatiebeleid gefinancierd kunnen worden, althans een behoorlijk deel daarvan.

Conclusie

Welke conclusie kunnen we nu uit dit alles trekken? In de eerste plaats dat ook bij gelijke inspanning met verbeterd toezicht een groter effect op het rijden onder invloed kan worden bereikt. De Haagse ervaringen wijzen duidelijk in deze richting. Daarbij moet worden bedacht dat

binnenkort diverse maatregelen tijdbesparingen voor de politie kunnen opleveren: de vervanging van de bloedproef door ademanalyse, de invoering van de politietransactie en automatisering van allerlei werkzaamheden. Bij een goede organisatie moet het mogelijk zijn die tijdswinst te benutten voor een verbeterd toezicht zoals dat in Den Haag heeft plaatsgevonden. Een tweede conclusie kan dat een forse uitbreiding van het toezicht op rijden onder invloed ruimschoots loont. Nu realiseer ik mij heel goed dat beslissingen over de politie-inzet niet alleen, of zelfs niet in de eerste plaats, bepaald worden door dit soort kosten/batencijfers. Ook realiseer ik mij dat thans vooral gesproken wordt over grote bezuinigingen op het politiebudget en niet over extra inspanningen, zeker niet op verkeers-

Bestrijding van rijden onder invloed: Samen verantwoordelijk

Mr. R.D.E. Daverschot, voorzitter
Verkeerscommissie Openbaar Ministerie
(VECOM)

De stand van zaken

De bestrijding van het rijden onder invloed (r.o.i.) in Nederland is tot nu toe vrijwel exclusief een bezigheid geweest van politie en justitie. Deze bestrijding heeft een nagenoeg volledig repressief karakter gehad. Het doel dat de politie daarbij voor ogen stond was vooral het omzetten van de aan de opsporing van de dronken rijders bestede tijd en mankracht in zoveel mogelijk processen-verbaal. Toevallige betrapting — bijvoorbeeld bij gelegenheid van aanrijding — daargelaten, leidde dit uitgangspunt voor het rendement van deze opsporingsinspanning ertoe dat de aandacht met name uitging naar de dronken rijders in de nachtelijke (weekend)uren. Dan was namelijk de trefkans het hoogst en kon dus het rendement van de inspanning optimaal zijn. In dit verband kwam de grote, opvallende alcoholcontrole in diskrediet, omdat deze opsporingsmethode gelet op de omvang van de investering in mankracht en tijd een relatief gering aantal processen-verbaal opleverde.

De geschetste aanpak mag door de politiebril

gebied. Toch wil ik niet bij voorbaat de mogelijkheid uitsluiten dat besloten wordt tot extra toezicht op rijden onder invloed. Er valt langzamerhand niet meer aan te ontkomen dat de politie vergaande prioriteiten gaat stellen in haar taken. Ik kan me haast niet voorstellen dat zo'n groot probleem dat met zoveel effectiviteit is te bestrijden daarbij een lage rangorde krijgt toebedeeld. Een tweede reden voor mijn optimisme is de grote opbrengst van dit toezichtsbeleid voor de rijkschatkist. Waarom zou een tak van dienst die tot dit soort opbrengsten in staat is, wegbezuinigd moeten worden? Het woord is nu aan de politiek, de politie en de justitie. De twee laatste zijn vertegenwoordigd binnen dit drieluik. Ik vraag daarom uw aandacht voor de volgende sprekers.



bekeken wel *efficiënt* zijn, maar was daarom nog niet noodzakelijk ook *effectief*, in termen van terugdringing van het aantal dronken rijders onder invloed in het algemeen. Een en ander leverde wel een jaarlijks groter wordend aantal processen-verbaal op. Werden in 1970 nog \pm 9000 rijders onder invloed geverbaliseerd voor artikel 26 van de Wegenverkeerswet, het jaartotaal is op dit moment bijna vier maal zo hoog.

Het aantal strafrechtelijke reacties van officier van justitie en rechter heeft hiermee gelijke tred gehouden: bij een door de jaren heen met 4% ongeveer constant gebleven aantal seponeringen, om vooral juridisch-technische redenen,

hebben deze processen-verbaal voor \pm 96% geleid tot enigerlei vorm van justitiële interventie.

Aldus werd steeds meer van de capaciteit van Openbaar Ministerie en rechter opgeëist voor de afdoening van dit ene delikt. Thans bestaat gemiddeld bijna 20% van alle bij de officieren van justitie ingeschreven strafzaken uit rijders onder invloed. De strafrechter besteedt 30% van zijn tijd aan de berechting van dronken rijders.

De conclusie kan kort en goed zijn dat politie en justitie een door de jaren heen steeds groeiende inspanning hebben geleverd op het terrein van de opsporing, vervolging en berechting van dronken rijders, zeker ook in vergelijking met de aandacht die aan andere vormen van criminaliteit werd gegeven. Intussen is het rijden onder invloed als onderdeel van het alcoholprobleem uitgegroeid tot een algemeen maatschappelijk probleem. Hoewel inmiddels daarom van de kant van de bestuurlijke overheden en anderen een behoorlijke bijdrage mocht worden verwacht op het terrein van de bestrijding van het drankmisbruik, is daarvan nog nauwelijks sprake. Men ziet toe bij het dweilen met de kraan open door politie en justitie.

Het is de vraag of politie en justitie dit verstoorde evenwicht tussen de bestuurlijke en strafrechtelijke rechtshandhaving op dit terrein nog langer moeten aanvaarden.

Samenleving en criminaliteit

Deze vraag klemmt temeer in het licht van het beleidsplan Samenleving en Criminaliteit van 1985. In dit plan heeft de regering de criminele politiek opnieuw geformuleerd.

De stand van zaken m.b.t. de criminaliteit in ons land overziende, is door het kabinet met het oog op de terugdringing van de criminaliteit in de komende jaren, gekozen voor het leggen van de nadruk op de preventie van crimineel gedrag en op het accentueren van de normbevestigende functie van de strafrechtspleging.

Ten aanzien van de veel voorkomende criminaliteit — tot welke categorie ook het r.o.i. behoort — zegt het beleidsplan op pag. 38: "Bij de aanpak van de kleine criminaliteit dient de verantwoordelijkheid van de burger zelf, de lagere bestuurlijke overheden en van met die overheden samenwerkenden maatschappelijke organisaties om preventieve maatregelen te treffen, voorop te

staan. Verder is in verband met de kleine criminaliteit vooral de normbevestigende functie van de criminele politiek van groot belang. Deze twee omstandigheden leiden tot de conclusie dat wat betreft de kleine criminaliteit een beleid moet worden gevoerd dat bestaat uit een combinatie van in het bijzonder lokale bestuurlijke maatregelen, preventieve inspanningen van de politie en een ondersteunende toepassing van het strafrecht. Bij de bestrijding van de kleine criminaliteit dient de strafrechtspleging te worden gehanteerd als ultimum remedium."

Toegepast op het delict van rijden onder invloed betekent dit niet veel minder dan een omwenteling. Niet — zoals tot nu toe — de bestrijding van het r.o.i. overlaten aan het repressieve politie- en justitieapparaat maar de preventie vooropstellen en de repressie, met name die van het strafrecht, op het tweede plan laten komen!

Hantering van de uitgangspunten van het beleidsplan Samenleving en Criminaliteit op het terrein van de bestrijding van het r.o.i. brengt dus mee dat dat inspanningen van politie en justitie afhankelijk worden gesteld van de aard en de omvang van de maatregelen die door de bestuurlijke overheden en anderen op dat gebied worden genomen.

Deze inspanningen van politie en justitie dragen daarbij in beginsel een aanvullend karakter.

Deze nieuwe benadering dient nu op geloofwaardige wijze gestalte te krijgen. Het beleidsplan Samenleving en Criminaliteit draagt ons die taak op.

Daarbij moet met name ook tot uitdrukking komen dat de bestrijding van het dronken rijden niet meer een exclusieve verantwoordelijkheid is van politie en justitie. Er ligt een gezamenlijk verantwoordelijkheid bij zowel bestuur als de met de strafrechtelijke rechtshandhaving belaste organen.

Daarbij teken ik nog het volgende aan. Indien als voorheen de bestrijding van het dronken rijden uitsluitend wordt overgelaten aan politie en justitie, heeft dit op het moment waarop de invoering van de ademanalyse-apparatuur in ons land is voltooid en bij een gelijkblijvende opsporingsinspanning van de politie en ongewijzigd vervolgingsbeleid, naar verwachting de volgende consequenties: door de politie zullen jaarlijks \pm 80.000 processen-verbaal voor dronken rijders worden opgemaakt. Ongeveer een verdubbeling van het huidige aantal.

Daarnaast zal de rechter ongeveer 50.000 van deze zaken per jaar ter berechting krijgen voorgelegd. Dit betekent dat dan de rechter zijn tijd voor niet minder dan ca. 44% aan de berechting van rijders onder invloed zal hebben te besteden.

Gegeven de beperkte capaciteit van het strafrechtelijk apparaat (incl. de politie) is het m.i. onaanvaardbaar dat het misdrijf van rijden onder invloed in nog veel sterkere mate dan thans reeds het geval is de politieke en justitiële aandacht zal opeisen, ten koste van de aandacht voor andere, niet minder ernstige vormen van criminaliteit. Zeker indien een substantiële bijdrage van wetgever, bestuurlijke overheid en relevante maatschappelijke organisaties op het vlak van de terugdringing van het alcoholgebruik — ook in het verkeer — uitblijft.

Dit neemt overigens niet weg dat politie en justitie de taak hebben zich te bezinnen, niet alleen op de omvang van de opsporings- en vervolgingsinspanning op het terrein van het dronken rijden, maar ook op de kwaliteit, d.w.z. de effectiviteit, van methoden en werkwijzen in het traject van opsporing en vervolging.

Daarbij dient het inzicht voorop te staan dat alleen maatregelen die ook op langere termijn hun effect behouden een zinvolle bijdrage vormen aan de indamming van het alcoholverkeersprobleem.

Waar zou nu deze nieuwe aanpak van het rijden onder invloed meer concreet uit moeten bestaan?

Een nieuwe aanpak

In de in december 1986 verschenen nota van het kabinet "Alcohol en Samenleving" wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld en aangekondigd in het kader van het alcoholontmoedigingsbeleid.

Van de *centrale overheid* mag worden verwacht dat nu serieus werk wordt gemaakt van te nemen maatregelen op het gebied van wet- en regelgeving, gericht op de matiging van het alcoholgebruik.

Bepalingen waardoor de openbare beschikbaarheid van alcoholhoudende drank afneemt en afzetbevorderende activiteiten (reclame) aan banden worden gelegd, zullen in een nieuw Alcoholwet moeten worden opgenomen.

Rij-examenkandidaten zullen een behoorlijke kennis van de gevaren van alcohol in het verkeer moeten bezitten. Toetsing van deze kennis zal

een verplicht onderdeel moeten gaan vormen van het rij-examen. Uit onderzoek blijkt dat het met deze kennis droevig is gesteld, terwijl het hier juist de belangrijke risicogroep betreft van jongeren tussen de 18 en 25 jaar waar het gaat om verkeersongevallen waarbij alcoholgebruik in het spel is.

De centrale overheid zal, om niet meer te noemen, ook een belangrijke stimulerende rol op zich moeten nemen m.b.t. de voorlichting over de gevaren van alcoholgebruik.

Als het om alcohol en verkeer gaat dient er een harde, realistische wijze van voorlichting te worden bevorderd.

Ook en met name van de *locale overheid* mag een actief alcoholmatigingsbeleid worden verwacht. Het bestuurlijk instrumentarium dat de lagere overheid ten dienste staat zal bewust gericht moeten worden op de terugdringing van het alcoholmisbruik en mede dienstbaar worden gemaakt aan de bestrijding van het r.o.i.

Het spreekt voor zich dat op lokaal en regionaal niveau daarvoor de medewerking van de relevante maatschappelijke organisaties en instellingen noodzakelijk is. De drankbestrijding is niet alleen een taak van de overheid.

Het bestuurlijke preventiebeleid zal oog moeten krijgen voor de maatschappelijk onaanvaardbare en vooral criminele gevolgen van de toenemende alcoholconsumptie.

Dat hier soms moeilijke keuzen zullen moeten worden gemaakt, ontken ik niet. Maar het mag niet zo zijn dat bijvoorbeeld in gesubsidieerde openbare gelegenheden, zoals club-, buurthuizen of wijkcentra, met het oog op eigen financiële belangen van de plaatselijke overheid het alcoholgebruik wordt gestimuleerd door de prijzen laag te houden, in de wetenschap dat dit haaks staat op een beleid juist gericht op alcoholmatiging, waarvan de bestrijding van r.o.i. deel uitmaakt.

Per gemeente of regio moet er met als uitgangspunt de alcoholmatiging een *preventieplan* worden ontwikkeld, dat onderdelen bevat specifiek gericht op de relatie tussen alcohol en verkeer. In dit preventieplan zal aandacht moeten worden besteed bijv. aan het vergunningenbeleid, zowel in preventieve als in repressieve zin, in het kader van de Drank- en Horecawet, aan het aanscherpen van bepalingen in de Algemene Plaatselijke (of Politie) Verordeningen (APV's), aan via de lo-

cale media te geven voorlichting aan bezoekers van uitgaansgelegenheden, bar-keepers etc., aan sluitingstijden van horeca-gelegenheden en aan het aanbod van openbaar vervoer bij uitgaanscentra.

Een dergelijk preventieplan bevat de aanknopingspunten aan de hand waarvan de plaatselijke politie haar controle- en opsporingsactiviteiten kan en moet vaststellen.

Aldus wordt een samenhang tot stand gebracht tussen enerzijds de bestuurlijke preventie-inspanning gericht op de alcoholmatiging en anderzijds de potentiële activiteiten gericht op de versterking en ondersteuning van dit beleid via controle en opsporing.

De officier van justitie zal in zijn coördinerende rol bij de criminaliteitsbestrijding gebruik moeten maken van het instituut van het driehoeksoverleg om deze geïntegreerde aanpak van de grond te krijgen.

Hij zal niet meer kunnen volstaan met het afdoen van de, zeker na de algemene invoering van de ademanalyse en bij ongewijzigd opsporingsbeleid, wassende stroom processen-verbaal. De zaak zou alleen al op die wijze vast lopen. Als wij (bestuur, politie en justitie) gescheiden blijven optrekken leveren wij naar mijn mening geen bijdrage aan een effectieve bestrijding, ook op termijn, van het rijden onder invloed. Het blijvend overlaten aan en het afwentelen op politie en justitie van de criminele gevolgen van alcoholgebruik kan niet meer.

Op lokaal niveau zullen de partners in het driehoeksoverleg de handen ineen moeten slaan om in het kader van een brede aanpak van alcoholmatiging een nieuwe weg in te slaan naar een effectieve bestrijding van het dronken rijden.

Gebeurt dit niet dan zullen in de optiek van het Openbaar Ministerie de politie en de officier van justitie moeten overwegen de schaarse capaciteit op andere gebieden aan te wenden, waar met meer effect en kans op succes strafrechtelijk kan worden opgetreden.

Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid en rijden onder invloed

Tenslotte nog een enkele korte opmerking over een nieuwe aanpak van r.o.i. en het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV).

In het MPV wordt de bestrijding van het dronken

rijden terecht rechtstreeks in verband gebracht met de bevordering van de verkeersveiligheid. In die zin stem ik gaarne in met het verlenen van handhavingsprioriteit aan het misdrijf van rijden onder invloed. Maar dan wel in de hiervoor geschetste samenhang met bestuurlijk preventieve maatregelen, ook op lokaal niveau, en gepaard gaande met een aangepast opsporings- en controlebeleid van de politie, gericht op lange termijn effecten en leidend tot een meer evenwichtige belasting van het justitiële bedrijf.

Want, de memorie van antwoord bij het wetsontwerp ademanalyse citerend: "Zolang bij de aanpak van dit grotere feitencomplex (nl. de onvoldoende alcoholmatiging in het algemeen) geen wezenlijk voortgang is geboekt, mag van de inspanningen van politie en justitie op een deel terrein — hoe belangrijk en noodzakelijk op zichzelf ook — slechts beperkt resultaat worden verwacht."

Deze benadering vind ik in het MPV onvoldoende terug. Het accent van de daarin beschreven aanpak ligt sterk op meer van hetzelfde in de handhavingssfeer.

Ingrediënten daarbij zijn de tijdbesparende ademanalyse, de automatisering bij politie en justitie, het gericht verkeerstoezicht en in het algemeen een strengere aanpak.

Zoals eerder betoogd biedt het produceren en verwerken van steeds meer processen-verbaal geen gunstig perspectief. Ik voeg daar nog aan toe dat bij de huidige zeer lage pakkans dit in hoge mate water naar de zee dragen zou zijn. Een experiment in Weert in 1984 heeft dit nog eens aangetoond.

Ik ben op het gebied van de veel voorkomende criminaliteit een voorstander van het leggen van de handhavingsprioriteit in het verkeer bij de bestrijding van het rijden onder invloed, mits deze bestrijding niet wordt gezien als een exclusieve of nagenoeg exclusieve taak voor de met de strafrechtshandhaving belaste organen.

De bestuurlijke overheid en anderen zullen zich samen met politie en justitie daadwerkelijk verantwoordelijk moeten weten voor de beteugeling van het probleem van het dronken rijden. Slechts een op deze gedachte stoelend beleid zal m.i. voor politie en justitie — ook in het kader van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid — aanvaardbaar kunnen zijn.

Rijden onder invloed: Mogelijkheden voor een nieuw offensief

Hoofdcommissaris P.D. IJzerman,
Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC)

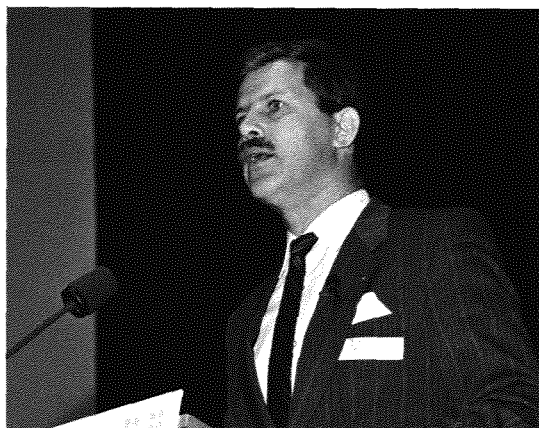
25 jaar SWOV, 25 jaar onderzoek, 25 jaar strijd tegen verkeersonveiligheid. Ook 25 jaar samenwerking met andere instanties.

Ik heb in inmiddels vergeelde verslagen van de CPVC ontdekt dat in 1963 voor de eerste keer in de plenaire vergadering van de CPVC over de SWOV werd gesproken. Uit dit verslag blijkt de terughoudendheid waarmee de CPVC in die tijd nieuwe instellingen die zich met het verkeer wilden gaan bezighouden tegemoet trad. Het aanbod om de CPVC in het bestuur van de SWOVV (het werd toen nog met twee V's geschreven) zitting te laten nemen werd vriendelijk doch resoluut afgewezen.

In 25 jaar is er veel veranderd. De SWOV heeft zich in die jaren ontwikkeld tot een gerenommeerd instituut op het terrein van het verkeersveiligheidsonderzoek, zowel op nationaal als internationaal niveau. Ik feliciteer de SWOV dan ook graag met haar 25-jarig bestaan. De haast exclusieve rol die de politie 25 jaar geleden vervulde op het verkeersterrein is inmiddels in belangrijke mate afgeslankt. Diverse deelterreinen het verkeer betreffende worden inmiddels primair door anderen behartigd. Ik noem in dit verband de verkeerseducatie en de engineering. De taak van de politie in de huidige samenleving; de handhaving van de openbare orde, de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en de hulpverlening kent vele deelterreinen. Het verkeer is er daar slechts één van. De politiekbestuurlijke en justitiële sturing van deze politietaken vindt, zoals bekend, plaats in het lokale driehoeksoverleg: het overleg tussen de Hoofdofficier van Justitie, de burgemeester en de politiechef.

Bij deze sturingsprocessen en de uitkomst ervan acht ik in het kader van deze dag twee aspecten actueel en relevant.

In de eerste plaats de vaststelling dat in het denken over prioriteiten m.b.t. de politietaken de criminaliteitsbeheersing onmiskenbaar de dominante plaats inneemt. De politie-verkeerstaak lijkt door zijn hedendaagse kwantitatieve en



kwantitatieve aanpak zeker in de ogen van de geharde verkeersspecialisten bijna een relikwie uit een lang achter ons liggende periode.

In de tweede plaats ontkom ik er niet aan de voornemens van het Kabinet in de vorm van budgettaire maatregelen voor de politie te vermelden. Een operatie die tot een personeelsreductie van tussen de 10% en 20% zal leiden. Wat is de betekenis hiervan voor de uitoefening van de politietaken (en voor de aandacht voor het verkeer en de verkeersveiligheid).

Zonder nu meteen een onheilsprofeet te worden, enkele nuchtere constatering.

De activiteiten van politiekorpsen zijn in grote lijn in te delen in twee functies:

- ten eerste is er de functie van het tegemoetkomen aan het directe appèl vanuit de bevolking, bedrijven en organisaties in de vorm van assistentie-aanvragen, hulpverlening bij verkeersongevallen, conflict-interventie, aangifte van strafbare feiten, ik noem dit de *primaire taak*;
- daarnaast is er politie-optreden op basis van afspraken, veelal in het driehoeksoverleg, waarmee de beleidsgerichte activiteiten van politiekorpsen inhoud wordt gegeven, geënt op maatschappelijke trends en behoeften, in samenhang met andere bestuurssectoren en het justitiële gezag; met andere woorden de *beleidsgerichte taakcomponent*

Hoewel de hoofdlijnen van prioriteitsstelling steeds per korps afzonderlijk worden gemaakt, mag worden verwacht dat een personeelsre-

ductie van 10 á 20% vooral zal drukken op de beleidsgerichte taken, omdat de primaire taken vooralsnog niet of nauwelijks te beïnvloeden zijn.

De brandweer blijft blussen en politie blijft ontkoombaar gevolg geven aan directe verzoeken om politie-assistentie.

Het ligt dan in de lijn van de verwachting dat een aanzienlijke vermindering van personeel vooral zal leiden tot een naar verhouding *sterke vermindering van het politieprodukt* bij:

- projectmatig toezicht gericht op evidente problemen bijv. op het terrein van vandalisme, milieu, verkeer;
- geïntegreerde aanpak van veel voorkomende criminaliteit;
- slachtofferhulp;
- bestuurlijke advisering m.b.t. openbare orde, verkeer, preventie van criminaliteit;
- personeelsintensieve ingewikkelde recherche-onderzoeken;
- voortgezette vorming van politieambtenaren.

Het optreden van de politie zal daarom waarschijnlijk een meer repressief karakter krijgen. De ruimte om middels een projectmatige aanpak aandacht te besteden aan bepaalde probleemgebieden zal, in het licht van het voorafgaande voor wat betreft het verkeer, nog verder vermindern.

Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met het door de Minister van Verkeer en Waterstaat geformuleerde beleid inzake de verkeers- onveiligheid. Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid met als doelstelling: 25% minder slachtoffers in het jaar 2000.

Teneinde deze doelstelling te realiseren zijn er enkele speerpunten in het beleid gekozen; u kent ze ongetwijfeld:

- het veilig maken van gevaarlijke locaties;
- extra aandacht voor jonge, onervaren verkeersdeelnemers;
- extra aandacht voor ouderen die minder alert gaan reageren;
- de bevordering van het gordelgebruik en het helmgebruik via voorlichting en controle;
- snelheidsbeheersing vooral op 50 km- en 80 km-wegen;
- de bestrijding van alcohol in het verkeer.

Vooralsnog op het terrein van het gordelgebruik, het helmgebruik, de snelheidsbeheersing en de bestrijding van alcohol in het verkeer wordt van

de politie een substantiële bijdrage gevraagd, veelal meer dan op basis van afweging van prioriteiten in het driehoeksoverleg kan worden geboden. De vermindering van de sterkte bij de politie zal naar mijn inschatting de ruimte voor het projectmatig werken zoals gezegd verder beperken.

Het realiseren van de taakstelling — 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 — staat of valt met de mate waarin de politie en justitie aandacht kunnen geven aan controle en toezicht op eerdergenoemde gedragingen en komt derhalve duidelijk onder druk te staan.

In dit spanningsveld veroorloof ik mij — vanuit een oprechte zorg voor de verkeersveiligheid — de volgende suggestie om een gewenst niveau van politieverkeerstoezicht mogelijk te maken. Ik acht het verantwoord te overwegen of de Minister van Verkeer en Waterstaat binnen haar verkeersveiligheidsbudget gelden vrijmaakt voor de handhavingcomponent van haar beleid. Gedacht kan worden aan bijv. bestuurscontracten met het lokale gezag over de politie waarbij aanvullend fondsen beschikbaar worden gesteld met daartegenover afspraken t.a.v. de politieke aanpak van de speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid.

Het is wellicht een gedachte die de staatsrechtjuristen onder u tot een wenkbrauwfrons brengt; voordelen ervan acht ik

- a. het bevestigen van de onvervreembare en directe relatie tussen sector beleid en handhaving daarvan en
- b. het mogelijk maken van een vergroting van het basis niveau van politietoezicht op een prioritair beleidsterrein.

Het op deze manier omgaan met schaarse middelen kan er toe bijdragen dat het gericht verkeerstoezicht op deze onderwerpen op aanvaardbare schaal wordt toegepast met alle positieve effecten van dien.

Dan nu terug naar één van de speerpunten in het beleid en thema van dit drieluik: *Het rijden onder invloed*.

Het rijden onder invloed is slechts één uitingsvorm van het alcoholprobleem in onze samenleving. Volgens schattingen hebben in ons land circa 700.000 personen problemen met alcohol. Ook op andere terreinen dan het verkeer wordt de politie geconfronteerd met problemen welke worden veroorzaakt door alcohol. Te denken valt aan: voetbalvandalisme, bepaalde vormen van

"kleine criminaliteit", diverse verzoeken om assistentie, geweldsdelicten, etc.

Een geïntegreerde aanpak zowel op nationaal als lokaal niveau is absoluut noodzakelijk.

De politie alleen is beslist niet in staat het probleem op te lossen. Het alcoholmatigingsbeleid zoals dat thans wordt gepropageerd door de minister van WVC beschouw ik als een noodzakelijk begin op nationaal niveau.

Op lokaal niveau ontbreekt zoiets nog vaak. Het is ook in alle eerlijkheid, in onze maatschappij ook een zeer weerbarstig vraagstuk. Op gemeentelijk niveau is een integraal alcoholmatigingsplan wenselijk, bestaande uit:

- een preventieplan (bestuurlijke maatregelen)
- een controle- en opsporingsplan
- een vervolgings- en executieplan (OM-maatregelen).

Aanzetten daartoe zijn evenwel bemoedigend.

In het verleden is het toezicht op het rijden onder invloed teveel een onderwerp geweest van politie en justitie. De repressieve betekenis van het toezicht domineerde. De activiteiten rond november 1974, toen de verplichte bloedproef van kracht werd, waren daar een duidelijk voorbeeld van.

De voorlichting rond de wetwijziging was sterk gericht op de politiecontrole en de hoge pakkans. Later bleek dat de inspanning om deze hoge pakkans te realiseren niet over langere periode was op te brengen. De pakkans werd al vlot als laag ervaren. De tijdelijke daling van het alcoholmisbruik in het verkeer verdween vrij snel. Alleen repressie is dus niet het middel gebleken. Sinds 1974 heeft de Nederlandse politie ruim 400.000 maal proces-verbaal voor rijden onder invloed opgemaakt en circa 300.000 rijverboden opgelegd.

Hiertoe zijn sinds 1974 enkele miljoenen automobilisten gecontroleerd. Desondanks vinden elk jaar opnieuw vele honderden mensen de dood in het verkeer bij verkeersongevallen met alcohol en worden elke dag ongeveer honderd mensen in het verkeer opgepakt voor het rijden onder invloed. Schattingen geven zelfs aan dat bij 30 tot 40% van de verkeersongevallen alcoholmisbruik in het spel is. Een sterker pleidooi voor een integrale aanpak en een hierop gebaseerde prioriteitstelling is er niet.

Wanneer tot een geïntegreerde lokale aanpak wordt besloten, mag van de politie een inbreng

worden gevraagd. Het is daarbij zaak de beperkt beschikbare mankracht zo efficiënt en effectief mogelijk in te zetten. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de resultaten van het Demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht. Ook ik zou daarover nog iets willen opmerken.

In de gemeente Den Haag is, met de gemeente Rotterdam als zogenaamde controlegemeente, in dat kader een project uitgevoerd gericht op het rijden onder invloed. Uitgangspunt bij het uitvoeren van dat project is het feit geweest dat bij speciale alcoholcontroles, zowel uitgedrukt in absoluut aantal als in percentage, maar enkele automobilisten met een strafbaar alcoholgehalte worden betrapt. Dat is een mager resultaat, want uit onderzoek is bekend dat gemiddeld in Nederland tijdens weekendnachten één op de negen automobilisten teveel gedronken heeft. Vanwege de beperkt beschikbare mankracht is het onbegonnen werk om alle of zelfs maar zoveel mogelijk rijders onder invloed op te sporen. Veel belangrijker is het om met de beschikbare middelen zoveel mogelijk automobilisten die geneigd zijn om onder invloed te gaan rijden af te schrikken.

Om deze automobilisten af te schrikken moeten zij het gevoel hebben dat de kans om gepakt te worden voor rijden onder invloed en daarvoor straf op te lopen groot is. De subjectieve pakkans moet derhalve worden verhoogd.

Voornaamste kenmerken van het Haagse project zijn geweest:

- er is uitgegaan van een gelijke inzet van mankracht als in voorgaande jaren aan speciale alcoholacties werd besteed;
- er werd op intensieve manier gebruik gemaakt van het instrument voorlichting; er worden bijvoorbeeld affiches geplaatst;
- de controles wisselden snel van plaats en waren erg opvallend (er werden borden met het opschrift "alcoholcontrole" geplaatst);
- de controles werden ieder weekend tijdens de vrijdag- en zaterdagavond uitgevoerd;
- de kleine controleteams hielden automobilisten op aselechte wijze staande en namen deze automobilisten een ademtest af.

Wat zijn nu de belangrijkste resultaten van dit project, dat nog maar enkele weken geleden werd afgesloten met een eindrapportage.

— Gemiddeld was 25% van de automobilisten op de hoogte van de politie-activiteiten. Tegen

het einde van de actie was 40% van de gecontroleerde automobilisten met de activiteiten van de politie bekend.

— De pakkans voor rijden onder invloed nam toe.

— In Den Haag werd een daling van het percentage rijders onder invloed geconstateerd.

De werkwijze van de politie dient zich meer te richten op een aanpak van het rijden onder invloed op de lange termijn, dan op het opmaken van processen-verbaal. De alcoholcontroles dienen daarom opvallend te worden uitgevoerd terwijl de locatie en het tijdstip van de controles onvoorspelbaar moet zijn. Bij de geringste verdenking van alcoholgebruik, zou van de automobilist een ademtest moeten worden afgenomen. Politie mensen zijn namelijk wel in staat om te beoordelen of een automobilist gedronken heeft. Men blijkt echter de hoeveelheid genuttigde alcoholische drank structureel te laag in te schatten. Het verdient daarbij de voorkeur uitsluitend van elektronische selectieapparatuur gebruik te maken; iets dat thans wettelijk mogelijk is.

De controles op rijden onder invloed tijdens de normale surveillance kunnen daarnaast blijven plaatsvinden. Het aantal gevallen dat op die wijze wordt opgespoord is zelfs groter dan van de speciale alcoholcontroles. Maar alleen als het rijgedrag heel opvallend is, loopt de dronken automobilist gevaar om gepakt te worden. De overige automobilisten merken weinig van deze vorm van controle. Ook bij deze controle vorm zou ernaar gestreefd moeten worden, dat de controle als zodanig voor het overige publiek herkenbaar is, bijvoorbeeld door het gebruik van een lichtbak op de auto. Dit weer in verband met de subjectieve pakkans.

Nog een laatste aandachtspunt.

Nu de ademanalyse per 1 oktober formeel is ingevoerd is de verwachting in de samenleving dat, evenals in 1974, de pakkans sterk zal toenemen.

Ademanalyse is echter slechts een technisch hulpmiddel, dat kan zorgen voor een grotere efficiency in het politie-optreden. Verdere verhoging van de efficiency zou kunnen worden verkregen door een vergaande vereenvoudiging en automatisering van het op te maken proces-verbaal en het creëren van mogelijkheden om op voldoende ruime schaal het instrument poli-

tietransactie te hanteren. Dit zal met name gelden voor de "relatief eenvoudige zaak".

Het is hierbij dan wel noodzakelijk dat het proces-verbaal uniform qua inhoud in het hele land identiek is om de effecten van de efficiency maximaal te laten zijn. Iets dergelijks geldt ook voor de transactiemogelijkheid.

Een voorstel waarbij een transactieregeling wordt geconstrueerd die weliswaar voor het Openbaar Ministerie voordelen bevat, doch die hiertoe van de politie inspanningen verwacht die tenminste op het huidige niveau van de administratieve politiewerkzaamheden ligt, zal er toe leiden dat van een verhoging van de efficiency geen sprake kan en zal zijn.

Een transactieregeling in handen van de politie dient zich te kenmerken door een vermindering van de politieke werklust bijvoorbeeld door automatisering en door vereenvoudiging van administratieve procedures. De tijdwinst die dankzij de efficiency-effecten op het gebied van het rijden onder invloed kan worden geboekt, zou ten goede kunnen komen aan daadwerkelijke alcoholcontrole.

Het is ook daarin dat de Minister van Verkeer en Waterstaat condities voor een efficiënter verkeerstoezicht kan invullen!

De CPVC wil er zich binnen de Nederlandse politie sterk voor maken dat de tijdwinst die geboekt kan worden door de verhoging van de efficiency van de politiecontrole op het rijden onder invloed ook aan dit onderwerp van toezicht ten goede komt.

Van onze kant kan erop worden gerekend dat wij het toepassen van de opgedane ervaringen in het Demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht zullen uitdragen. Hiertoe laten wij o.a. een brochure voor de politiekorpsen ontwikkelen waarin operationele aanbevelingen voor gericht verkeerstoezicht worden gedaan. Ook op het gebied van de opleidingen voeren wij een soortgelijk beleid.

Wanneer er sprake is van een lokale integrale aanpak van het rijden onder invloed, is het verantwoord om door middel van een algemeen preventief en repressief toezicht, aandacht te besteden aan de bestrijding van het rijden onder invloed.

Het probleem rijden onder invloed verdient deze aandacht.

Forumdiscussie

Meerjarenplan Verkeersveiligheid: "Vooral een actieplan"

Over één ding waren de forumleden het onderling aardig eens: Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid heeft vooral het karakter van een Actieplan. Ook één geestelijke vaders van het Plan, *directeur Verkeersveiligheid van Verkeer en Waterstaat, ir. P.B. van Gurp*, had geen moeite met deze typering. En in ieder geval de forumleden konden zich in het algemeen redelijk vinden in dit Actieplan.

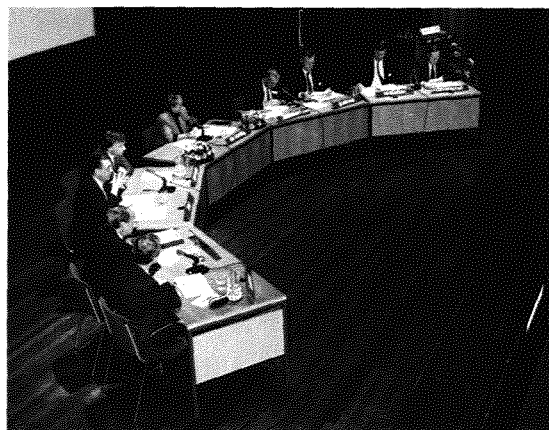
Dat wil niet zeggen dat er geen kritische kanttekeningen bij het MPV of het beloningsstelsel gemaakt kunnen worden.

Er werd in ieder geval geanimeerd over gediscussieerd tussen het forum, bestaande uit deskundigen uit kringen van verkeersveiligheid, politiek, justitie en politiek, en de bezoekers van de studiedag.

De Koning en het volk

Ook *J.W. Bakker, commissaris van politie te Delft*, staat niet afwijzend tegenover het Meerjarenplan Verkeersveiligheid, zij het met een waarschuwendere ondertoon over de rol van de politie. Bakker, als eerste forumlid in een korte toelichting op verzoek van forumvoorzitster Marijn de Koning over dit MPV: "Het plan onderscheidt zich door een praktische aanpak. Dat blijkt ook hetgeen er deze dag allemaal is gezegd, onder meer door de minister van Verkeer en Waterstaat. De rol van de politie is echter wellicht wat onevenredig zwaar. Er worden nogal wat prioriteiten verlangd van de politie in deze tijd, waarbij de politie vaak een te centrale rol krijgt toebedeeld", aldus Bakker. "Terwijl de aanpak eigenlijk overeen zou moeten komen met de tafelschikking van dit forum: de (Marijn de) Koning en het volk in het midden, geflankeerd door politiek, bestuur en wetenschap, en het openbaar ministerie en de politie aan de uiteinden."

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, vertegenwoordigd in het forum door *A.J. Kret, voorzitter van de Verkeerscommissie van de VNG* had aanvankelijk nogal wat bedenkingen tegen de plannen. Men keek met name aan tegen het Stimuleringsplan, omdat het wat rauw uit de lucht kwam vallen, aldus Kret. En omdat het in de ogen van sommigen de indruk wekte dat de gemeenten tot nu toe maar weinig aan verkeersveiligheid zouden hebben gedaan. "Het tegendeel is het geval. En als complement op een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid van vele jaren, vastgelegd in alle mogelijke plannen en infrastructurele maatregelen als 30-km zones,



woonerven, winkelerven, enz., willen we als gemeenten graag meedoen."

"Het MPV is meer een stimuleringsplan dan een meerjarenplan, aldus *drs. M.J. Koornstra, directeur van de SWOV* in een eerste reactie.

"Dus zou het plan ertoe moeten leiden dat er daadwerkelijk dingen gedaan worden. En ik geloof dat er alle kansen zijn om die activiteiten in te vullen. En ook geloof ik dat — als de bereidheid er is om maatregelen toe te passen zoals die ook door de SWOV zijn en worden aanbevolen — het zeer goed mogelijk is die 25 procent te halen. Ik geloof zelfs dat dat meer haalbaar is."

K. Dankert, lid van Gedeputeerde Staten van Friesland en kersvers lid van het hoofdbestuur van de Voetgangersvereniging VBV, mist een belangrijk aspect in het MPV. Dankert: "Wat ontbreekt is hoe het hele verkeersveiligheidsbeleid is ingebed in het algemene beleid op het terrein van verkeer en vervoer. We krijgen te maken met een toename van de automobiliteit van 65 procent. Ik mis in het MPV hoe met die toename zal worden omgegaan.

Dankert kan zich wel vinden in de prioriteitsstelling. "Hoewel ik wel tegenstander ben van beloning van resultaten, zoals met de Actie -25% gebeurt. Ik had liever gezien dat de inspanning wordt beloond."

Mr. C.H. Goedkoop, burgemeester van Leiden, vindt het Meerjarenplan Verkeersveiligheid desgevraagd een redelijk pragmatisch plan. "Er zitten natuurlijk wel wat loterij-elementen in die me wat minder aanspreken. Maar geld voor verkeersveiligheid willen we graag gebruiken."

Mr. I.W. Opstelten, directeur-generaal voor openbare orde en veiligheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, vindt het MPV vooral aantrekkelijk vanwege de sectorale benadering. In tegenstelling tot integrale plannen, komen dergelijke plannen wel wat ongenueanceerd over, maar dat kan juist aantrekkelijk zijn.

"Ik vind het ook meer een actieplan dan een meerjarenplan." Maar ik ben het wel met de anderen eens dat de positie van de politie meer als een sluitpost moet worden gezien.

Laatste in de rij forumleden is Mr. R.D.E. Daverschot, voorzitter van de Verkeerscommissie van het Openbaar Ministerie. Hij vindt het MPV op zichzelf een goed plan. Maar ook hij signaleert dat er een zwaar accent valt op de handhaving. "Soms heb je de indruk dat in het MPV de derde politieminister aan het woord is."

Pech en geluk

Drs. H.W. Kruysse, experimenteel psycholoog van de RU-Leiden, is — op verzoek van forumvoorzitster Marijn de Koning — de eerste die de forumleden vanuit de zaal een vraag voorlegt. Over het Actieplan -25%. In dat plan wordt een jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers verlangd met 5%. "Maar", zo vraagt Kruysse, "is dat een hanteerbare maatstaf?"

Van Gulp ontwijkt het antwoord in eerste instantie enigszins: "Verkeersveiligheid is op een aantal manieren tot uitdrukking te brengen. Doden en gewonden is een heel indringende maat. Die 5%, die uiteindelijk in het jaar 2000 tot 25%, minder verkeersslachtoffers moet leiden, is vooral gehanteerd vanuit de gedachte van de verminderde meeropbrengst: je moet in het begin hard lopen om op tijd bij de finish aan te komen.

Op verzoek van Kruysse licht Van Gulp zijn antwoord nog wat nader toe. En zet uiteen dat statistische onzuiverheden worden ondervangen doordat er wordt gewerkt met gemeenten of combinaties van gemeenten met minimaal 20 duizend inwoners. Verder is gewerkt met een cumulatieve taakstelling, 5, 10 en 15%. En er is uitgegaan van het gemiddelde van drie voorgaande jaren. Van Gulp besluit zijn betoog met de opmerking: "Pech in het ene jaar zal gevolgd worden door geluk in een volgend jaar. En door de cumulatieve verdeling, zal dat geluk dan ook in geld uitgedrukt worden."

J.J. Wolters is verkeersveiligheidscoördinator in Amsterdam. Hij zit vooral met het praktische pro-

bleem dat enerzijds wegen moeten worden ontworpen die voldoende doorstroming bieden. Maar die wegen nodigen ook uit tot harder rijden. De politie stelt echter dat controles op dergelijke wegen geen zin hebben. En dat snelheidsverlaging maar door infrastructurele maatregelen moet worden afgedwongen. Maar die belemmeren weer de snelle doorstroming . . . Een vicieuze cirkel derhalve.

Mr. Daverschot die deze vraag vanuit de zaal van Marijn de Koning krijgt toegespeeld, heeft er geen pasklaar antwoord op. "Overleg lijkt me hier het sleutelwoord. Tussen wegbeheerders en politie moet worden gepraat wat er mogelijk is. En welke handhavingsniveau moet worden gehaald. Daar kun je ook de justitie op lokaal niveau bij inschakelen."

Forumlid Kret tilt er minder zwaar aan: "Natuurlijk moeten er behoorlijke ontsluitingswegen zijn. Maar dat hoeven geen racebanen te zijn. Het zijn ook niet de wegen waar de meeste ongevallen gebeuren. Steeds smallere wegen maken bekend niet dat je steeds minder doden of gewonden krijgt."

Gentlemen's agreement

De secretaris van de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid De Zeeuw constateert een belangrijk knelpunt in de coördinatie van het overheidsbeleid. Enerzijds wil men alcohol in het verkeer bestrijden, anderzijds kan het gebeuren dat na een postbus 51-spot over alcohol in het verkeer in de STER reclame wordt gemaakt voor alcohol. Iets dergelijks geldt voor de aanpak van het snelheidsgedrag enerzijds en advertenties voor snelle auto's anderzijds. "Voor de burgers is dat niet meer te volgen." Een vraag die ondersteuning vindt in een opmerking van J. Flipse, beleidsmedewerker van DVV, die zich afvraagt of autofabrikanten er niet toe te bewegen zijn om meer nadruk te leggen op veiligheid, en minder op snelheid.

Mr. Opstelten vindt het vooral de eigen verantwoordelijkheid van de individu, hoe men met dit soort zaken omgaat. Van Gulp is duidelijk een andere mening totgedaan: "Alcoholreclame na een postbus 51-spot vind ik echt dweilen met de alcoholkraan open. En wat de autoreclame betreft: ik daag de auto-importeurs uit om tot een gentlemen's agreement te komen over zinvolle verkeersveilige reclame voor een verstandig autogebruik." Een opmerking die in de zaal met applaus wordt ontvangen, waarna Marijn de Koning terloops nog even informeert of dit ook het

standpunt van de minister is. Een vraag die door Van Gurp positief wordt beantwoord.

Een van de weinige vrouwelijke vragenstellers is mevrouw C.P. Bal, consul bij de Voetgangersvereniging VBV. "Wat is mening van de SWOV over het niet meer strafbaar stellen van oversteken bij een rood voetgangerslicht?" SWOV-directeur Koorstra reageert: "Het is bekend dat rode voetgangerslichten massaal worden genegeerd. Uit onderzoek blijkt wel dat mensen dat over het algemeen zeer veilig doen. Even is gedacht aan invoering van een oranje knipperlicht, maar dat brengt kennelijk teveel kosten met zich mee. En dus kiest men voor de goedkoopste oplossing. Ik denk echter dat de gedragsdiscipline hierdoor niet bevorderd wordt. Want hoe moet ik mijn kinderen uitleggen dat je door rood wel rechtsaf mag fietsen en als voetganger wel over mag steken. Maar dat je in andere gevallen wél moet stoppen."

Mobiliteitsscenario

Tom Godefrooij van de Fietzersbond ENFB heeft ook een aardige, vindt Marijn de Koning. "Openbaar vervoer is de veiligste vervoerwijze. Waarom maakt bevordering van het openbaar vervoer geen onderdeel uit van het verkeersveiligheidsbeleid", zo luidt zijn vraag. Van Gurp is het met hem eens. "In het kader van het Mobiliteitsscenario Randstad zou daar heel nadrukkelijk rekening mee moeten worden gehouden", aldus van Gurp, die eraan toevoegt dat mede naar aanleiding van dit probleempunt de begrotingsbehandeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgeschoven.

De heer Staal, safety technician bij DOW Chemical verbaast zich over het feit dat nooit gesproken wordt over de rol van het bedrijfsleven. "Waarom wordt het bedrijfsleven nooit gevraagd voor gemeentelijke of provinciale commissies over dit onderwerp? Een ander voorbeeld betreft het gebruik van alcohol in het zakenleven, waar aanknopingspunten voor maatregelen liggen.

K. Dankert kan zich vinden in deze opmerkingen, maar vindt ook dat er een stuk eigen belang ligt. "Het bedrijfsleven heeft er ook zelf belang bij dat het verzuim door ongevallen wordt teruggedrongen. Dat geldt met name voor verzekeringsmaatschappijen. In het buitenland heeft men daar ook een financiële vertaling aan gegeven. De Duitse Verkehrssicherheitsrat bijvoorbeeld draait voor een groot deel op bijdragen uit het bedrijfsleven. In Friesland hebben we er eni-

ge ervaring en ik hoop dat het bedrijfsleven uitdaging oppakt."

Van Gurp erkent dat het MPV hier in gebreke is gebleven. De rol van het bedrijfsleven is onvoldoende tot zijn recht gekomen. "De minister is van plan daar meer nadruk op te leggen. Ze heeft daartoe aan de werkgeversorganisaties, Veilig Verkeer Nederland en de ANWB gevraagd om samen met de DVV tot een plan van aanpak te komen. Daar wordt in zichtbaar wat er samen met het bedrijfsleven kan gebeuren. En dat is inderdaad veel."

Een bijzondere suggestie komt van E. Drooglever Fortuyn van het Waarborgfonds Motorverkeer, die zich afvraagt of men — in plaats van het strafpuntensysteem — niet beter goed gedrag kan belonen door bijvoorbeeld automobilisten die schadevrij rijden een speciaal kenteken te geven. Een gedachte die niet aanslaat bij het forum. Mr. Opstelten bijvoorbeeld gelooft er niet in. Net zo min als trouwens in het strafpuntensysteem. Beide zaken ziet hij als een vorm van extra regelgeving, "en dat is iets wat we nu juist proberen terug te dringen.

"De SWOV onderzoekt, de DVV denkt na en Rijkswaterstaat wacht niet op anderen maar doet ondertussen wat". W. Leeuwenburgh liet als laatste vragensteller in ieder geval geen misverstanden over zijn afkomst bestaan. "Ik bedoel daarmee dat Rijkswaterstaat de komende jaren werkt aan een uitgebreid wegenprogramma. Die nieuwe wegen trekken verkeer weg van het onder liggende wegennet. De overige wegbeheerders plukken daar de vruchten van. Hoe wordt dat verrekend in de taakstelling?

Van Gurp beantwoordt deze laatste vraag: "Uitgangspunt voor de minister bij het beloningsstelsel was dat het simpel moest zijn. Ik moet het in het jeugdjournaal kunnen uitleggen, aldus de minister. Het antwoord is dan ook dat de verkeersongevallen in Nederland per gemeente worden geregistreerd. We zijn ons ervan bewust dat door gemeenten ook rijks- en provinciale wegen lopen. En er zou een lek in de redenering zitten als die gemeenten niet mee zouden doen. Daarom heeft de minister voor Verkeer en Waterstaat gezegd, dat ze voor de eigen wegen ook die taakstelling zal overnemen, ongeacht een eventuele toename van het wegennet of de hoeveelheid verkeer. En dat voorbeeld is nu ook door een groot aantal provincies gevolgd. Dus het is een kwestie van samen optrekken."

Ter afsluiting

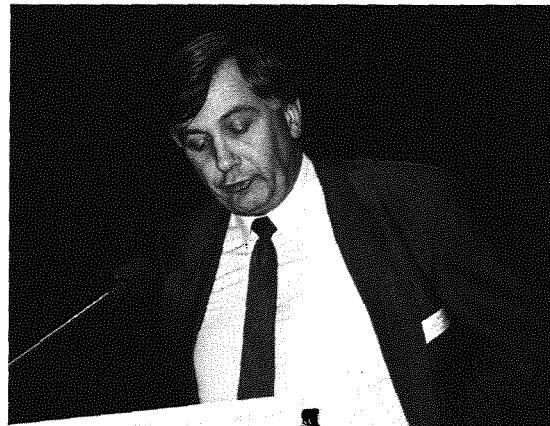
Drs. M.J. Koornstra, directeur SWOV

Verkeersveiligheid in perspectief

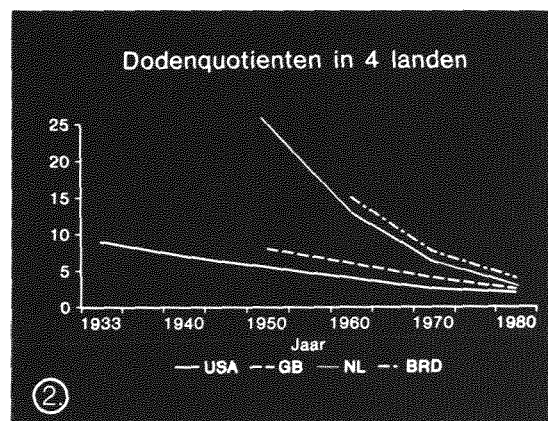
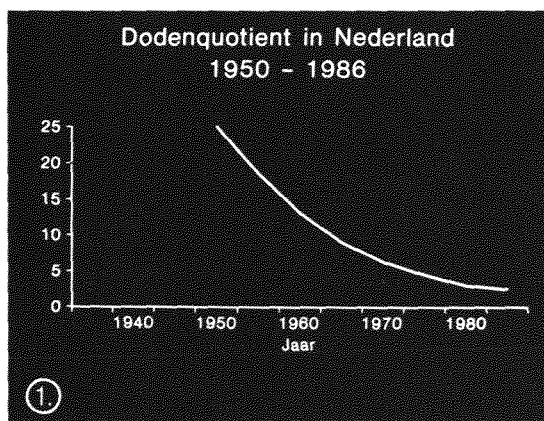
In het jaar 1962, toen de SWOV werd opgericht, was het aantal verkeersdoden onrustbarend gestegen tot bijna 2100; die onrustbarende stijging hield aan tot 1972 met het trieste record van 3264 verkeersdoden. Nu 15 jaar later is dat aantal met meer dan de helft gedaald tot circa 1500 per jaar.

Verkeersongevallen vertegenwoordigen de faalkansen in het verkeerssysteem. Het aantal personenauto's groeide na de oorlog tot een half miljoen in 1960 en tot 5 miljoen nu. Het aantal afgelegde kilometers met gemotoriseerde voertuigen steeg van ca. 14 miljard in 1960 tot bijna 72 miljard kilometers in 1986. Aan deze stijging van de mobiliteit is nog geen einde in zicht.

Relateren we het grillige verloop van het aantal verkeersdoden aan de ontwikkeling van de mobiliteit, dan zien we een gestaag dalend risico te worden (Afbeelding 1). Van 24 doden per 100 miljoen kilometers in 1950 tot bijna 2 doden per 100 miljoen kilometers nu. Deze risicodaling is goed te beschrijven door een eenvoudige curve, waarvan de jaarlijkse constante daling sinds 1950 tot nu 6,7% per jaar is; of wel het risico halveert in iets minder dan 10 jaar in Nederland. Overeenkomstige ontwikkelingen doen zich ook voor in andere landen. Men zou kunnen zeggen dat elk land steeds veiliger met het verkeer leert om te gaan (Afbeelding 2). Nederland leert 10% sneller dan West-Duitsland dat kort na de oorlog hetzelfde risico als Nederland vertoonde. In West-Duitsland is de jaarlijkse constante risicodaling 6,2% en duurt een halvering



van het risico bijna 11 jaar. De Nederlandse maatschappij leert ook veel sneller dan Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Groot-Brittannië heeft een constante risicodaling van 3,8% per jaar en een halvering van het risico in bijna 18 jaar. Voor de Verenigde Staten is de constante risicodaling per jaar 3,3% en de risicohalvering vergt daar bijna 21 jaar. De landen waren echter van oudsher veel veiliger dan Nederlands. Toch leert Nederland zoveel sneller, dat wij nu veiliger zijn dan Groot-Brittannië. Dit is in de figuur niet goed zichtbaar, omdat de risicocurve voor Groot-Brittannië, in tegenstelling tot de andere landen tevens de hoeveelheid kilometers per fiets bevat. Zou de Nederlandse curve ook berekend zijn met toevoeging van de 15 miljard fietskilometers van onze ruim 11,5 miljoen fietsen, dan zou Nederland nauwelijks ver-



schillen van het op deze wijze berekende, veiligste transportland van de wereld: de Verenigde Staten. Met circa 10 verkeersdoden per 100.000 inwoners behoren we intussen, ook aldus berekend, tot de groep van veiligste gemotoriseerde landen samen met de Scandinavische landen, Groot-Brittannië en Japan. De Verenigde Staten ligt daar ver boven met circa 18 verkeersdoden op 100.000 inwoners.

Kennelijk heeft Nederland sneller van het fatale falen in het verkeer geleerd dan andere landen. Een mens leert door individuele studie, ervaring en kennistoepassing. Een maatschappij leert door wetenschappelijk onderzoek, evaluatie en maatregelen. Ik vlei mij met de gedachte dat de SWOV, het Nederlandse onderzoeksinstituut voor de verkeersveiligheid bij uitstek, er toe heeft bijgedragen dat Nederland als maatschappij die grote leervaardigheid vertoont. Als de SWOV die rol, te zamen met universitaire, semi-overheids- en particuliere instituten ook in de toekomst zal blijven vervullen, dan zal bij gelijke of meer inspanningen van de overheden, het risico om in het verkeer gedood te worden per hoeveelheid afgelegde kilometers elke 10 jaar weer halveren. Zelfs met een, niet denkbeeldige verdubbeling van het totaal van voertuigkilometers over 50 jaar, zou het aantal verkeersdoden in die 50 jaar tot minder dan 100 per jaar kunnen



dalen. Dodelijke verkeersongevallen als een zelden voorkomend incident, is dat denkbaar? De SWOV meent dat dat wel degelijk kan. Op basis van concrete resultaten voor SWOV-onderzoek zal het aantal (dodelijke) ongevallen met 5% dalen door verplicht gebruik van motorvoertuigverlichting overdag. Een stijging van het draagpercentage van de autogordel tot 95% voorkomt nog eens circa 10% verkeersdoden, terwijl de bestrijding van rijden onder invloed kan bijdragen tot een reductie van ruim 20% verkeersdoden. Door aanpassing van regelgeving, voorlichting en regionale acties en door effectief politietoezicht liggen deze maatregelen nu reeds binnen handbereik. Deze drie maatregelen te zamen zou het aantal verkeersdoden ruim 30% doen dalen. Als men de overige inspanningen van rijk, provincies, gemeenten en particuliere instanties, daaraan toevoegt, is dan een toekomst met dodelijke verkeersongevallen als zelden voorkomend incident zo ondenkbaar?

Om dat te bereiken zal, tegen de wet van de verminderende meeropbrengst in, nog veel onderzoek, creativiteit en bereidheid tot toepassing nodig zijn.

Kan het zijn, maken we over 25 jaar, bij ons 50 jaar bestaan, de balans tussentijds weer op.

De studiedag werd tenslotte besloten met het drinken van een alcoholarm drankje. Aan alle aanwezigen werd met medewerking van Firma De Monnik uit Oldenzaal alcoholarme wijnen en bier geschonken.

Voor velen een eerste kennismaking met alcoholarme dranken.

Posterpresentaties

Tijdens de studiedag was in de ruimten rondom de grote zaal ook een programma georganiseerd.

Door middel van videopresentaties werd verslag gedaan van diverse onderzoeken. Informatie over het International Road Research Documentation systeem (een systeem waarbij men met behulp van de computer literatuur kan zoeken), werd gedemonstreerd. Ter plaatse kon men de gewenste informatie uit de computer opvragen. Daarnaast was er een tentoonstelling over een aantal onderwerpen. Per onderwerp waren drie panelen opgesteld die met teksten en foto's in het kort problemen, kennis en toepassingen lieten zien. Met de aanwezige deskundigen werd gediscussieerd over de gepresenteerde onderwerpen.

Toelichting bij de poster-expositie



- Poster 1. Stimuleringsplan voor gemeenten; Actie -25%
'Het woord is aan de gemeenten'
- Poster 2. Snelheidsvorming en -beïnvloeding.
'80 km/uur-wegen: een bron van gevaar'
- Poster 3. Voorzieningen voor fietsers en bromfietsers
'De bromfiets van het fietspad?'
- Poster 4. Hulpverlening aan verkeersslachtoffers
'Na een ongeval; snelle hulp redt levens'
- Poster 5. Computermodellen voor beveiligingsvoorzieningen
'Ongevallen simuleren'
- Poster 6. Autoverlichting overdag
'Licht overdag: beter opvallen - minder ongevallen'
- Poster 7. Alcohol en verkeersveiligheid
'Alcohol naar een andere aanpak'
- Poster 8. Herverdeling over het wegennet
'Het veiligheidsprofiel van de weg'
- Poster 9. Rotondes, veiliger kruispunten
'Rotondes, mode of oplossing?'
- Poster 10. Politietoezicht samen met voorlichting
'Voorlichting samen met politietoezicht werkt'

Poster 1. Stimuleringsplan voor gemeenten; Actie -25%

'Het woord is aan de gemeenten'

In het kader van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid is gezocht naar een manier om de vele betrokkenen bij de verkeersveiligheid (verder) te activeren. Naast gerichte voorlichtingsplannen bevat het MPV daarom ook een stimuleringsplan vooral gericht op gemeenten, onder de naam "Actie -25%".

Na de vele kritiek bij de presentatie van dit plan, komt de belangstelling nu goed op gang. Reeds 621 van de 714 gemeenten hebben zich aangemeld voor het plan, en daarmee op lokale schaal een taakstelling voor verkeersveiligheid op zich genomen. Het verplichte klusteren van kleine gemeenten bij die aanmelding is boven verwachting goed verlopen.

Nu die gemeenten aan de slag zijn of willen, komt het erop aan dat ze over goede informatie beschikken. Daarvoor acht DVV de regionalisatie een uitstekend netwerk.

Er komt informatie op verschillende manieren naar de gemeenten toe: rechtstreeks naar het publiek, algemeen over activiteiten van andere gemeenten en andere betrokkenen, en gericht op aanpak van met name de speerpunten uit het MPV.

Het streven is blijvend contact te houden met de deelnemende informatiestroom.

Ir. W.C.A.M. van den Boogaard, DVV,
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

zicht van mogelijke maatregelen speerpunten voor het beleid gekozen, uitgevoerd en geëvalueerd. Het kunnen toepassen van kennis en ervaring van anderen is hierbij essentieel. Bovendien is een gecoördineerde aanpak vereist, waarin lokale overheid, particuliere organisaties en bevolking hun aandeel leveren.

Ir. F.C.M. Wegman, SWOV

Toepassing van de Actie -25% verkeersslachtoffers

Een ander initiatief is de vorming van een studiegroep.

Zo'n studiegroep moet aanbevelingen doen om tot een integrerend verkeersveiligheidsbeleid te komen. Deze aanbevelingen kunnen leiden van aanpassingen in het beleid tot acties van gemeente of andere instanties. Belangrijk punt hierbij is dat onderlinge afstemming van acties plaatsvindt tussen gemeente en organisaties, vergezeld van de nodige publikaties.

Via oproepen in de plaatselijke en regionale media is de bevolking ingeschakeld om hierin mee te denken.

Ing. G.J.J. Willemsen,
Gemeente Wijchen

Naar een probleemgericht, planmatig en samenhangend gemeentelijk verkeersveiligheidsplan

"ACTIE -25%" beoogt gemeenten te stimuleren het aantal verkeersslachtoffers in hun gemeente daadwerkelijk omlaag te brengen. De eerste berichten zijn dat een zeer groot deel van de Nederlandse gemeenten aan het stimuleringsplan meedoet. Deze gemeenten zien zich geplaatst voor de vraag op welke wijze het meest doeltreffend en doelmatig het aantal verkeersslachtoffers gereduceerd kan worden.

Er wordt voor gepleit dat een gemeente een verkeersveiligheidsplan opzet en uitvoert, gekenmerkt door probleemgerichtheid, planmatigheid en samenhang.

Zo'n aanpak is uitgewerkt in een "achtstappenplan". In dit plan wordt op basis van een analyse van de lokale verkeersonveiligheid en een over-

Poster 2. Snelheidsvorming en -beïnvloeding

'80 km/uur-wegen: een bron van gevaar'

Dat snelheid een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersonveiligheid op wegen met een algemene snelheidslimiet van 80 km/uur kan zijn, wordt zichtbaar aan het aantal en soort ongevallen dat op die wegen gebeurt.

70% van die ongevallen lijken te maken te hebben met problemen met koershouden, bij kruisingen en met het inhalen, waarbij een relatie met de gereden snelheid kan worden verondersteld.

Vanuit dit oogpunt is er een noodzaak tot het beheersen en reguleren van de rijsnelheid. Daarbij kunnen fysieke snelheidsbeperkende maatregelen, voorlichting en politietoezicht worden toegepast.

Uit door het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen uitgevoerd onderzoek naar politietoezicht op de snelheid op wegen met een limiet van 80 km/uur blijkt het effect van dat toezicht.

Ing. J.A.G. Mulder, SWOV

Poster 3. Voorzieningen voor fietsers en bromfietsers

'De bromfiets van het fietspad?'

De SWOV heeft onderzoek verricht naar de veiligheid van verschillende typen fietsvoorzieningen langs verkeersaders in de bebouwde kom. Deze typen fietsvoorzieningen zijn 1) vrijliggende fietspaden, 2) fietsstroken en 3) geen aparte fietsvoorzieningen. In de onderzochte gevallen maakten bromfietsers gebruik van dezelfde voorzieningen als fietsers. Voor wat betreft de letselongevallen waarbij bromfietsers zijn betrokken geeft het onderzoek de volgende uitkomsten:

— Op weggedeelten* met vrijliggende fietspaden komen voetgangers en fietsers vaker in botsing met bromfietsers dan op weggedeelten met fietsstroken of zonder fietsvoorziening.

— Op wegvakken met vrijliggende fietspaden komen voetgangers en fietsers naar verhouding (rekening houden met het aantal passerende bromfietsers) vaker in botsing met bromfietsers dan op wegvakken met fietsstroken of geen fietsvoorziening.

— Op tussengelegen kruispunten op weggedeelten met vrijliggende fietspaden komen motorvoertuigen en voetgangers naar verhouding vaker in botsing met bromfietsers dan op tussengelegen kruispunten met fietsstroken of geen fietsvoorziening.

— Op begrenzende kruispunten (met andere verkeersaders) van weggedeelten met vrijliggende fietspaden komen naar verhouding motorvoertuigen, bromfietsers en fietsers vaker in botsing met (het weggedeelte inrijdende of verlatende) bromfietsers dan op begrenzende kruispunten van weggedeelten met fietsstroken of geen fietsvoorziening.

Voor deze uitkomsten geldt verder dat weggedeelten zonder fietsvoorziening naar verhouding minder ongevallen met bromfietsers laten zien dan weggedeelten met fietsstroken.

De uitkomsten resulteren in de algemene conclusie dat weggedeelten met vrijliggende fietspaden onveilig zijn voor bromfietsers, terwijl de overige verkeersdeelnemers er vaak botsen met bromfietsers, terwijl de overige verkeersdeelnemers er vaak botsen met bromfietsers. Verder is op weggedeelten zonder fietsvoorziening de veiligheid voor bromfietsers het grootst.

Ir. A. Dijkstra, SWOV

* Een weggedeelte bestaat uit wegvakken en tussengelegen kruispunten.

Fietsers en bromfietsers?

De bromfiets is in de loop der jaren van een rijwiel met hulpmotor uitgegroeid tot een lichte motorfiets. Bromfietsers rijden daardoor aanzienlijk sneller dan fietsers.

De grote snelheidsverschillen tussen brommers en fietsen maken dat brommers op het fietspad hinderlijk én gevaarlijk zijn voor fietsers. Met name op fietspaden blijken fietsers en bromfietsers met elkaar in botsing te komen. Uit onderzoek blijkt ook dat mensen de overlast van brommers op fietspaden noemen als beletsel om te fietsen. Ook veroorzaken brommers nogal wat lawaai-overlast. De door brommers veroorzaakte overlast kan weerstand oproepen tegen de aanleg van fietspaden en -routes op plaatsen waar de aanwezigheid van uitsluitend fietsers geen problemen oplevert.

De Fietsersbond ENFB meent dat een structurele oplossing van het bromfietsprobleem gelegen is in een andere categorie-indeling van de gemotoriseerde tweewielers. Daarbij zou de huidige brommer vervangen moeten worden door de snorfiet en de lichte motorfiets. Let wel: beide categorieën niet náást, maar in plaats van de huidige brommer. We moeten echter vrezen dat de door de Fietsersbond ENFB gewenste categorie-indeling voorlopig niet verwezenlijkt zal worden.

De Fietsersbond ENFB is er daarom voor brommers (op zijn minst binnen de bebouwde kom) van het fietspad te weren. Binnen de bebouwde kom ligt de gemiddelde snelheid van het brommerverkeer zo dicht bij die van het overige gemotoriseerde verkeer dat dit geen veiligheidsprobleem hoeft op te leveren. Slechts snorfietzen die niet harder mogen en kunnen rijden dan 25 km/u zijn op het fietspad aanvaardbaar.

Fietsersbond ENFB
Woerden, november 1987.

Scheiding tussen fiets en bromfiets in Zoetermeer

In Zoetermeer is reeds bij de eerste uitbreidingsplannen structureel gekozen voor het scheiden van fietsers en bromfietsers op alle plaatsen, waar langs wegen vrijliggende fietspaden zijn aangelegd. Door middel van bord 60

("onverplicht fietspad") wordt hier aangegeven, dat de bromfietser gebruik moet maken van de rijbaan en dat de fietser de vrije keuze heeft tussen fietspad en rijbaan.

Het scheiden van deze verkeerssoorten in Zoetermeer is ontstaan uit de gedachte dat een vermenging van vervoerswijzen met grote snelheidsverschillen een negatieve uitwerking zou hebben op de beleving en op de verkeersveiligheid.

De bromfietser is als gevolg van zijn eigen gedrag beschouwd als een verkeerscategorie, die slechts toegelaten kan worden op wegen openstaand voor alle gemotoriseerd verkeer.

Waar in de ruimtelijke structuur voor autoverkeer omrijlengte aanvaardbaar is en voortvloeit uit de gewenste stedebouw kundige opzet, zal de omrijlengte ook gelden voor de bromfietser." (bromfietspadenplan 1977).

Teneinde deze omrijlengte niet te groot te maken is op een aantal structurele fietsroutes, veelal vrijliggend in groengebieden, het gebruik door bromfietzers toegestaan. Bij de vormgeving van deze paden wordt hiermee rekening gehouden. Als normbreedte van de verharding wordt in het algemeen gehanteerd:

— fietspaden in 1 richting bereden	2.25 m
— fietspaden in 2 richtingen bereden	3.00-3.75 m
— bromfietspaden in 1 richting bereden	3.00 m
— bromfietspaden in 2 richtingen bereden	3.00-4.00 m

Ervaringen

Zowel door fietsers als door bromfietzers wordt het systeem in het algemeen als positief ervaren. Klachten worden zelden geuit. Met de ongevallengegevens kunnen de effecten niet goed worden onderzocht. Hier geldt, zoals zo vaak bij deze verkeersdeelnemers het geval is, dat er te weinig gegevens beschikbaar zijn. Toch kan een aantal kanttekeningen bij het systeem geplaatst worden:

- De bebording is niet altijd duidelijk. De gemeente is, zoals elders in het land, niet overgegaan tot het aanbrengen van onderborden met de tekst 'dus niet brommen'.
- Voor bromfietzers rijdend op de rijbaan is de overgang naar het verplichte fietspad vaak moeilijk aan te geven. Ook omgekeerd geldt dit.
- Sommige categorieën fietsers (met name

scholieren) gebruiken het vrijliggende onverplichte fietspad niet, maar mengen zich tussen het overige verkeer.

— Het noodzakelijk toelaten van bromfietzers op sommige structurele fietsroutes, veelal in parkachtige gebieden, stuit soms op weerstand vanuit andere disciplines (stedebouw, beplanting), vanuit de belevingswaarde als stiltegebied etc. Het niet toelaten van bromfietzers leidt echter tot misbruik.

— Geluidoverlast voor bewoners langs structurele (brom)fietsroutes is niet in de huidige wetgeving geregeld.

Uit onderzoek naar het gebruik van het systeem blijkt dat hier en daar toch sprake is van oneigenlijk gebruik. Bij een toetsing van de gewenste verbindingen aan de bestaande situaties en de bestemmingsplanbepalingen zijn enkele knelpunten naar voren gekomen.

In de praktijk blijkt dat waar de kortste verbinding gevormd wordt door een fietspad het onmogelijk is effectief de bromfietzers te weren.

De bromfietser is toch veel omrijgevoeliger dan de automobilist. Dientengevolge ontstaat een grote druk op genoemde kortste verbindingen. Voor een aantal van deze knelpunten zijn inmiddels in overleg met andere disciplines compromissen bereikt.

Ook bij de verdere uitbouw van Zoetermeer zal het systeem van de scheiding tussen fiets en bromfiets worden toegepast. In de nieuwbouwwijk Rokkeveen (9200 woningen) wordt rekening gehouden met een raster van wijkwegen van 300x300 m, waarlangs vrijliggende "onverplichte" fietspaden zijn geprojecteerd. Afhankelijk van de ligging van bepaalde voorzieningen binnen dit raster zullen aparte fietsroutes worden aangelegd, die zoveel mogelijk ook door bromfietzers gebruikt kunnen worden.

Ing. W. Serne, Gemeente Zoetermeer

Poster 4. Hulpverlening aan verkeersslachtoffers

'Na een ongeval; snelle hulp redt levens'

Hulpverlening aan verkeersslachtoffers

De medische hulpverlening bij verkeersongevallen heeft twee hoofddoelstellingen:

1. Mensenlevens redden — de kans op fatale afloop minimaliseren.
2. Letselschade herstellen — de kans op blijvende klachten functieverlies of invaliditeit minimaliseren.

In de medische hulpverlening bij verkeersongevallen zijn drie hoofdfasen te onderscheiden:

- a. De preklinische fase, onderverdeeld in detectiefase, meldingsfase, alarmeringsfase, eerste-hulpfase en ambulancefase.
- b. De klinische fase, onderverdeeld in poliklinische fase, onderzoekfase, operatiefase en verplegingsfase.
- c. De postklinische fase, onderverdeeld in verplegingsfase, revalidatiefase en verzorgingsfase.

Uiteraard komen bij de meeste ongevallen niet alle hoofd- en subfasen voor en kan er overlapping, verwisseling en herhaling van bepaalde fasen voorkomen.

Schattingen van mogelijke besparingen aan mensenlevens, in vergelijking met de huidige situatie, door professionele hulpverlening lopen sterk uiteen, van enige procenten tot enige tientallen procenten. Recent onderzoek indiceert dat de hoge schattingen dichter bij de werkelijkheid liggen.

1. Van de ca. 1400 mensenlevens, die jaarlijks door verkeersongevallen om het leven komen, overlijdt ongeveer de helft op de plaats van het ongeval zonder enige medische hulp te verkrijgen. Aannemelijk is dat tijdige hulp (vooral te bereiken door betere detectie- en meldingsfaciliteiten) jaarlijks enige honderden mensenlevens zou kunnen redden.

2. Van de ca. 700 verkeersslachtoffers, die jaarlijks na opname in een ziekenhuis overlijden, zouden volgens onderzoek van de K.U. Nijmegen (proefschrift Draaisma) door meer doelmatige organisatie van de traumatologie jaarlijks ca. 300 mensenlevens te redden zijn (van de 400 te redden gewonden zijn er 300 verkeersslachtoffers).

Over de mogelijkheden om blijvend nadelige gevolgen te minimaliseren is nog weinig kwantitatief onderzoek gedaan. Gezien de vorderingen van de traumatologische kennis en kunde in

de afgelopen decennia is echter ook op dit gebied belangrijke winst te verwachten.

Ir. F.C. Flury, SWOV

De extra- en intramurale voorzieningen voor de ongevalspatiënt in Nederland schieten tekort

Ambulancepersoneel is onvoldoende opgeleid en beschikt zelf niet over bevoegdheden om noodzakelijke levensreddende handelingen te verrichten (intratracheale intubatie).

De ongevalspatiënt wordt vervoerd naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis, waar lang niet altijd een team klaarstaat om het slachtoffer op te vangen. En waar lang niet altijd alle voorzieningen aanwezig zijn voor een optimale opvang.

Voor acute behandeling van ernstige ongevalspatiënten wordt in de Nederlandse ziekenhuizen geen operatiekamer vrijgehouden en is lang niet altijd een Intensive Care-bed beschikbaar. Ook de voor de diagnostiek noodzakelijk apparatuur, zoals de CT-scan is lang niet altijd meteen toegankelijk voor de ongevalspatiënt.

Een effectieve oplossing voor dit probleem is: concentreren van ernstige ongevalspatiënten in een beperkt aantal (10 tot 14) traumacentra, waar alle noodzakelijke voorzieningen continu operationeel zijn voor de opvang. Ook de primaire opvang op straat en het transport van ernstige ongevalspatiënten dient te worden geoptimaliseerd, bijvoorbeeld vanuit deze ongevalscentra.

Prof. Dr. R.J.A. Goris,
K.U. Nijmegen, Sint Radboudziekenhuis

Poster 5. Computermodellen voor beveiligingsvoorzieningen

'Ongevallen simuleren'

Waarom modellen

Vrijwel alle autosnelwegen zijn voorzien van beveiligingsconstructies, hetzij om te voorkomen dat voertuigen van de weg raken, dan wel om botsingen met harde obstakels als pijlers, lichtmasten of palen van bebakeningsystemen te verhinderen. Veel van die beveiligingsconstructies bestaan al lang en zijn, door veroudering of door veranderingen van het verkeerspatroon, aan vervanging toe. Daarnaast wordt in toenemende mate aandacht besteed aan beveiliging van wegen van lagere orde, vooral omdat zich daarop het merendeel van de ongevallen voordoet, en aan betere beveiliging van vrachtverkeer. Het ontwerp van nieuwe of vervangende constructies vereist een gedegen inzicht in de mechanica van botsingsongevallen en die blijkt vaak erg ingewikkeld. Elk nieuw ontwerp moet daarom grondig worden getest, bij voorkeur met behulp van zgn. "full scale"-botsproeven; die proeven zijn echter erg kostbaar: f 30.000,- tot f 50.000,- per proef als het om personenauto's gaat, nog veel meer als er experimenten met vrachtwagens worden gedaan. De toepassing van computermodellen, die per simulatie twee orden van grootte goedkoper zijn en bovendien wel toegang geven tot veel details, is dan een aantrekkelijk alternatief.

Berekeningsmethode

De berekening van de bewegingen van lichamen (voertuig, obstakel, inzittenden) vindt voor alle lichamen afzonderlijk plaats, waarbij dus alle krachten, ook koppelkrachten en momenten, als externe invloeden worden opgevat. De bewegingsvergelijkingen van elk lichaam worden via een zgn. predictor-corrector methode opgelost waarbij de grootte van de tijdstap variabel is. De integratie van de wielbewegingen vindt apart plaats, met een tijdstap die telkens 10 maal kleiner is dan de geldende tijdstap voor de overige lichamen. Hierbij is een andere integratiemethode toegepast die minder gevoelig is voor instabiliteiten.

Modelinvoer

Een model als VEDYAC vergt een uitgebreide hoeveelheid parameters om de eigenschappen van al dan niet gekoppelde systemen, subsystemen en vaste wereld vast te leggen. Daarnaast moeten ook de begincondities van alle systemen worden gedefinieerd; kortom zelfs in eenvoudige simulaties moet men als gauw meer dan 400 parameters een waarde toekennen.

Modeluitvoer

De resultaten van het model hebben de vorm van een groot aantal tijdreeksen waarin het verloop van posities, snelheden, versnellingen, krachten en momenten is vastgelegd. Al die gegevens zijn in de vorm van tabellen beschikbaar, maar die tabellen zijn vaak lastig te interpreteren. Er is daarom een aantal grafische postprocessors ontwikkeld waarmee niet alleen grafieken van de tijdreeksen kunnen worden gemaakt, maar vooral ook driedimensionale afbeeldingen van (gestyleerde) vormen van de lichamen in hun onderlinge relaties.

Verder is vooral bij het vergelijken van modelresultaten met calibratieproeven in het botslaboratorium het grote nut van die grafische voorstellingen duidelijk geworden en is de grafische interface gegroeid tot een veelzijdig hulpmiddel, waarmee zowel de bewegingen van het gehele gesimuleerde systeem als van onderdelen daarvan kunnen worden bestudeerd. In principe bootst de interface een high-speed camera na waarvan het tijdsinterval tussen de afbeeldingen, en de brandpuntafstand van de lens vrijgekozen kunnen worden. Het standpunt van de camera en het punt waarop die gericht staat kunnen beide zowel op de "vaste wereld" als op één van de bewegende lichamen worden gekozen.

Voorbeelden van toepassingen

Het model is al enkele jaren inzetbaar en is voornamelijk gebruikt voor het adviseren van Rijkswaterstaat bij ontwerp en verbetering van beveiligingsvoorzieningen. Daarbij zijn onderwerpen aan de orde geweest die het model op verschillende capaciteiten aanspreken; simulatie van het manoeuvregedrag van het voertuig, simulatie van botsgedrag met eenvoudige vervormingskarakteristieken (cilinders) en simulatie van botsgedrag met complexe vervormingen (eindige elementen). De voorbeelden betreffen:

1. optimaliseren van de vormgeving van onbeveiligde bermталудs (manoeuvregedrag);
2. onderzoek van veiligheidsleuningen op bruggen en viaducten e.d. (manoeuvregedrag + eindige elementen);
3. onderzoek van treinbotsingen (grote vervormingen, eindige elementen);
4. onderzoek naar veiligheid van passagiers in botsende voertuigen (botsing van complex systeem).

Ir. T. Heijer, SWOV

Poster 6. Autoverlichting overdag

'Licht overdag: beter opvallen - minder ongevallen'

Het probleem

Als autobestuurder deelnemen in het verkeer vereist dat er in korte tijd vele beslissingen moeten worden genomen, en wel op basis van de beschikbare informatie. Dit betreft in hoofdzaak de visuele informatie die direct en rechtstreeks uit de omgeving wordt afgeleid. Bij eenvoudige verkeerssituaties, bij goed weer en goed zicht levert dit meestal niet al te veel problemen op. Anders wordt het bij duisternis, bij slecht weer, maar vooral bij gecompliceerde verkeerssituaties. Het correct opnemen en verwerken van de informatie lukt vaak niet meer. Ongevallen zijn dan het gevolg.

Het probleem is een overlading met informatie. Meestal is niet alle informatie uit de omgeving nodig, en is een klein gedeelte voldoende om een zgn. "tafereel" op te bouwen. Het tafereel bevat alle noodzakelijke informatie, maar niet de overbodige. Ook is van belang dat de visuele elementen in volgorde van belang worden opgespoord: de visuele selectie die leidt tot de juiste waarnemingsprioriteiten. Bij zeer gecompliceerde situaties ontbreekt vaak de tijd daartoe. Met name worden auto's vaak niet op de juiste wijze waargenomen. Andere verkeersdeelnemers — automobilisten, maar evenzeer fietsers, bromfietsers of voetgangers — kunnen verkeerde manoeuvres uitkiezen. De indruk bestaat dat veel ongevallen op foutieve waarnemingen zijn terug te voeren.

De wetenschappelijke kennis

De SWOV heeft voorgesteld om alle auto's overdag lichten te laten voeren. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit een veelbelovende maatregel is. Dit blijkt uit onderzoek wat betreft de waarneembaarheid van auto's: door het voeren van lichten wordt de opvallendheid en de herkenbaarheid van auto's ook overdag beter. Ook is het beter te zien waar de auto precies is, wat de snelheid en wat de rijrichting is enz. Al deze informatie maakt het de andere verkeersdeelnemers gemakkelijker om de juiste manoeuvres te kiezen. Ervaring in Zweden, maar ook in andere landen heeft geleerd dat dit tot een afname van de ongevallen leidt. Maar er is meer: omdat het kiezen van de juiste manoeuvre gemakkelijker is, kan het vlugger gebeuren, zodat er meer tijd is om in gecompliceerde situaties onverwachte gebeurtenissen op het spoor te komen. Ook dit zal waarschijnlijk tot een vermindering van ongevallen leiden; het gaat daarbij vaak om heel

andere verkeersdeelnemers dan de auto's die de lichten voeren!

Wel bestaat de mogelijkheid dat andere verkeersdeelnemers door het verhogen van de opvallendheid van de auto's extra risico lopen. Op grond van de Zweedse ervaringen mag worden verwacht dat het netto-effect ook voor anderen positief zal zijn.

De SWOV heeft de bestaande ongevallenonderzoeken geanalyseerd. In een aantal steden in de Verenigde Staten heeft een groot aantal auto's van zgn. "fleetowners" overdag verlichting gevoerd; botsingen met die auto's namen sterk af. In sommige Scandinavische landen bestaat de verplichting voor motorfietsen om overdag licht te voeren; ook dat leidde tot een afname van de ongevallen. Tenslotte is in Zweden de verplichting ingevoerd dat alle auto's overdag licht voeren. Het invoeren van deze verplichting is gepaard gegaan met een aanzienlijke afname van de ongevallen, met name van die ongevallen waarbij het grootste effect kon worden verwacht.

Blijft de vraag of dit ook in Nederland zal gelden. Geheel zeker kan men daarvan niet zijn; er zijn aanzienlijke verschillen tussen Nederland en Zweden, bijvoorbeeld wat betreft de dichtheid van bewoning, het verkeer, het weer (het klimaat) en de perioden van daglicht — meer in het bijzonder de periode van schemer. Op basis van de Zweedse ervaring kan echter ook voor Nederland een aanzienlijk positief effect worden verwacht: het zijn juist de ongevallen die in Nederland het meest voorkomen (vol daglicht, binnen bebouwde kommen, betrokkenheid van langzaam verkeer) die in Zweden de grootste reductie in ongevallen vertoonden. Nader onderzoek wordt momenteel uitgevoerd om ook de laatste onzekerheid van het effect van de maatregel weg te nemen.

De uitvoering van de maatregel

Bij het overwegen om de maatregel "Motorvoertuigverlichting overdag" ook in Nederland in te voeren, moet ook aandacht worden besteed aan de kosten/batenverhouding — de doelmatigheid ervan. Uiteraard hangen de kosten sterk af van de uitvoeringsvorm die gekozen wordt. Wanneer overdag steeds met dimlicht wordt gereden, moet men rekenen met een flinke toename van het brandstofgebruik, vooral omdat bij de meeste auto's tegelijk met de dimlichten ook

allerlei andere lichten worden ontstoken. Ook de "slijtage" van de lampen neemt toe. Daar staat tegenover dat er aan de auto geen verdere voorzieningen getroffen hoeven te worden.

Een wat energieverbruik betreft gunstiger oplossing is het aanbrengen van extra — niet al te sterke — lampen bijvoorbeeld naast of zelfs in plaats van de stadslichten. Een open vraag is of ook de achterlichten overdag moeten branden. Wanneer het inschakelen automatisch is — bijvoorbeeld aan het contact is gekoppeld — heeft men een oplossing die een niet te grote toename van het brandstofgebruik paart aan vrij geringe extra kosten aan de auto. Voor de overgangstijd zijn speciale voorzieningen nodig.

Verwacht mag worden dat het invoeren van de verplichting om overdag licht te voeren tot een aanzienlijke reductie in de ongevallen zal leiden, niet alleen bij de betrokken auto's, maar ook bij andere verkeersdeelnemers, en dat de maatregel niet alleen doeltreffend, maar ook doelmatig (cost effective) is.

Dr. ir. D.A. Schreuder, SWOV

Poster 7. Alcohol en verkeersveiligheid

'Alcohol naar een andere aanpak'

Het probleem

Tot voor kort waren er alleen CBS-cijfers over slachtoffers met alcohol; deze geven een onderschatting van de werkelijkheid. Recente gegevens uit SWOV-onderzoek bij Rotterdamse ziekenhuizen waarop een landelijke raming is te baseren, zijn, uitgaande van 1500 doden en 20.000 ziekenhuisgewonden per jaar (1985):

- 350 doden met meer dan 0,5 promille alcohol in bloed (23%)
- 3800 gewonden met meer dan 0,5 promille alcohol in bloed (19%)
- en daarnaast nog ettelijke tienduizenden lichtgewonden en bestuurders betrokken bij ongevallen met alleen materiële schade.

Om diverse redenen is dit vermoedelijk een lage raming; vergelijk bv. Canada en de V.S. met zo'n 40% verkeersdoden met meer dan 0,8 promille. Een deel van de ongevallen zou ook gebeurd zijn als de bestuurder geen alcohol zou hebben gebruikt; gezien de hoogte van de BAG in Rotterdam (gemiddeld 1,6 promille) betreft dit maar een zeer klein deel.

Mc Kinsey raamde de economische schade ten gevolge van de verkeersonveiligheid in 1983 op f 6 miljard (anderen kwamen zelfs op het dubbele). Volgens de daarbij gehanteerde methodiek kan de schade ten gevolge van alcohol in het verkeer gesteld worden op f 685 miljoen. Daarnaast nog onherstelbare, immateriële schade.

Educatie

De overheid heeft tal van instrumenten om het probleem te bestrijden: Beperken tot beleid gericht op de combinatie rijden en drinken. Over effectiviteit politietoezicht is veel bekend: op korte termijn is daarmee resultaat te boeken (vermindering rijden onder invloed). Een serieus educatiebeleid moet — met behulp van begeleidend onderzoek — nog worden opgebouwd. Als daar nu mee wordt begonnen, kan op den duur, wanneer de educatie haar vruchten begint af te werpen (mede dankzij het toezicht), de intensiteit van het toezicht verminderd worden.

Als op korte termijn het rijden onder invloed belangrijk moet worden verminderd, dan kan dat alleen met verbeterd toezicht.

Verbeterd toezicht

Bij gelijkblijvende inzet van de politie kan een grotere preventie worden bereikt door:

- meer staandehoudingen te verrichten (andere organisatie van controles, en tijdbesparing door aanwenden van ademanalyse)
- op onverwachte tijden en plaatsen controleren, kortdurend
- willekeurig staande houden
- iedereen laten blazen; nu gaat nog één op drie overtreders vrijuit na een staandehouding
- betere voorselectie-apparatuur
- bekendheid geven aan controles

Dit vereist een fundamentele verandering in denken bij de politie: niet zoveel mogelijk processen-verbaal produceren, maar overtreders afschrikken.

Deze nieuwe aanpak is met succes in Den Haag uitgetoetst: het werd bekend bij de automobilisten; minder redenen onder invloed.

Door grotere inzet van menskracht kan daarnaast een nog grotere preventie worden bereikt. In Australië werd eenzelfde werkwijze als in Den Haag gehanteerd maar met meer publiciteit omgeven en op grotere schaal toegepast: drie jaar achtereen, gemiddeld één ademtest per jaar op drie rijbewijsbezitters. Dit resulteerde in een daling van 200 doden per jaar. Voor Nederland kan de kosten-baten verhouding daarvan als volgt worden benaderd.

Stel: één op de negen rijbewijsbezitters wordt in weekenden gecontroleerd; hier omheen vindt veel publiciteit plaats. Als het effect op het rijden onder invloed — evenals de controle-intensiteit — één derde bedraagt van dat in Australië, dan zijn de baten twee maal zo groot als de kosten. Bovendien wordt 32 miljoen extra ontvangen uit schikkingen en boetes; behalve de afhandelingskosten van de extra opgespoorde verdachten kunnen daaruit waarschijnlijk ook de f 22,5 miljoen voor de extra politie-controles betaald worden.

Mr. P. Wesemann, SWOV

Poster 8. Herverdeling over het wegennet

'Het veiligheidsprofiel van de weg'

Kencijfers voor de verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is één van de kwaliteitsaspecten van het verkeer en vervoer. Ongevallen brengen schade toe aan personen, lichamelijk én geestelijk (ook in de vorm van angst en dreiging), aan voertuigen en de lading en aan de verkeersvoorzieningen.

Maatregelen die in de sector verkeer en vervoer genomen worden hebben direct of indirect effect op de aard en de grootte van deze schade. De instanties die verantwoordelijk zijn voor het verkeers- en vervoersbeleid hebben in hun streven naar een optimaal verkeersproces, behoefte aan een gekwantificeerde onveiligheid. Juist de verandering in de mate van verkeersonveiligheid door maatregelen wil men vastgesteld zien, liefst voordat de maatregelen genomen worden. In het algemeen wordt een kwaliteitsaspect uitgedrukt in een kengetal of kencijfer. Dit geeft een verhouding weer tussen twee of meer grootheden waarmee een bepaald verschijnsel wordt aangeduid. Met een serie kencijfers over een bepaalde tijdsduur wordt de ontwikkeling van het betrokken verschijnsel zichtbaar. Verder kunnen kencijfers als norm of als toets worden gebruikt bij vergelijkingen.

De grootheden die in de kencijfers worden opgenomen zijn afhankelijk van het verschijnsel dat ze moeten aanduiden en van het doel dat men met de kencijfers voor ogen heeft. Kencijfers die voor de wegbeheerder de kwaliteit van de veiligheid op zijn wegennet aangegeven, kunnen bedoeld zijn voor:

- het volgen van ontwikkelingen in de tijd en het vergelijken met landelijke ontwikkelingen (monitorfunctie);
- het vaststellen van aandachtsgebieden voor beleid, maatregelen en onderzoek;
- het bepalen van effecten van (verkeers)maatregelen;
- het afwegen van onveiligheid tegen andere effecten van het verkeer.

Voor elk doel zal de wegbeheerder een ander pakket van kencijfers moeten samenstellen.

Omdat het hier in eerste instantie gaat om een prioriteitsbepaling van scenario's (SVV), respectievelijk om een volgorde in uitvoering van wegenprojecten (MPP), is de absolute waarde van het effect per scenario resp. project onbelangrijk. De hier berekende kencijfers zijn dan ook uitsluitend bedoeld om verschillende in de mate van onveiligheid tussen scenario's resp. wegenprojecten te kunnen schatten. De priori-

teit en de volgorde worden beïnvloed door de grootte van die verschillen voor de verkeersveiligheid en voor de andere kwaliteitsaspecten.

In het kader van het SWOV-project "Kencijfers voor de verkeersveiligheid van wegen" zijn weg-, en ongevallenkenmerken geïnventariseerd en gerapporteerd van de wegen van het eerste-orde wegennet. Het vervolg hierop is de inventarisatie van de gegevens van de tweede-orde en derde-orde wegen buiten de bebouwde kom.

Niet alleen de SWOV, maar ook de Landinrichtingsdienst (LD) bleek belangstelling te hebben voor de gegevens van in het bijzonder de derde-orde wegen in verband met de voorgenomen herziening van de Plattelandswegennota van 1969. Het lag daarom voor de hand de inventarisatie voor de beide doelen te combineren, waardoor veel dubbel werk vermeden kon worden.

In de loop van 1988 komen de gegevens beschikbaar van 5% steekproef van tweede en derde wegennetten buiten de bebouwde kom. Daarmee zijn de voorlopige kencijfers meer te differentiëren naar vormgevingskenmerken en ongevallenkenmerken. Bovendien worden de kencijfers meer betrouwbaar en generaliseerbaar. Volgende SVV-scenario's en MPP-projecten kunnen daar hun voordeel mee doen, als het gaat om een reële schatting van de effecten op de verkeersonveiligheid.

Ir. S.T.M.C. Janssen, SWOV

Verkeersveiligheid en kencijfers

Waar zoveel mensen jaarlijks zovele kilometers met auto's over wegen rijden, gebeuren onvermijdelijk ongevallen. Rijkswaterstaat doet er alles aan (o.a. middels verbetering van de infrastructuur) om het aantal ongevallen en de gevolgen ervan zo beperkt mogelijk te houden.

Verantwoording van een maatregel of een wegenproject ter verbetering van de infrastructuur is nodig. Dit betekent dat de effecten van realisatie van een project op integrale wijze vastgesteld moeten worden. Derhalve moeten naast effecten op bijvoorbeeld bereikbaarheid of milieu ook de effecten op de verkeersveiligheid in beeld worden gebracht.

Kencijfers kunnen een belangrijk hulpmiddel zijn om de verkeersveiligheidssituatie te ken-

schetsen; en derhalve bij de verantwoording van aanleg en/of reconstructie van weg-infrastructuur. Het gaat daarbij dan om het aangeven van de objectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid is niet met kencijfers te beschrijven.

Kencijfers zijn bruikbaar in een aantal fasen van het plannings- en beheersproces voor maatregelen ter verbetering van de infrastructuur.

Gedacht kan worden aan:

- beschrijving van de huidige en toekomstige verkeerssituatie;
- het signaleren van knelpunten in de infrastructuur;
- het kiezen uit een set van alternatieve maatregelen;
- het vaststellen van prioriteiten bij de planning van maatregelen.

Kortom, kencijfers kunnen een hulpmiddel zijn bij beoordeling van de verkeersveiligheidssituatie ten behoeve van:

- projectnota's
- het urgentie-classificatiesysteem voor verbeteringswerken (UCV),
- het Meerjarenprogramma Personenvervoer (MMP) en
- het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV).

De kencijfers moeten uiteraard wel op het betreffende gebruiksniveau afgestemd zijn. Kencijfers voor rijkswegen zijn bijvoorbeeld ongeschikt voor lokale toepassingen.

Kencijfers voor het SVV

Doel is hier de problematiek van de verkeersonveiligheid op langere termijn te kunnen inschatten. De verkeersonveiligheid kan berekend worden in termen van de omvang van het aantal letselsslachtoffers (doden en gewonden).

Van invloed zijn o.a.:

- leeftijdsgroepen (de bevolkingsontwikkeling);
- vervoerwijzen (ontwikkeling in de mobiliteit);
- de infrastructuur.

Kencijfers voor het MPP

Met kencijfers worden de effecten op de onveiligheid berekend voor de wegenprojecten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Personenvervoer (MPP). De effectberekening voor de verkeersonveiligheid vormt één van de aspecten die ingevoerd worden in een multi-criteria-analysemodel voor het aangeven van de prioriteiten van de wegenprojecten.

Ir. E.C. Westdijk, Dienst Verkeerskunde

Poster 9. Rotondes, veiliger kruispunten

'Rotondes, mode of oplossing?'

Nederland dreigt overwoekerd te raken met verkeerslichten. Afgezien van de hoge aanschaf- en onderhoudskosten hebben deze als nadelen: hinder door wachttijden, vooral buiten de spits en voor langzaam verkeer. Verder zijn ze minder veilig dan men zou hopen, o.a. door gebrekkige roodlicht-discipline.

Sinds enige jaren is er een toenemende belangstelling voor de rotonde als kruispuntvorm. De ervaringen in o.a. Engeland en Frankrijk zijn bijzonder gunstig.

Rotondes worden gezien als een veilige kruispuntvorm en als een alternatief voor verkeerslichten, passend in de huidige trend voor deregulering.

Voor de Nederlandse situatie wordt nu getracht via aanvullend onderzoek een antwoord te geven op de volgende beleidsvragen:

Algemeen

1. Hoe veilig zijn rotondes in vergelijking met andere kruispuntvormen (*ceteris paribus*), gespecificeerd naar de verschillende categorieën verkeersdeelnemers, binnen en buiten de bebouwde kom?
2. Wat zijn de verdere voor- en nadelen van rotondes (capaciteit, wachttijden enz.)?
3. Welke voorrangregeling dient (uniform) bij rotondes toegepast te worden?

Toepassing

- 4a. In welke situaties kunnen rotondes goed toegepast worden (bij welke typen kruispunten, intensiteiten van langzaam en snel verkeer, enz.)?
- 4b. Zijn rotondes bruikbaar als alternatief voor VRI's en als snelheidsremmers?
5. Hoe moeten rotondes ontworpen en uitgevoerd worden?
6. Hoe kan het probleem van de veiligheid van het langzaam verkeer (fiets, bromfiets, voetganger) het beste opgelost worden?
7. Wat zijn de kosten en baten van rotondes (investering, onderhoud, ongevallen, brandstof, milieu e.d.)?

Gewenst: (voorlopige) aanbevelingen voor toepassing, ontwerp en uitvoering.

Drs. W.J.A. Boudewijns,
Directie Verkeersveiligheid

De veiligheid van rotondes

Uit de beschikbare informatie blijkt dat de rotonde een relatief veilige kruispuntoplossing is waar vermoedelijk minder ongevallen gebeuren en in ieder geval minder ernstige ongevallen. In Engeland heeft men vastgesteld dat een rotonde vaak veiliger is dan een kruising met verkeerslichten.

Minder duidelijkheid bestaat over de veiligheid van fietser en bromfietser; volgens Engels onderzoek zou de rotonde voor fietsers veel risico opleveren, maar ongevalcijfers uit Nederland spreken dit tegen. Die veiligheid zal mede afhangen van de positie van de fietsers (op of buiten de rotonde) en van de voorrangregeling.

Toepassingbereik

Rotondes zijn toepasbaar in velerlei situaties, variërend van buurtontsluitingswegen tot verkeersaders. Capaciteiten tot 3000 à 4000 motorvoertuigen per uur zijn mogelijk: voor de meest eenvoudige rotonde is 2000 motorvoertuigen/ uur zonder problemen mogelijk, mits voorrang voor het verkeer op de rotonde wordt toegepast. In combinatie met radiaal gerichte toeritten geeft dit de beste snelheidsvermindering. Ook buiten de bebouwde kom is toepassing op beperkte schaal het overwegen waard. Wel zal dan onderzocht dienen te worden of een relatief forse snelheidsvermindering op de betreffende plaats aanvaardbaar is voor alle naderingsrichtingen.

J. van Minnen, SWOV

Poster 10. Politietoezicht samen met voorlichting

'Voorlichting samen met politietoezicht werkt'

De effecten van een combinatie van politietoezicht en voorlichting op het gebruik van autogordels

De autogordel wordt reeds lang beschouwd als een van de meest effectieve voorzieningen voor de bescherming van de automobilist tegen dodelijk of zwaar letsel bij verkeersongevallen. Het wettelijk verplichtstellen van het dragen van de gordel is een belangrijke maatregel ter bevordering van dat gebruik. Toch blijkt in vele landen, waaronder ook Nederland, dat alleen verplichtstelling niet voldoende is om volledige naleving te bewerkstelligen.

Om deze reden nam het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland het initiatief om een campagne op te zetten met als doelstelling het autogordelgebruik in Friesland te stimuleren.

De campagne bestond uit een combinatie van politietoezicht en activiteiten op het gebied van voorlichting en publiciteit. De SWOV heeft, in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zorg gedragen voor de opzet van het evaluatie-onderzoek naar de effecten van de campagne en voor de analyse en rapportage van de resultaten.*

Doelstelling van het evaluatie-onderzoek was in de eerste plaats het effect te meten van een campagne waarin politietoezicht en voorlichting zijn gecombineerd. Daarnaast zou een antwoord moeten worden gegeven op de volgende vragen:

- Is er een verschil in effectiviteit tussen diverse informatiedragers (bijv. de massamedia, het "via horen zeggen", het zelf door de politie gecontroleerd zijn, enz.?)
- Is er een verschil in effectiviteit voor verschillende doelgroepen en/of situaties?
- Is er sprake van negatieve bijwerkingen van de campagne en/of opvallende hiaten of tekortkomingen in de uitvoering daarvan?

De campagne, waarvoor in augustus 1984 het startsein werd gegeven, had een aantal kenmerkende aspecten: politietoezicht, informatie en publiciteit via de massamedia, het uitreiken van folders en stickers en het geven van demonstraties met neerstortende auto's en met botssimulators.

De politie investeerde ongeveer 2800 manuren in het toezicht. Ongeveer 41.000 automobilisten werden op hun gordelgebruik gecontroleerd;

ongeveer 1300 daarvan werden in de tweede helft van de campagne bekeurd. De tijd die daadwerkelijk aan het toezicht werd besteed bedroeg ongeveer 12% van wat aanvankelijk was voorgenomen en varieerde sterk van korps tot korps en van maand tot maand. Als controlegebied fungeerde de kop van Noord-Holland. Hier was geen sprake van verhoogd politietoezicht. Een belangrijk detail is dat tegelijkertijd met de campagne in Friesland door Veilig Verkeer Nederland ook een landelijke voorlichtingscampagne werd gevoerd. Het gevolg daarvan was dat zowel het onderzoekgebied als het controlegebied door de landelijke campagne werden bestreken en dat het onderzoekgebied zich onderscheidde door de speciale activiteiten.

Zowel in Friesland, als in de kop van Noord-Holland, beter bekend als West-Friesland, is een tijdreeks van waarnemingen gehouden. De metingen werden uitgevoerd in vijf meetgolven in een periode die duurde van enkele maanden voor de start van de campagne tot twaalf maanden na het einde van de campagne. Een meetgolf bestond uit het waarnemen van het gordelgebruik van individuele autobestuurders gedurende werkdagen. De waarnemingen werden uitgevoerd op met verkeerslichten geregelde kruispunten zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Om de andere geobserveerde bestuurder werd een enquêteformulier overhandigd met het verzoek dit ingevuld terug te zenden.

Tijdens het gehele onderzoek werden ruim 28.000 waarnemingen verricht, waarbij de verdeling van het aantal waarnemingen per meetgolf en per regio ongeveer gelijk was. Er werden ongeveer 14.000 enquêteformulieren overhandigd, waarvan 46% werd geretourneerd.

Als gevolg van de campagne ontstond in Friesland, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, een toename van het gordelgebruik. Daarnaast is er een effect op de lange termijn te zien dat duurt tot minstens een jaar na het einde van de campagne. In het controlegebied is geen belangrijk verandering van het gordelgebruik gevonden. Voorts bleek weer dat jonge, mannelijke, bestuurders hun gordel relatief minder vaak dragen. Er is geen verschil gevonden in het effect van de campagne op geslacht en leeftijd: het effect op beide geslachten en alle leeftijdsgroepen is gelijk.

Bij de verwerking van de enquêtegegevens bleek dat er sprake was van enige selectiviteit: gordel-

draggers en in een iets mindere mate mannelijke bestuurders zijn oververtegenwoordigd. Er is geen relatie met regio of meetgolf gevonden.

De enquête bestreek een grote hoeveelheid variabelen, zoals het zelf aangeven onder welke omstandigheden de gordel wordt gedragen, de redenen om de gordel niet te dragen, de mate waarin men iets had gelezen, gehoord of gezien over het toezicht en/of de voorlichtingscampagne, of wetgeving, toezicht en voorlichting al-of-niet aanvaardbare en effectieve middelen zijn om het gordelgebruik te bevorderen enz.

De voornaamste regiospecifieke verandering in de antwoordpatronen heeft betrekking op het feit dat respondenten in het campagnegebied betrekkelijk goed op de hoogte zijn van het bestaan van de campagne en dat door middel van een groot aantal informatiekanalen. Dit houdt in dat zij er over hadden gehoord via de radio, er over hadden gesproken met anderen, er over hadden gelezen in de krant, enz.

Ook blijkt dat de automobilisten in Friesland na afloop van de campagne beweren hun gordel vaker te gebruiken. Zij zijn ook redelijk positief over wetgeving, toezicht en voorlichting en zijn ook relatief vaak van mening dat er veel aandacht aan gordels wordt besteed. Er is blijkbaar eerder sprake van positieve dan van negatieve neven-effecten.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat een intensief gevoerde campagne waarin politietoezicht en voorlichting samengaan een aanzienlijke verandering in het gordelgebruik kan bewerkstelligen en dat gedurende een periode van tenminste een jaar na afloop daarvan. Er is geen tijdelijke negatieve publieke reactie op de campagne gevonden. Er is, integendeel, een lichte meetbare positieve reactie gevonden die duurde tot minstens een jaar na afloop van de campagne. Daarnaast is er geen verschil in effectiviteit gevonden voor ritsoort of type bestuurder: er lijkt een algemene, niet specifieke, toename van het gordelgebruik te ontstaan.

Het blijkt dat de meeste bestuurders zijn bereikt via de (lokale) massamedia en via het horen zeggen. Slechts weinigen geven aan zelf door de politie gecontroleerd te zijn of zelfs een controle te hebben gezien, hoewel wel wordt gezegd dat de kans op controle tijdens de duur van de actie is toegenomen.

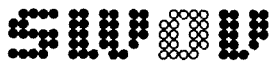
Het lijkt er verder op dat het organiseren van inspanningen door de politie en het motiveren van

politiepersoneel bij dit soort campagnes een tamelijk lastig probleem vormt en dat er veel aan kan worden gedaan om hun inspanningen in het veld voor het publiek beter zichtbaar te maken. Het is zelfs mogelijk dat het minder belangrijk is wat de politie doet en de mate waarin zij dat doet zolang de weggebruiker maar de indruk heeft dat er nauwlettend wordt gecontroleerd.

De resultaten geven aan dat er sprake is van enige gewoontevorming en de daarbij behorende verandering van de mening. Gehoopt kan worden dat deze campagne resulteert in een meer blijvende gedragsverandering gebaseerd op de mogelijkheid dat de automobilisten het feit dat zij hun gordel vaker dragen toeschrijven aan hun eigen gezonde verstand in plaats van aan de dreiging van politie-optreden.

Tenslotte laten voorlopige berekeningen zien dat een veiligheidsmaatregel als deze kosteneffectief is.

Drs. C.M. Gundy, SWOV



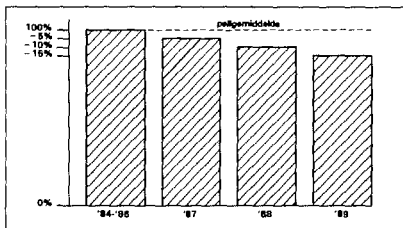
HET WOORD IS AAN DE GEMEENTEN

Actie -25%

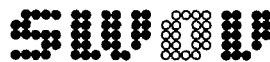
25% minder verkeersslachtoffers in 2000. Dat is de taakstelling van het Meerjarenplan voor de Verkeersveiligheid 1987-1991. Ofwel: 200 doden en 1500 ziekenhulsgewonden minder in 1990 (dan in 1985). Een belangrijke rol hierbij speelt het Stimuleringsplan voor gemeenten: Actie -25%

- een startgeld van f1,- per inwoner
- f5000 per gereduceerd slachtoffer, als het aantal slachtoffers met 5% per jaar wordt verminderd
- aanmoedigingsprijzen voor gemeenten (en anderen)

De afgelopen maanden stond het onderwerp Verkeersveiligheid in vrijwel alle gemeenten op de raadsagenda. Zo'n 600 gemeenten hebben zich inmiddels aangemeld voor de actie.



De gemeentelijke taakstelling ...

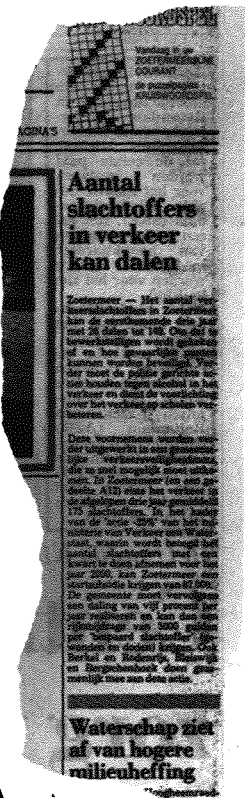


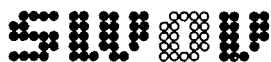
HET WOORD IS AAN DE GEMEENTEN

Aanpak: Probleemgericht, Planmatig, Samenhangend

Voor een blijvende reductie van het aantal ongevallen binnen gemeenten, is een systematische aanpak nodig.

- Stap 1: een inventarisatie maken van de lokale onveiligheid
- Stap 2: nagaan hoe verkeersveiligheid nu is 'georganiseerd'
- Stap 3: gegevens analyseren en belangrijkste problemen vaststellen
- Stap 4: opsommen van mogelijkheden voor aanpak
- Stap 5: kiezen van speerpunten op basis van stap 3 en stap 4
- Stap 6: vormgeven van bestuurlijke en ambtelijke coördinatie en samenwerking met particuliere organisaties
- Stap 7: voorgaande stappen samenvatten in gemeentelijk verkeersveiligheidsplan
- Stap 8: uitvoering plannen en eventueel na evaluatie bijstellen





Een voorbeeld...

Een integrale benadering. In een aantal gemeenten is daar al een aanzet toe gegeven. Sommige gemeenten kennen bijvoorbeeld al een jaarlijks verkeersveiligheidsprogramma. Eén zo'n gemeente is Opsterland. Een greep uit de programmapunten voor 1987:

BELEID

- verkeersveiligheidsparagraaf in gemeentelijke plannen
- post verkeersveiligheid in begroting

ORGANISATIE

- verkeersveiligheidscoördinator aanstellen
- functioneren verkeerscommissie doorlichten

INFRASTRUCTUUR

- herinrichting doorgaande routes door bebouwde kom
- maatregelen op schoolroutes

ONGEVALLEN

- onderzoek ongevallen op kruispunten binnen bebouwde kom

VERKEERSDREIGING

- centrale behandeling van klachten

EDUCATIE

- opstellen schoolwerkplan

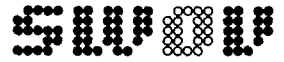
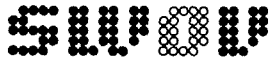
VOORLICHTING

- regionale verkeersveiligheidsacties
- publikaties over acties politie

VERKEERSTOEZICHT

- snelheidsmeting op doorgaande routes door dorpen





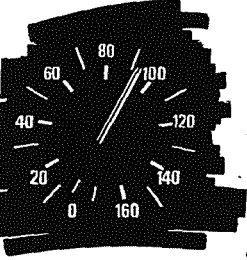
De bestuurder verloor de macht over het stuur...!

Op wegen buiten de bebouwde kom vallen veel verkeersslachtoffers. Ook op zogenaamde 80 km/h-wegen: wegen buiten de bebouwde kom zonder specifieke snelheidsbeperking.

Wat voor ongevallen gebeuren daar?

- Bij een derde van die ongevallen is er geen andere partij in het spel. Een automobilist rijdt de sloot in of botst tegen een boom. Vaak gaat het om problemen met het houden van de juiste koers bij te hoge snelheid.
- Een derde van de ongevallen gebeurt nabij kruisingen. Bij te hoge naderingssnelheid ontstaan kopstaartbotsingen als de voorligger plotseling remt. En flankbotsingen met kruisend verkeer, omdat men te weinig tijd heeft om de situatie juist te beoordelen.
- Bij één op de tien ongevallen gaat het om frontale botsingen. Door te hoge snelheid heeft men onvoldoende tijd de tegenligger te ontwijken.

Onderzoek zal alle diepere oorzaken moeten blootleggen. Maar nu al staat vast dat door verlagings van de snelheden, de kans op ongevallen afneemt en de ernst van de ongevallen vermindert.



Snelheden drukken

Snelheden kunnen worden beïnvloed door (een combinatie van):

fysieke maatregelen o.a.:

- wegontwerp (voorbeeld: rotondes als snelheidsremmers)
- maatregelen die de illusie van versnelling creëren (voorbeeld: dwarsmarkeringen)
- maatregelen die het mogelijk maken de eigen snelheid beter te schatten (voorbeeld: bomenrij langs weg)
- wettelijke limieten (voorbeeld: opvallende borden met knipperlichten)

voorlichting o.a.

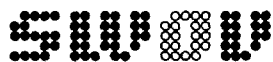
- regionale campagnes (voorbeeld: 'feedback-bord')
- landelijke campagnes (voorbeeld: VVN-campagne)

toezicht o.a.

- handhaving snelheidslimieten (voorbeeld: toezicht op naleving)
- algemene limieten
- specifieke snelheidscontroles (voorbeeld: gericht verkeerstoezicht)

Met dergelijke maatregelen moet een snelheidsreductie van 10 procent vaak haalbaar zijn.





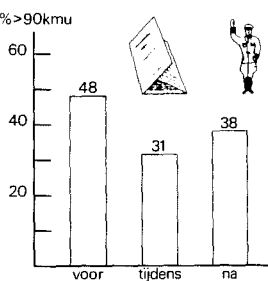
80 KM/H-WEGEN: EEN BRON VAN GEVAAR

Radarcontrole, motorsurveillance én voorlichting

In de provincie Groningen werden verschillende methoden van politietoezicht op 80 km/h-wegen onderzocht.

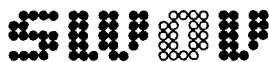
1. Intensieve surveillance
Effect: er wordt nauwelijks langzamer gereden.
2. Opvallende radarcontroles in combinatie met stilstaande surveillanceauto.
Effect: er wordt langzamer gereden.
3. Radarcontrole (of een lege opvallende surveillanceauto) in combinatie met motorsurveillance.
Effect: er wordt over langere tijd langzamer gereden.
4. Politietoezicht gecombineerd met voorlichting (informatie-borden met percentage overtreders én algemene voorlichtingscampagne)
Effect: voorlichting versterkt de resultaten van politietoezicht.

Conclusie: Het aantal ongevallen kan door effectief politieoptreden naar schatting met 30% omlaag worden gebracht.



Resultaten van voorlichting en politiecontrole.





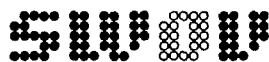
DE BROMFIETS VAN HET FIETSPAD?

Fietsers versus bromfietsers

De bromfiets is voor veien een goedkoop en nuttig vervoermiddel. Fietsers en bromfietsers verdragen elkaar echter niet altijd.

'De grote snelheidsverschillen tussen bromfietsen en fietsen maken dat brommers op het fietspad hinderlijk en gevaarlijk zijn voor fietsers. Ook veroorzaken brommers nogal wat lawaaioverlast. De overlast kan weerstand oproepen tegen de aanleg van fietspaden en -routes op plaatsen waar de aanwezigheid van uitsluitend fietsers geen problemen oplevert. In ieder geval binnen de bebouwde kom moeten bromfietsen daarom van het fietspad geweerd worden.'

(bron: ENFB)



DE BROMFIETS VAN HET FIETSPAD?

Veiliger voor iedereen

Wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid als de bromfiets van het fietspad wordt geweerd? Uit SWOV-onderzoek blijkt dat dit voor alle partijen - de bromfietsers, de fietser en ook de voetganger - beter zou zijn.

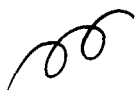
Want:

- Op fietspaden gebeuren in verhouding:
 - meer ongevallen met bromfietsers, zowel op de paden zelf als op de kruispunten
 - meer aanrijdingen tussen bromfietsers en fietsers
 - meer aanrijdingen tussen bromfietsers en voetgangers

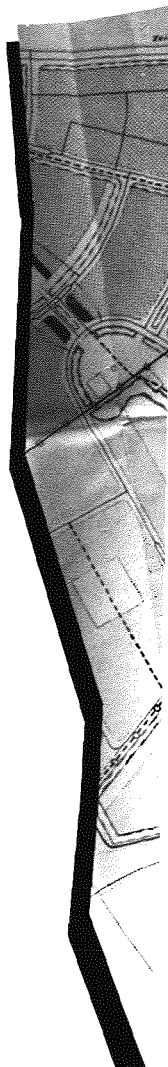
En verder:

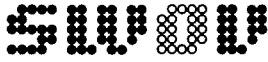
Loopt de bromfietser op de rijbaan niet meer, eerder minder risico om bij een aanrijding met een auto betrokken te raken.

betrokkenheid bij ongevallen (%)	op weggedeelten fiets bromfiets		op kruisingen fiets bromfiets	
vrijliggende fietspaden	20	56	23	43
geen fietspaden	26	45	27	39



Einde fiets- en bromfietspad





DE BROMFIETS VAN HET FIETSPAD?

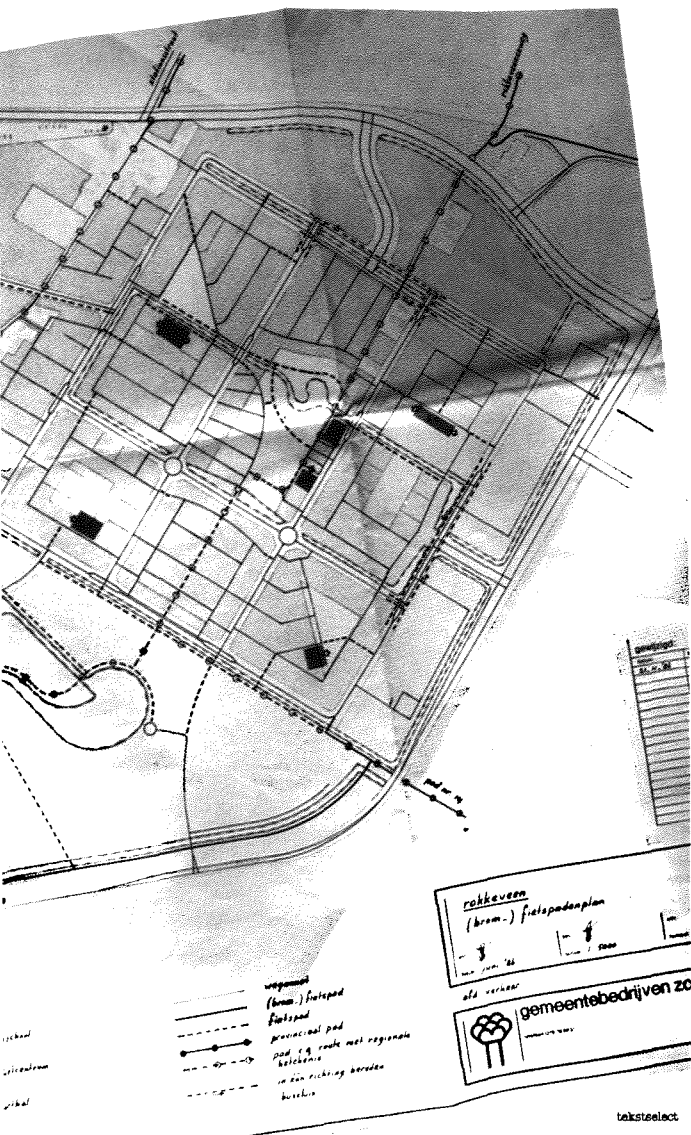
De praktijk: fietsers voor scheiding

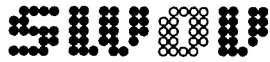
De scheiding van fietsers- en bromfietsers wordt nog maar in een beperkt aantal gemeenten toegepast. In Rijswijk, Oss en Zoetermeer bijvoorbeeld, waar men 'niet ontevreden' is met het resultaat. De ongevallencijfers laten daar geen opvallende ontwikkelingen zien.

Ook de fietser vindt het best zo: ongeveer 85% wil de bromfietsers op de rijbaan houden, vooral vanwege de snelheidsverschillen.

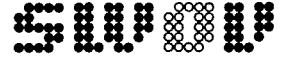
Van de bromfietsers geeft echter 60% de voorkeur aan het fietspad, vooral vanwege de intensiteit van het autoverkeer.

Verder valt op dat nogal wat bromfietsers toch het voor hen verboden fietspad gebruiken.





NA EEN ONGEVAL: SNELLE HULP REDT LEVENS



NA EEN ONGEVAL: SNELLE HULP REDT LEVENS

Binnen een uur...

De helft van de dodelijk verongelukte verkeersslachtoffers sterft binnen een uur na het ongeval. Snelle en doelmatige hulpverlening kan levens redden.

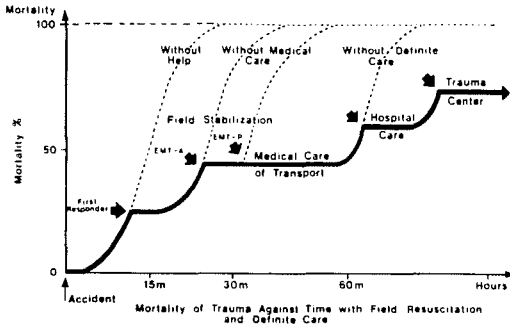
Na een ongeval gaat het erom:

- heeft iemand het ongeval zien gebeuren?
- is er een telefoon of een praatpaal in de buurt?
- hoe snel arriveert de ambulance?
- welke hulp kan men in de ambulance verlenen?
- wat kan men in het ziekenhuis doen?

Er valt nog veel winst te behalen door bijvoorbeeld:

- uitbreiding van het praatpaalennet
- invoering van een landelijk alarmnummer
- betere scholing van ambulancepersoneel
- gespecialiseerde behandelingswijze in ziekenhuizen

Naar schatting zou 10% van de dodelijk verongelukte verkeersslachtoffers kunnen worden gered. En een onbekend aantal verkeersslachtoffers zou worden behoeft voor blijvende invaliditeit.



De kans om na een ernstig ongeval te overleven, neemt toe naarmate er in een vroeger stadium hulp van een bepaald niveau wordt geboden.

Betere hulpverlening door coördinatie

De kwaliteit van het ambulancevervoer is verbeterd sinds de komst van de CPA's (Centrale Post Ambulancevervoer). Daar wordt de inzet van (vaak particuliere) ambulances binnen een regio gestuurd en gecoördineerd. De CPA van Drenthe, gehuisvest bij de Wegenwacht in Assen, coördineert bijvoorbeeld de werkzaamheden van 14 ondernemers met samen 27 ambulances.

De voordelen:

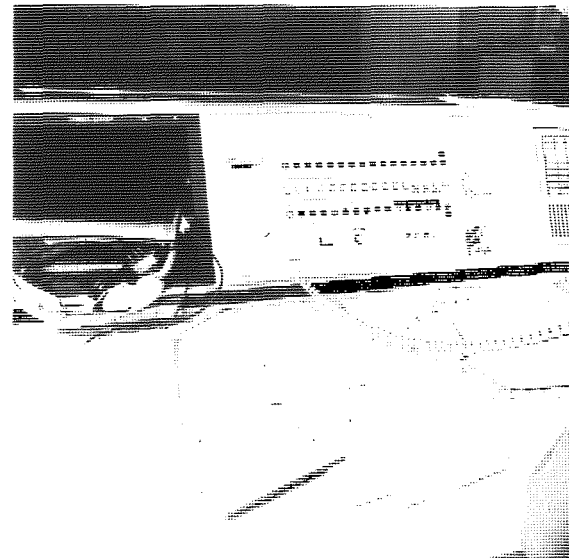
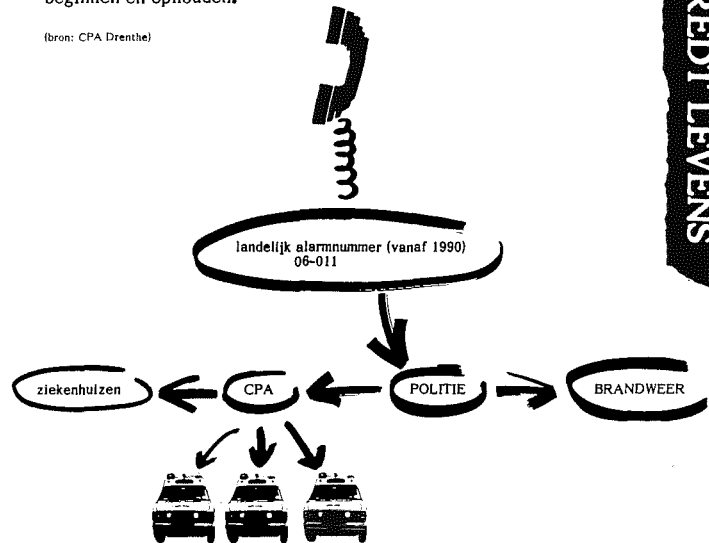
- minder tijdverlies
- dekking regio altijd verzekerd
- samenwerking met ziekenhuis gestroomlijnd
- gerichte inzet bij grote evenementen

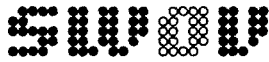
Maar:

Sommige ambulances worden bemand door EHBO-ers, andere door verpleegkundigen met een gerichte aanvullende opleiding. Die laatste groep wordt maar langzaam groter.

Er ontbreekt een algemene instructie, waarin is vastgelegd waar de medische bevoegdheden van ambulancepersoneel beginnen en ophouden.

(bron: CPA Drenthe)





NA EEN ONGEVAL: SNELLE HULP REDT LEVENS

Traumacentra noodzaak

Er overlijden onnodig veel verkeersslachtoffers in ziekenhuizen. Recent onderzoek van de KU-Nijmegen onder slachtoffers van verkeers- en andere ongevallen wees uit dat:

Bij één op de drie overleden patiënten behandelingsfouten zijn gemaakt.

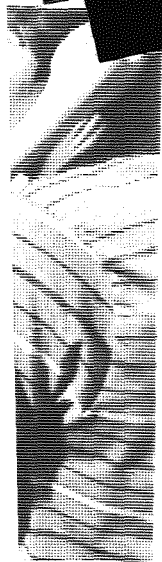
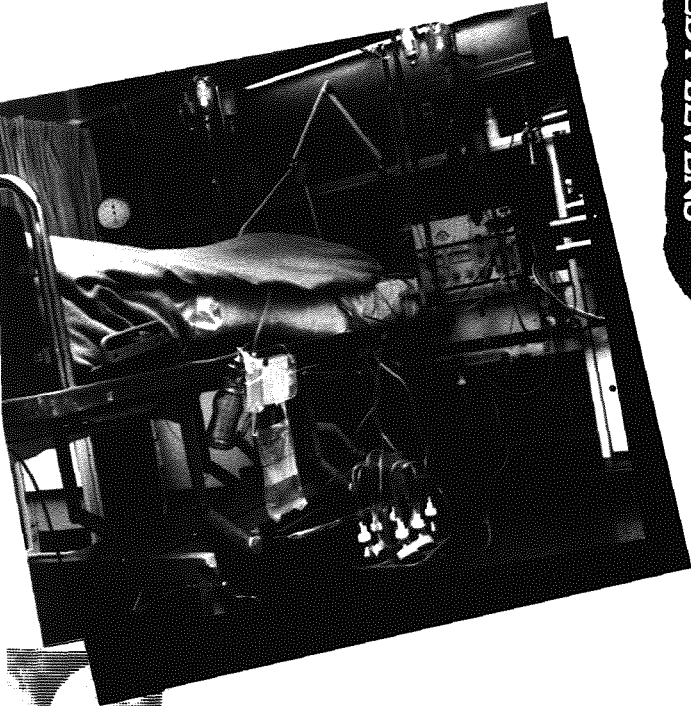
Bij één op de vijf patiënten het overlijden waarschijnlijk te voorkomen was.

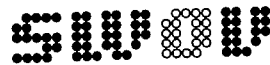
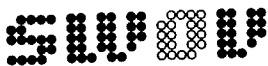
De oplossing: de inrichting van 10 tot 15 ongevalscentra, waar een team van specialisten 24 uur per dag beschikbaar is.

Ernstig gewonde patiënten moeten direct naar zo'n centrum worden gebracht. Nu gaan slachtoffers naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis, ook al is dat er niet op ingesteld.

Deze maatregel zou jaarlijks het leven van ongeveer 400 ongevalsslachtoffers kunnen redden.

(bron: KU-Nijmegen)





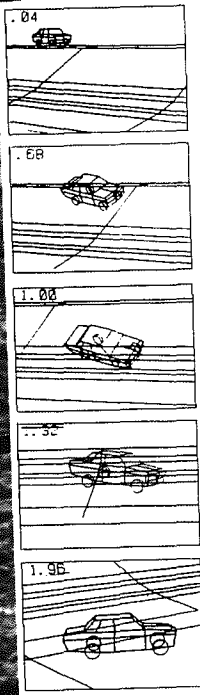
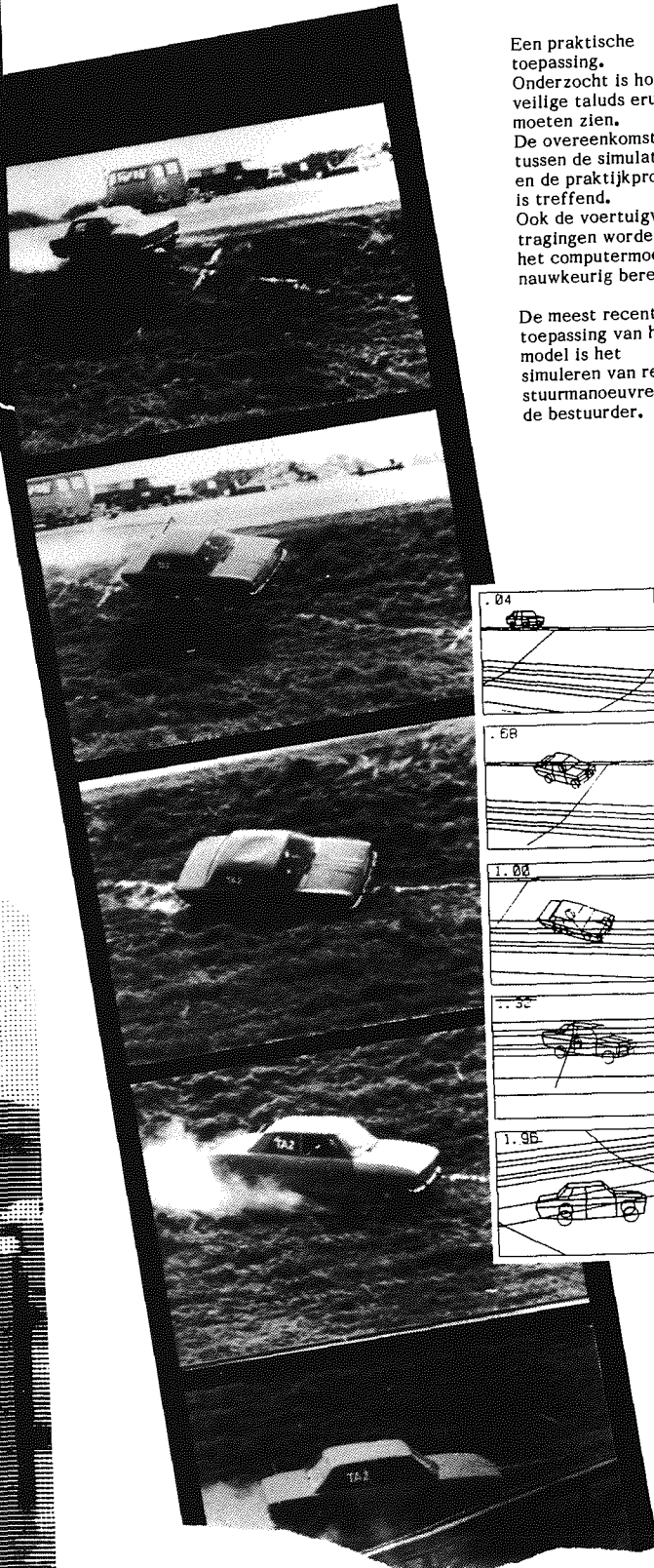
ONGEVALLLEN SIMULEREN

ONGEVALLLEN SIMULEREN

Steile taluds

Een praktische toepassing. Onderzocht is hoe veilige taluds eruit moeten zien. De overeenkomst tussen de simulatie en de praktijkproef is treffend. Ook de voertuigvertragingen worden met het computermodel nauwkeurig berekend.

De meest recente toepassing van het model is het simuleren van rem- en stuurmanoeuvres van de bestuurder.

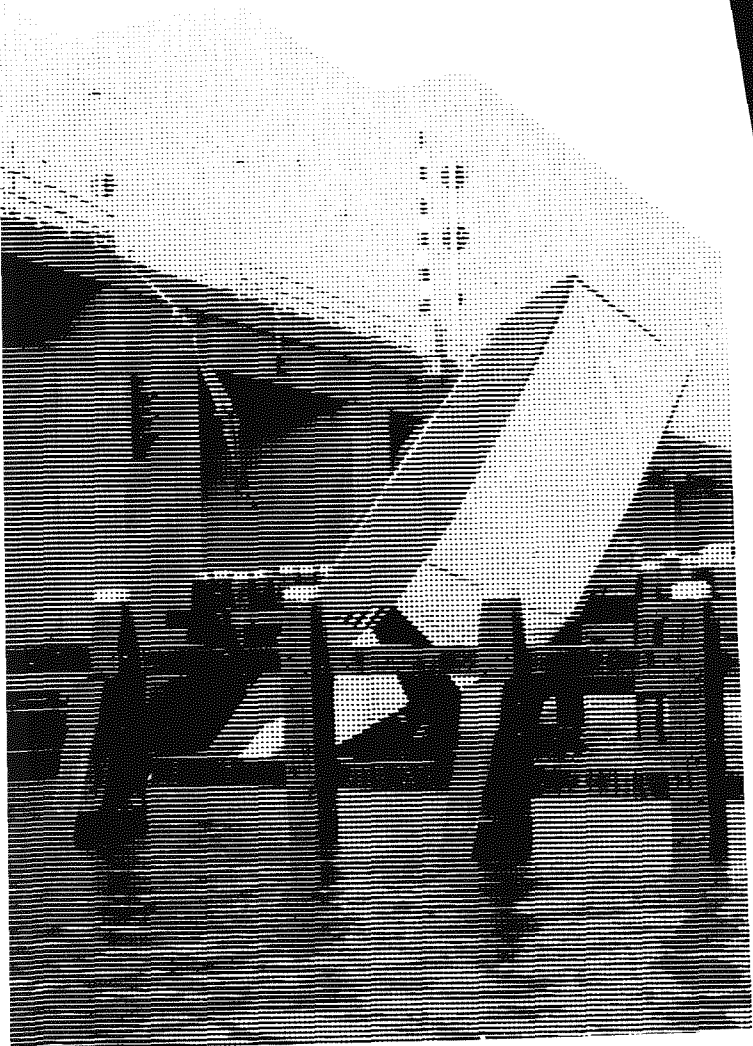


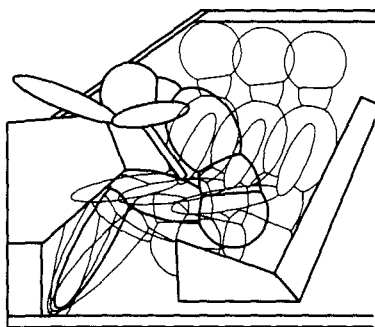
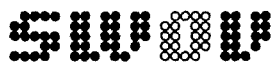
Ongevalleclijfers geven informatie over de aard en omvang van schade en letsel door verkeersongevallen. Om ongevallen te voorkomen, is vaak meer gedetailleerde informatie nodig. Bijvoorbeeld om een geleiderail te ontwerpen, die ook vrachtauto's afstopt.

Praktijkproeven kunnen die informatie soms leveren, maar die:

- zijn kostbaar (f25000 per proef is heel normaal)
- leveren niet altijd voldoende gegevens
- zijn niet altijd uitvoerbaar

Met behulp van computermodellen is het antwoord vaak ook te geven. Sneller en goedkoper.



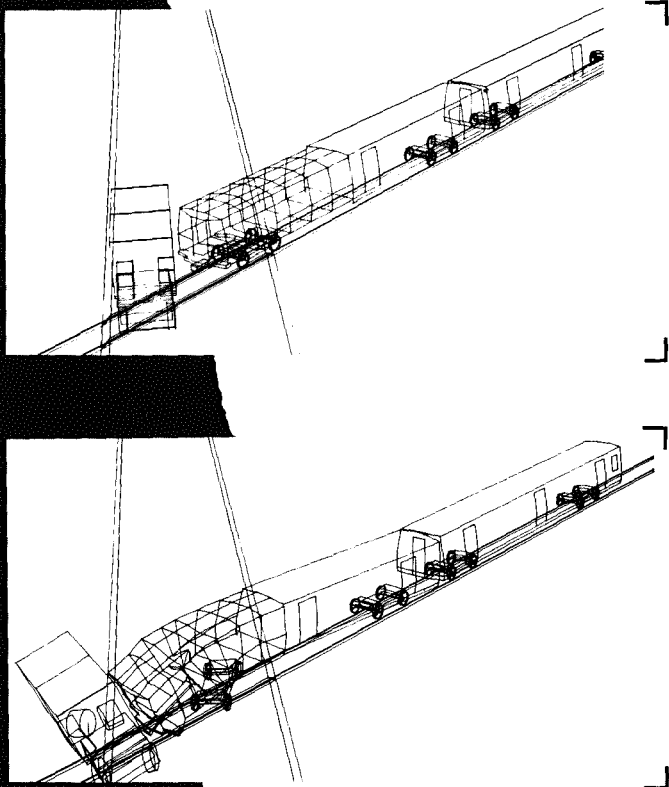


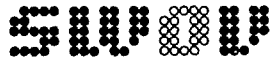
Auto's, treinen en mensen

Het VEDYAC-model (VEHicle DYnamics And Crash dynamics) leent zich niet alleen voor auto's en vrachtauto's, maar ook voor proeven met andere vervoermiddelen, zoals bijvoorbeeld treinen.

De NS gebruikt het model om de gevolgen van rangeerbotsingen mee te onderzoeken. Maar ook een botsing tussen een trein en bijvoorbeeld een vrachtauto kan worden nagebootst.

Menselijke modellen zijn er ook. SWOV en TNO ontwikkelden een model om de gevolgen van aanrijdingen op het menselijk lichaam te onderzoeken.





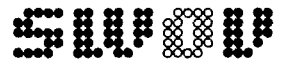
Te weinig contrast

Een weggebruiker kan alleen afdoende reageren op ontmoetingen met andere weggebruikers als hij:

weet dat er iets aankomt
weet wat de snelheid van de ander is
weet welke koers de ander volgt

Vooraf bij ontmoetingen met de gevaarlijkste categorie - de auto - geeft dat ook overdag problemen.

Oorzaak: auto's vallen door een gebrek aan contrast te weinig op tegen hun achtergrond. Dat wordt beter, als auto's ook overdag verlichting voeren.

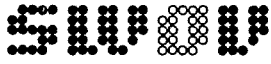


Goede ervaringen in buitenland

Een aantal onderzoeken wijst op een vermindering van het aantal ongevallen na invoering van licht overdag.

Uit Zweden komt het meest overtuigende bewijs. Na de introductie van licht overdag verminderde het aantal auto-ongevallen overdag met 11 procent. Maar ook andere studies laten minder ongevallen zien na invoering van licht overdag:

Finland	- 25%	studie verplicht licht aan in de winter buiten bebouwde kom
	- 18%	studie 238 voertuigen met licht op
Verenigde Staten	- 32%	studie AT&T LongLines
	- 7,2%	studie taxi's
	- 22%	studie 2000 auto's met attentielicht
	- 12%	studie Greyhoundbussen
Canada	- 32%	studie Greyhoundbussen



LICHT OVERDAG: BETER OPVALLLEN - MINDER ONGEVALLLEN

5% minder ongevallen in Nederland

Licht overdag heeft voordelen. Nadelen zijn er ook, hoewel daarvan weinig vast staat. Als licht overdag in ons land zou worden ingevoerd, zou dat waarschijnlijk 5% minder slachtoffers tot gevolg hebben.

De balans slaat positief door.

voordelen:

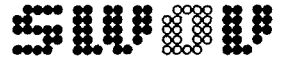
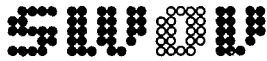
- + auto's vallen overdag beter op
- + minder verkeersslachtoffers

nadelen:

- voetgangers en fietsers vallen wellicht minder op
- autokosten nemen enigszins toe (lampen, brandstof)

5%





Vaker blazen

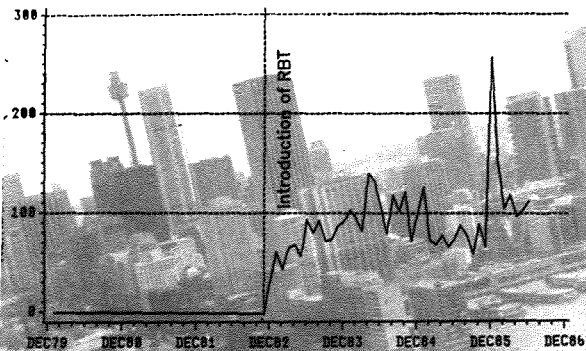
De gemiddelde Nederlander drinkt 1000 glazen bier, wijn, enz. per jaar. En blijft rijden...

Een vijfde van alle verkeersdoden en zwaargewonden heeft meer dan 0,5 promille alcohol in het bloed.

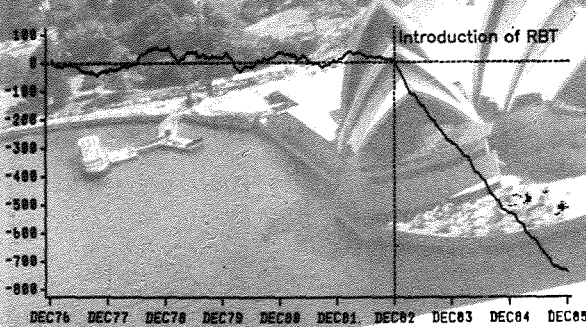
De schade als gevolg ongevallen onder invloed: bijna 700 miljoen gulden.

Het effect van de alcoholwet uit 1974 is uitgewerkt. Een andere aanpak is noodzakelijk. Meer en a-selecte controles - omgeven met veel publiciteit - waarbij iedere aangehouden automobilist blaast. Zoals bijvoorbeeld in het Australische Sidney. De kans dat je in een jaar een keer gecontroleerd wordt, is daar één op drie. Het aantal dodelijke ongevallen verminderde door deze aanpak met 1/6.

Number of Random Breath Tests in N.S.W.



Weekly CUSUM of Fatal Traffic Crashes



In december 1982 begon de politie van Sidney met een intensivering van de controles. Het aantal afgenomen blaastesten steeg tot boven de 1000 000 per jaar (bovenste grafiek). Vanaf die tijd nam het aantal dodelijke ongevallen af (onderste grafiek: cumulatieve daling).

Den Haag experimenteert

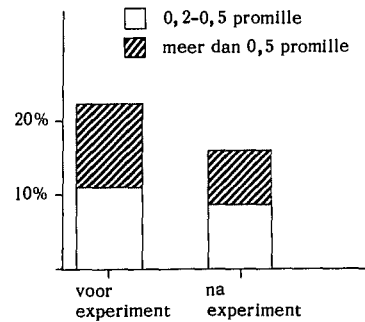
Zeven maanden lang hielden één of twee politieteams zich op vrijdag- en zaterdagavond alleen bezig met alcoholcontroles.

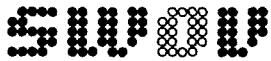
In totaal 4000 automobilisten moesten blazen. Elke automobilist met meer dan 0,5 promille, werd door een aparte ploeg naar het politiebureau gebracht.

Het resultaat?

Eén op de drie automobilisten bleek na verloop van tijd op de hoogte van deze andere aanpak. En het aantal automobilisten onder invloed daalde in Den Haag.

Den Haag Bloed-Alcohol-Gehalte





Samen verantwoordelijk

De bestrijding van rijden onder invloed is natuurlijk niet alleen een zaak van politie en Justitie.

"Geen terrein van wangedrag leent zich in zo vergaande mate voor preventiebeleid als het verkeer. Wangedrag in het verkeer is ook niet in bepaald gebieden geconcentreerd. Voor een geïntegreerde aanpak door bestuur, politie en OM is dan ook overal en altijd aanleiding."

Uit: Samenleving en Criminaliteit (voortgangsrapportage 1987)

politie

- meer controleren i.p.v. meer pv's
- grote alcoholcontroles
- controlebeleid drankwetten e.d.
- transactiemogelijkheid politie

bestuur

- maatregelen nota 'Alcohol en Samenleving'
- nieuwe alcoholwetgeving
- voorlichting
- preventiebeleid
- vergunningbeleid

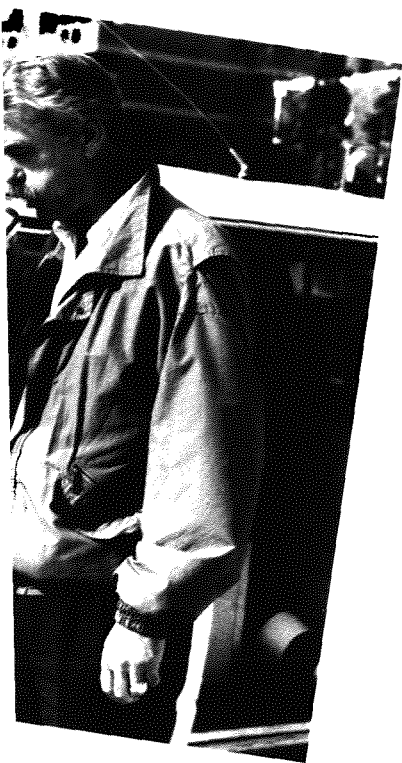
OM

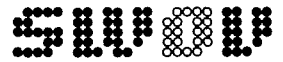
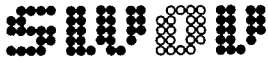
- snelle afdoening
- invordering/inhouding rijbewijs
- Alcohol Verkeersprojecten

processen-verbaal rijden onder invloed (art. 26 WVV)

1976	25044
1978	31870
1980	34032
1982	36698
1984	36571
1986	34091

bron: VCOM





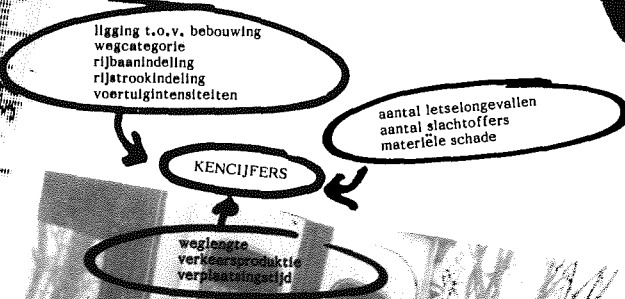
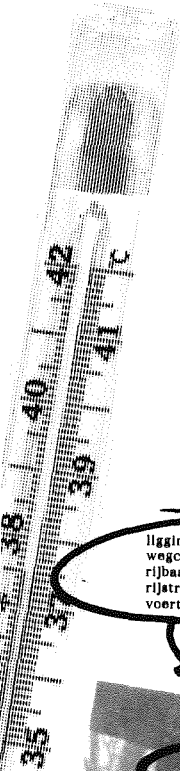
Een veiligheids-thermometer

Bij de infrastructurele aanpak van verkeersonveiligheid gaat het niet meer alleen om het bestrijden van verkeersongevallenconcentraties. Er zijn andere subtielere instrumenten nodig om vast te kunnen stellen waarin een weg (of kruispunt) zich van andere onderscheidt. Er is behoefte aan een soort veiligheidsthermometer voor de verschillende typen wegen (en kruispunten).

Het aantal ongevallen, in relatie tot de weg- en verkeerskenmerken, wordt daartoe vastgelegd in zogenaamde kencijfers.

- Aan de hand daarvan kan men:
- knelpunten in het wegennet opsporen
 - alternatieve oplossingen afwegen
 - huidige en toekomstige verkeerssituaties vergelijken
 - prioriteiten kiezen

Kencijfers werden bijvoorbeeld gebruikt bij het bepalen van prioriteiten van wegenprojecten in het Meerjaren Programma Personenvervoer.



Intensiteit en veiligheid

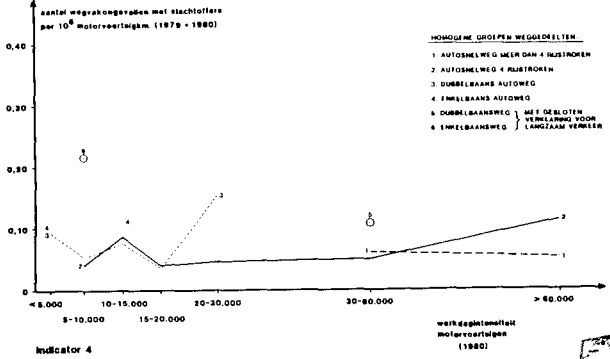
Van het Nederlandse wegennet zijn globale kencijfers beschikbaar. Aan verfijning van die cijfers wordt gewerkt. Zo zijn inmiddels gedetailleerdere gegevens beschikbaar over het 'eerste wegennet': het hoofdringwegennet en enkele provinciale wegen.

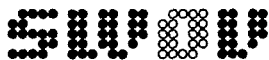
Bekeken is ook welke factoren vooral bepalend zijn voor de hoogte van de kencijfers (de mate van onveiligheid).

Een conclusie: er is lang niet altijd een rechtlijnig verband tussen intensiteit en onveiligheid. Bij 2 x 2 autosnelwegen kan slechts 40% van het verschil in letselongevallen verklaard worden uit de werkdagintensiteit.

kencijfers wegvakken (letselongevallen per 10⁶ mvtkm)

autosnelwegen 2x3	0,046
autosnelwegen 2x2	0,049
autowegen 2x2	0,063
autowegen 1x2	0,085
weg m. gesl.verkl.	0,45
weg voor alle verk.	0,52
verkeersaders	0,49
woonstraten	0,73





Van autoweg tot autosnelweg

De N2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven telt een groot aantal gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten. De 26 kilometer lange autoweg wordt nu omgebouwd tot autosnelweg. Het totale werk moet in 1994 voltooid zijn.

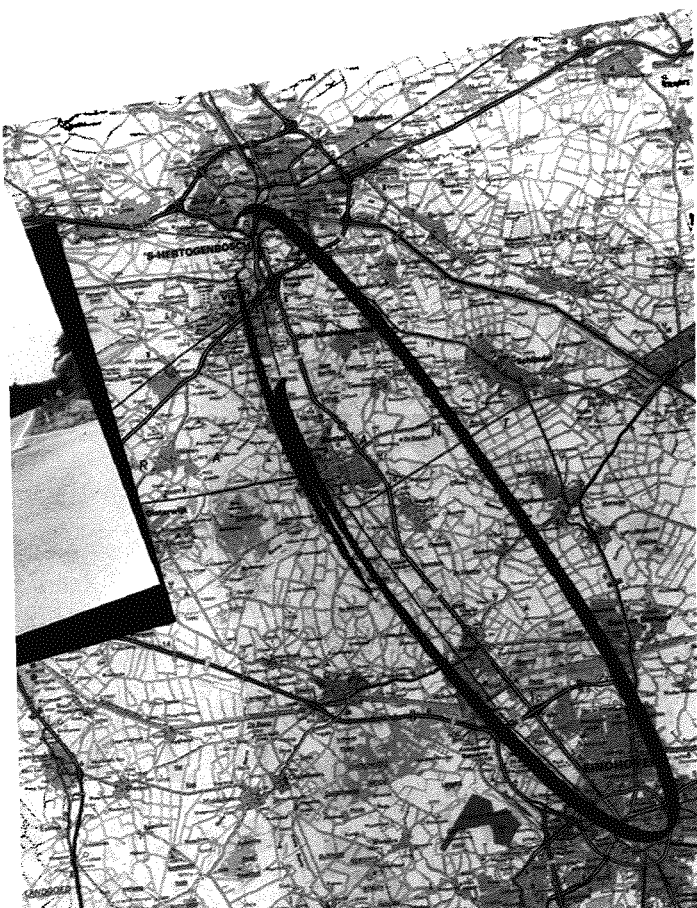
Van de huidige weg zijn de ongevallen gegevens bekend. Van de toekomstige weg en het onderliggende wegennet zijn de kencijfers bekend.

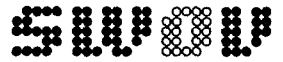
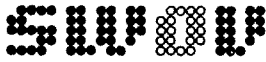
Op grond daarvan is becijferd wat de winst is in termen van verkeersveiligheid. Rekening houdend met de invloed van de nieuwe weg op de omgeving (ontlasting andere wegen, ontstaan van 'nieuw' verkeer).

(bron: DVK)

huidige situatie	na 1994	winst (per Jaar)
58 ongevallen	30 ongevallen	28 ongevallen
74 slachtoffers	42 slachtoffers	32 slachtoffers
4,3 doden	2,1 doden	2,2 doden
69 gewonden	39,7 gewonden	29,3 gewonden

en verder: een afname van 150 ongevallen met alleen schade





Een teken van de tijd

Bijna de helft van de verkeersslachtoffers valt op kruispunten. Voorrangsregelingen en verkeerslichten zijn veel gebruikte middelen om die onveiligheid aan te pakken. Sinds kort wordt ook (weer) de rotonde toegepast.

Zijn dergelijke rotondes inderdaad veiliger voor de verschillende verkeersdeelnemers?

Zijn rotondes bruikbaar als alternatief voor verkeerslichten (deregulering) en als snelheidsremmers?

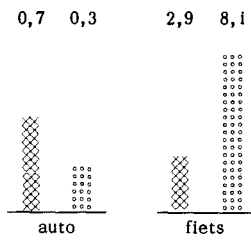
Hoe moet de vormgeving en de voorrangsregeling er dan uitzien?

En hoeveel verkeer kunnen rotondes verwerken?

Minder verkeersslachtoffers

De ervaring in Engeland heeft geleerd dat rotondes - roundabouts - ook bij grotere intensiteiten voor automobilisten veiliger zijn dan kruispunten met verkeerslichten. Voor fietsers ligt dat gunstiger.

Engeland:
betrokken bij letselongeval
(per 10⁶ passages)



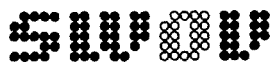
⊗ kruising met verkeerslichten
⊙ rotonde

Vergelijking van bestaande pleinen in ons land heeft uitgewezen dat ongevallen op pleinen minder ernstig zijn. Dat geldt ook voor fietsers.

Nederland:
slachtoffers die werden opgenomen in ziekenhuis (of gedood)(%)

	kruising	T/Y-kruising	rotonde
auto	31	29	21
fiets	35	36	25





Kleiner en veiliger

De moderne rotonde heeft meer voordelen dan de oude pleinen:

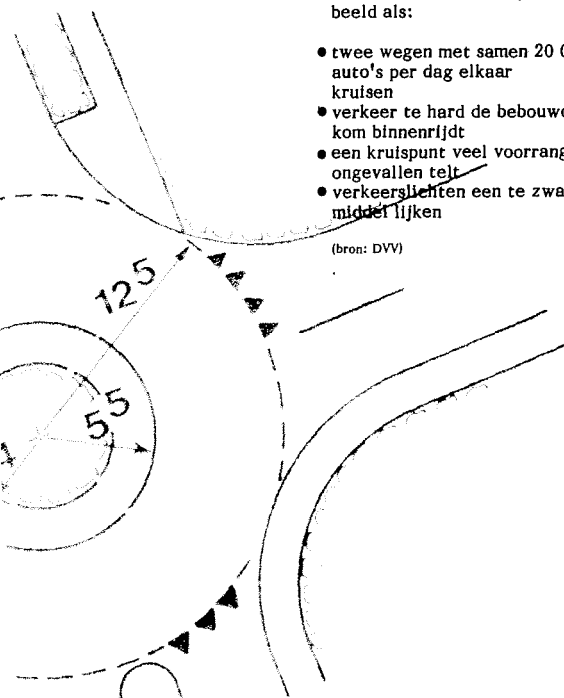
Als verkeer op de rotondes voorrang heeft, is de capaciteit aanzienlijk, ondanks bescheiden afmetingen.

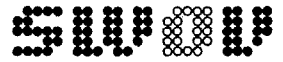
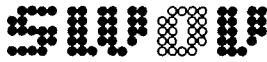
Door de toelidende wegen loodrecht op het plein te laten uitkomen, werken moderne rotondes ook beter als snelheidsremmers.

Wanneer rotondes? Bijvoorbeeld als:

- twee wegen met samen 20 000 auto's per dag elkaar kruisen
- verkeer te hard de bebouwde kom binnenrijdt
- een kruispunt veel voorrangsongevallen telt
- verkeerslichten een te zwaar middel lijken

(bron: DVV)





VOORLICHTING SAMEN MET POLITIETOEZICHT WERKT

VOORLICHTING SAMEN MET POLITIETOEZICHT WERKT

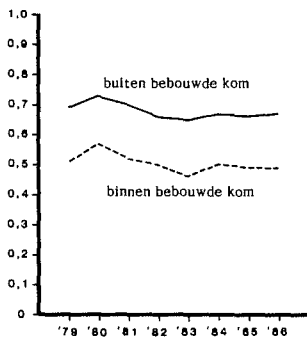
Vier op de tien zonder autogordel

In 10 jaar tijd heeft de autogordel naar schatting 3500 mensen het leven gered. Het hadden er meer kunnen zijn, als iedereen altijd de autogordel zou dragen. Want dat vermindert de kans om bij een ongeval gedood te raken met ongeveer de helft.

Bij controles blijkt dat 40% van de automobilisten de gordel niet om heeft. Men vindt de gordel te lastig, of heeft voor zichzelf een andere reden om de gordel niet te dragen. Toch vinden veel mensen autogordels eigenlijk wel nuttig, hoewel ze 'm niet (altijd) om doen. Bij die mensen is kennelijk nog geen sprake van gewoontevorming.

In Ottawa (Canada) bleek echter dat het draagpercentage kan worden opgevoerd (van 58% tot meer dan 80%) door een combinatie van politietoezicht en voorlichting.

Autogordelgebruik in Nederland.



Friesland in actie



De politie, net voor de 'weg' viel vanaf dan maar hoogte. De blip, die vroeger, heeft inmiddels het net gewild als een beugel bij het afslaan van de weg.

Actie voor dragen van autogordels van start

LEERWARDEN - Omstedelijk naar zinnen geven autoverkeer dat niet meer veilig is. Volgens de politie van de provincie Friesland zal de samenwerking met de lokale politie de komende maanden de draagpercentage van de gordel omhoog brengen. De politie van de provincie Friesland zal de komende maanden de draagpercentage van de gordel omhoog brengen. De politie van de provincie Friesland zal de komende maanden de draagpercentage van de gordel omhoog brengen.

De provincie actie in Friesland kan worden opgevoerd door het lokale Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland. Onder de naam 'Actie' zal de provincie de komende maanden de draagpercentage van de gordel omhoog brengen.

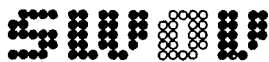
De provincie actie in Friesland kan worden opgevoerd door het lokale Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland. Onder de naam 'Actie' zal de provincie de komende maanden de draagpercentage van de gordel omhoog brengen.

Onder auspiciën van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland werd daar in 1984 enkele maanden lang een intensieve voorlichtingscampagne gehouden en hield de politie nadrukkelijk toezicht op het gebruik van gordels.

Neerstortende auto's en een botssimulator waren belangrijke aandachtstrekkers, waarmee naar schatting ongeveer tien procent van de bevolking direct werd bereikt. Daarnaast was er ruime aandacht in de (lokale) media voor de actie.

De politie besteedde bijna 3000 manuren aan controles. In totaal werden ongeveer 41 000 automobilisten gecontroleerd, waarvan er 1300 een bekeuring kregen. De kosten van de actie bedroegen omgerekend rond 33 cent per inwoner van Friesland.





15% winst

Voor, tijdens en na de actie in Friesland werd gekeken wat het draagpercentage was. De resultaten werden vergeleken met een gebied in de kop van Noord-Holland. Op de lange duur bedroeg de stijging van het draagpercentage 15%.

Als een dergelijke campagne op landelijke schaal zou worden gevoerd, zou dat 45 doden en 375 zwaargewonden kunnen schelen.

In termen van geld kan zo'n actie ook rendabel zijn. De kosten wegen op tegen de economische besparing door vermindering van het aantal ongevallen.

VOORLICHTING SAMEN MET POLITIETOEZICHT WERKT

Ontwikkeling autogordelgebruik voor, tijdens en na de actie.

