80 NOVEMBER 1999

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

SWOVSCHRIFT

INHOUD

Alcohol- en druggebruik van jonge mannelijke automobilisten een probleem 1
Bromfiets op de rijbaan 2
Rotonde Venray 3
Voor uw agenda 3
SWOV's meerjarenprogramma 3
Column 3
Kamer wegverkeer: waarde toevoegen aan verkeersveiligheid 4
De elektrisch ondersteunde fiets 5
SWOV bezorgd over verlaging leeftijd voor berijden van lichte motorfietsen 6
Meer fietsers fietsen verlicht 7
Oproep aan wegbeheerders 7
Publicaties 8

ALCOHOL- EN DRUGGEBRUIK VAN

jonge mannelijke automobilisten een probleem

Rijden onder invloed van alcohol is vooral een mannenprobleem. Mannelijke automobilisten blijken door de jaren heen bijna driemaal zo vaak een met strafbare hoeveelheid alcohol achter het stuur te zitten als vrouwelijke bestuurders.

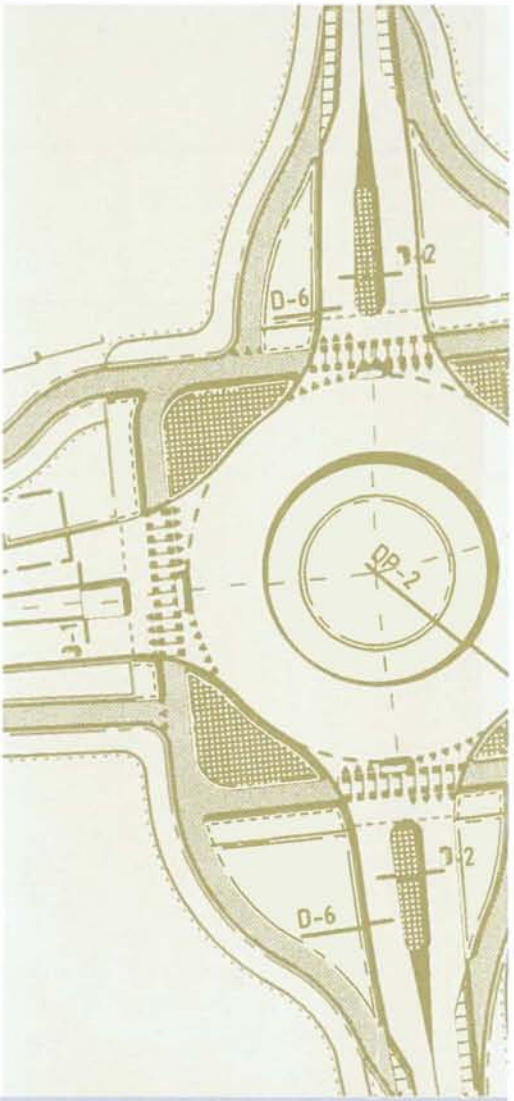
De leeftijdsklasse van 25 t/m 49 jaar kent het grootste aandeel rijders onder invloed. Maar onder de bestuurders die met alcoholgebruik bij een ernstig verkeersongeval betrokken raken, is vooral de jongste groep mannelijke automobilisten sterk oververtegenwoordigd. Meer dan een kwart van alle bij ernstige ongevallen betrokken 'alcomobilisten' zijn mannen van 18 t/m 24 jaar. Hiervoor zijn twee oorzaken aan te wijzen. Ten eerste hebben jonge automobilisten ook in nuchtere toestand al een grotere ongevalskans dan oudere automobilisten. En ten tweede neemt hun toch al grote ongevalskans na alcoholgebruik gemiddeld tweemaal zo sterk toe als die van oudere automobilisten. Het is dan ook zorgwekkend, dat het alcoholgebruik van mannelijke automobilisten onder de 25 jaar in de jaren negentig weer gestaag toeneemt, nadat het in de

(vervolg op pagina 2)

jaren tachtig juist was afgenomen. In de periode 1991-1993 had in weekendnachten gemiddeld 3,2% een bloedalcoholgehalte (BAG) boven de 0,5 promille, in de periode 1994-1996 gemiddeld 3,5% en in 1997-1998 4,0%. Deze SWOV-gegevens zijn mede aanleiding geweest voor het recente kabinetsbesluit om de wettelijke limiet voor beginnende automobilisten in de nabije toekomst te verlagen van 0,5 naar 0,2 promille.

Maar naast alcoholgebruik speelt ook druggebruik bij de jonge mannelijke automobilisten een bedenkelijke rol. Dat blijkt uit een onderzoek dat de SWOV in het najaar van 1997 en 1998 heeft uitgevoerd onder automobilisten die in weekendnachten aan het verkeer deelnamen. Daarbij zijn van 893 automobilisten urinemonsters genomen en onderzocht op sporen van drugs. Van alle onderzochte monsters bleek 5,4% positief te zijn.
Maar het druggebruik bleek vooral geconcentreerd te zijn bij mannelijke bestuurders van 18 t/m 24 jaar. Van hen was ruim een op de zeven (15,3% om precies te zijn) positief voor drugs. In driekwart van die gevallen ging het om cannabis, in de overige gevallen om hard drugs. Cocaïne, al dan niet in combinatie met andere drugs, was de meest voorkomende hard drug, gevolgd door amfetamine en - in een enkel geval - heroïne. Opvallend was verder het grote aandeel druggebruikers dat ook alcohol had gebruikt: een op de vijf druggebruikers had een BAG boven de 0,2 promille en een op de acht een BAG boven de 0,5 promille. Ter vergelijking: van de bestuurders die geen drugs hadden gebruikt, had minder dan een op de tien een BAG boven de 0,2 promille en minder dan een op de twintig een BAG boven de 0,5 promille. Gegeven deze uitkomsten lijkt het urgent, dat er een beter inzicht ontstaat in de verhoging van het ongevalsrisico die het gebruik verschillende soorten drugs, vooral ook in combinatie met alcohol, met zich meebrengt.

De Europese Unie is voornemens op korte termijn opdracht te geven voor het uitvoeren van zo'n onderzoek. Daarnaast is het voor de opsporing en vervolging van druggebruikers in het verkeer van belang, dat er snelle, betrouwbare en goedkope detectiemiddelen beschikbaar komen. Wat dit betreft zijn er met name hoopvolle ontwikkelingen op het vlak van zweet- en speekselanalyse. En, last but not least, zal ook de bestaande Nederlandse wetgeving op de helling moeten. Onder andere Duitsland en België zijn ons al voorgegaan door voor de belangrijkste groepen drugs wettelijke limieten vast te stellen. Overschrijding van die limieten levert een strafbaar feit op. In Nederland is dat tot nu alleen het geval voor alcoholgebruik; voor drugs moet op dit moment nog worden bewezen dat het gebruik ervan de rijvaardigheid van een bestuurder aantast.
(Bronnen: R-98-37, R-99-5, R-99-11, BI SV).



Bromfiets op de rijbaan

Met ingang van 15 december 1999 moeten bromfietsers binnen de bebouwde kom voortaan op de rijbaan rijden in plaats van op het fietspad. Snorfietsers blijven wel op het fietspad rijden. Van deze maatregel wordt een behoorlijk effect op de verkeersveiligheid verwacht. Proeven met bromfietsers op de rijbaan hebben uitgewezen dat op locaties waar deze maatregel was ingevoerd, het aantal relevante ongevallen met 50% daalde. Het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (0318-622309) heeft een handleiding voor de invoering van de maatregel uitgegeven ten behoeve van wegbeheerders bij gemeenten, provincies en waterschappen. Maar ook andere geïnteresseerden kunnen er hun voordeel mee doen.

Rotonde Venray

Venray heeft voor enkele nieuwe rotondes binnen de bebouwde kom gekozen voor een vierkant fietspad dat dicht tegen het plein aan ligt, met 'fietsers in de voorrang'. Het CROW adviseert een cirkelvormig fietspad op minimaal 5 m van het plein. SWOV heeft in samenwerking met bureau VIA een onderzoek naar de veiligheidsaspecten uitgevoerd op een plein in Venray en een tweetal vergelijkingspleinen (aangelegd volgens CROW-richtlijnen), gebruik makend van verschillende observatietechnieken. De verschillen bleken relatief gering; het vierkante fietspad in Venray lijkt soms wat veiliger en soms wat minder veilig. Omdat de onderzochte rotonde niet aantoonbaar veiliger is en gelet op de na te streven uniformiteit wordt aanbevolen deze vormgeving niet toe te passen.

Voor uw agenda

Van 11 tot en met 14 april 2000 wordt in de RAI in Amsterdam de tweejaarlijkse beurs Intertraffic gehouden. Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC vindt plaats op 13 april 2000.

SWOV's meerjaren-programma

De SWOV brengt binnenkort een publicatie uit waarin het meerjarenprogramma voor de komende jaren kort wordt toegelicht. Bovendien worden alle thema's en de projecten die binnen die thema's uitgevoerd gaan worden, uitvoerig beschreven in aparte themaboekjes. Deze laatste publicaties hebben nog een voorlopige status omdat de begeleidingsgroepen, die mede invloed uitoefenen op de inhoud en uitvoering van het SWOV-werk zich er nog over moeten buigen.
De informatie is ook te vinden op onze website: www.swov.nl.

Column

door Fred Wegman (Directeur SWOV)

Onzichtbaar verkeersveiligheidsbeleid?

Laatst vroeg een collega in het buitenland me een document waarin het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid beschreven staat. Wat moest ik hem geven? In de jaren zeventig, hadden we een nationaal plan voor de verkeersveiligheid, met een groot aantal min of meer los van elkaar staande maatregelen. In de jaren tachtig zijn speerpunten gekozen waarop het beleid zich zou concentreren, zoals alcoholgebruik en snelheid. De voornemens zijn vastgelegd in Meerjarenplannen Verkeersveiligheid. In deze periode zijn ook kwantitieve taakstellingen afgesproken. Het vaststellen van taakstellingen beschouw ik als een hele vooruitgang. Er werd een lat op hoogte gelegd en alle inspanningen waren erop gericht daar te komen.

Daarna kwam het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, waarin te vinden was wat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich voornam en over welke zaken met andere partijen zou worden gesproken. Rekening houdend met ieders competentie na de decentralisatie van de uitvoering van het beleid, beschrijft het Meerjarenprogramma dus maar een beperkt deel van wat er gedaan wordt. Na het eerste Meerjarenprogramma hebben twee Voortgangsrapportages het licht gezien. Deze werkwijze vind ik een stap terug. Het opstellen van een beleidsplan voor de verkeersveiligheid had altijd belangrijke effecten: de verkeersveiligheidswereld putte zich uit om, soms met welbegrepen eigenbelang in het achterhoofd, maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid voor te stellen en te bediscussiëren. Dat was op zichzelf al een nuttig proces. Ook een jaarlijkse discussie in de Tweede Kamer over een verkeersveiligheidsplan was een goed moment om aandacht voor het onderwerp te vragen en te krijgen.

De tendens is verkeersveiligheid steeds meer te zien als facet van verkeer en vervoer. Het wordt derhalve geïntegreerd in het Nationale Verkeers- en Vervoersplan, dat in de maak is. Dat kan een verbetering betekenen: het is te hopen dat de integratie ertoe leidt dat verkeersveiligheidsbelangen beter worden meegewogen bij beslissingen over infrastructuur. Wel moet nog worden afgewacht of dit op een transparante wijze gaat gebeuren. Wellicht toch een moment om de veiligheidseffectrapportage als gedachtengoed weer eens op z'n waarde te bekijken.

Behalve deze nationale plannen zijn er natuurlijk ook beleidsplannen op regionaal niveau. De vraag is wie er nagaat of de som van al die afzonderlijke plannen voldoende is om de afgesproken taakstelling te halen. Wie is daarvoor verantwoordelijk? De Tweede Kamer kan de minister hierover niet ter verantwoording roepen. De decentralisatie houdt een erkenning in van het feit dat de centrale overheid anderen nodig heeft; dat het ministerie niet alles wat er moet gebeuren, op eigen kracht kan en wil realiseren. Maar wordt een vorm van overkoepeling niet node gemist? Ik pleit hiervoor. We moeten toch weten of we op de goede weg zijn dan wel of er wat meer kolen op het vuur moeten. Op het gebied van onze economische ontwikkeling, onze sociaal-culturele ontwikkeling en ons milieu rollen beleidsplannen en jaarberichten over elkaar heen. Dat past ook mooi in onze politieke cultuur, alhoewel de uitspraak "in mooie nota's kun je niet wonen" van Jan Schaeffer onverminderd waar blijft. Het verkeersveiligheidsbeleid is onzichtbaar gemaakt. We hebben in Nederland behoefte aan een strategische visie op de verdere invulling van duurzaam-veilig, geïntegreerd met het overige verkeersveiligheidsbeleid en geïntegreerd met het beleid op het terrein van veiligheidszorg, de ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, milieu, onderwijs, handhaving, gezondheidszorg etc. Moeten we hiervoor op Kok-3 wachten?

KAMER WEGVERKEER:

Waarde toevoegen aan verkeersveiligheid

"DE RAAD VOOR DE TRANSPORTVEILIGHEID VORMT DE KOEPEL VAN EEN AANTAL KAMERS, DIE SAMEN HET HELE TERRREIN VAN VERKEER EN VERVOER BESLAAN. DE RAAD IS BELAST MET ONAFHANKELIJK ONDERZOEK VAN ONGEVALLEN EN INCIDENTEN IN ALLE TRANSPORTSECTOREN. DE OPGESTELDE RAPPORTEN WORDEN UITGEBRACHT AAN DE ORGANISATIES EN INSTANTIES DIE ZICH DE RESULTATEN MOETEN AANTREKKEN; DAT KAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT ZIJN MAAR NIET ALLEEN ZIJ; IEDER DIE ZICH OP HET TONEEL BEGEEFT, BEHOORT TOT DE POTENTIËLE GEADRESSEERDEN."

INTERVIEW MET DE HEREN CASTRICUM EN PONGERS VAN DE RAAD VOOR DE TRANSPORTVEILIGHEID

Aan het woord is de heer F.W.C. Castricum, in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Kamer Wegverkeer van de Raad voor de Transportveiligheid. Samen met de heer drs J.H. Pongers, secretaris van de Raad, zet hij het doel en de werkwijze van de Kamer Wegverkeer uiteen.

"Tot enkele jaren geleden kenden we de Raad voor de Verkeersveiligheid (RVV). Deze had op het gebied van ongevalsonderzoek geen bevoegdheden zoals de Spoorwegongevallenraad en de Raad voor de Luchtvaart; dat is nu gelijk getrokken. De Raad heeft wettelijke bevoegdheden om ongevallen te onderzoeken. Dankzij deze wettelijke basis moet ieder aan de onderzoeken meewerken. Beleidsadviezen zoals de RVV die gaf, horen niet tot het terrein van de Raad; daarvoor staat de Raad voor Verkeer en Waterstaat aan de lat."

"Hoe beslist u wat u gaat onderzoeken?"
De heer Pongers: "allereerst zijn er criteria met betrekking tot de ernst van een ongeval. De Raad gaat calamiteiten onderzoeken; ongevallen waarbij relatief veel doden en gewonden vallen. Maar ook incidenten kunnen worden onderzocht: bijv. gebeurtenissen die calamiteiten hadden kunnen worden, om te zien wat we hiervan kunnen leren, of gebeurtenissen die maatschappelijke onrust veroorzaken, bijvoorbeeld een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarnaast kiest de Raad thema's om onderzoek naar te doen als de Raad meent dat daar een belangrijke witte vlek ligt. Zo wordt er binnenkort met een aantal partijen (waaronder het ministerie en de SWOV) gesproken over onder andere het opzetten van een in-depth ongevallendatabase, aansluitend op Europese ontwikkelingen.

In het onderzoek wordt aandacht gegeven aan directe oorzaken van ongevallen en aan achterliggende factoren." De heer Castricum vult aan: "De Raad wil in contact blijven met alle betrokken actoren en bij het onderzoek zo veel mogelijk gebruik maken van kennis van anderen. Dat gebeurt door deskundigen van diverse disciplines in de Raad op te nemen en door het onderhouden van een netwerk, bijvoorbeeld met het ministerie, de SWOV en TLN. Bij de uitvoering van onderzoek werken we samen met het Landelijk Verkeersbijstandsteam van het KLPD; zij doen werk in opdracht van de Raad."

"Hoe werkt de Raad en waar ligt de synergie van de samenvoeging?"
De heer Castricum: "Sinds deze zomer is de Raad officieel aan het werk. De heer mr Pieter van Vollenhoven is voorzitter van de Raad. De Raad zelf heeft 14-17 leden; in de Kamer Wegverkeer hebben maximaal 10 leden zitting, waar van er nu 9 zijn ingevuld. In de Kamer zitten mensen met grote maatschappelijke ervaring en met kennis op specifieke terreinen. De voorzitters van de kamers komen regelmatig bijeen om inzichten uit te wisselen en onderzoeksrapporten te bespreken. Bij de expertise en de maatschappelijke inzichten die dan samenkomen, ligt de meerwaarde van het hebben van één Raad."

"Waar zou u over drie jaar op willen worden afgerekend?"
De heer Castricum: "ik zou afgerekend willen worden op datgene wat de wet beoogt; datgene waarvoor de politiek zijn nek heeft uitgestoken. De Kamer Wegverkeer moet waarde toevoegen aan de verkeersveiligheid; dit moet zichtbaar worden met behulp van onderzoek en de implementatie van maatregelen.

Het thema verkeersveiligheid moet meer aandacht krijgen van besluitvormers." De heer Pongers voegt hieraan toe: "ik zou willen dat minstens 75% van onze aanbevelingen wordt overgenomen.
Hoe hoger dit percentage, des te beter. We moeten onderbouwde adviezen geven en daar gezag aan ontlenen; men moet er niet omheen kunnen."
De heer Castricum: "Wij streven na dat onze adviezen tot publieke debatten leiden. Zoals bijvoorbeeld in Engeland een maatschappelijk debat is ontstaan over de constructie en andere veiligheidsvoorzieningen van bussen en het gebruik van gordels."

"Welke middelen hebt u om ervoor te zorgen dat anderen uw adviezen opvolgen?"
De heer Pongers: "degenen tot wie wij ons richten, zijn niet verplicht onze adviezen op te volgen. Maar zij moeten wel binnen een jaar aangeven wat zij met onze aanbevelingen doen: vrijblijvend zijn onze aanbevelingen niet. Bovendien kun je invloed uitoefenen door in de openbaarheid te treden. In Nederland zijn we dit nog niet van plan, maar in Amerika wordt jaarlijks een lijst gepubliceerd met niet opgevolgde adviezen, met naam en toenaam. Niemand wil op die lijst staan." De heer Castricum voegt hieraan toe: "Onze kracht ligt in onze wettelijke, autonome status.
Wij zijn geen onderdeel van het besluitvormingssysteem. Het is juist de onafhankelijkheid van de Raad die ons een positie geeft waarmee rekening gehouden moet worden."

De elektrisch ondersteunde fiets:
fiets of bromfiets

DE ELEKTRISCH ONDERSTEUNDE FIETS IS VOORZIEN VAN EEN HULPMOTOR DIE WORDT INGESCHAKELD ALS EEN BEPAALDE TRAPKRACHT OP DE PEDALEN WORDT UITGEOEFEND.

De status van dit type fiets is tweeërlei: volgens de Wegenverkeerswet is het een 'normale' fiets waarvoor de gedragsregels voor fietsers van toepassing zijn maar volgens de Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (WAM) is het een fiets met hulpmotor zoals de snorfiets, die verplicht verzekerd dient te worden.
Omdat verzekeren extra kosten betekent, zou dit de aanschaf van een dergelijk vervoermiddel kunnen belemmeren. Dat is jammer, omdat deze fiets als een milieuvriendelijk vervoermiddel beschouwd moet worden.De Tweede Kamer heeft daarom de regering verzocht de verzekeringsplicht te laten vervallen. De reactie was dat dat alleen zou kunnen als zou blijken dat het berijden van de elektrisch ondersteunde fiets voor de overige verkeersdeelnemers geen groter gevaar oplevert dan het berijden van een conventionele fiets.
De SWOV heeft vervolgens voor de doelgroep van de elektrische fiets (50 jaar en ouder) het ongevalsrisico bepaald (R-98-48). Geschat is dat het ongevalsrisico voor andere weggebruikers duidelijk dichter bij dat van de fiets ligt dan bij dat van de snorfiets. Ook voor het 'eigen' risico van de gebruikers (bestuurders en passagiers) bleek dit het geval. De elektrisch ondersteunde fiets lijkt qua 'gevaar' dus meer op de conventionele fiets dan op de snorfiets. Desondanks heeft het ministerie van Justitie onlangs besloten de status ongewijzigd te laten: de fiets moet dus verplicht verzekerd worden. In de besluitvorming speelde ook de jaarpremie voor de verzekering (ƒ 50,-) mee; ten opzichte van de aanschafprijs en accukosten vond men deze relatief laag.

SWOV bezorgd over verlaging leeftijd voor berijden van lichte motorfietsen?

NEDERLAND KENT ÉÉN RIJBEWIJS CATEGORIE VOOR MOTOREN (CATEGORIE A) EN DAARVOOR GELDT EEN MINIMUMLEEFTIJD VAN 18 JAAR. EEN EUROPESE RICHTLIJN UIT 1991 (91/439/EEG) MAAKT HET MOGELIJK EEN EXTRA RIJBEWIJSCATEGORIE TE ONDERSCHEIDEN: CATEGORIE A1 VOOR LICHTE MOTORFIETSEN MET EEN CILINDERINHOUD TOT 125CC EN EEN MAXIMAAL VERMOGEN VAN 11 KW.

Op dit moment is elke lidstaat vrij de eisen ten aanzien van rijbevoegdheid voor deze nieuwe rijbewijscategorie zelf in te vullen, met dien verstande dat de minimumleeftijd niet onder de 16 jaar mag liggen. De meeste lidstaten hebben de categorie A1 in hun nationale wetgeving toegevoegd en hanteren daarvoor de minimumleeftijd van 16 jaar. Nederland is een van weinige uitzonderingen die de categorie A1 niet toepast. Aangezien de meeste lidstaten de A1-categorie wel toepassen, is de Europese Commissie van plan de wetgeving te harmoniseren, waarmee elke lidstaat verplicht is die categorie in hun wetgeving op te nemen. Op dit moment staat de harmonisatie van de rijbevoegdheidseisen (waaronder de minimumleeftijd van 16 jaar) ter discussie.

Consequenties voor verkeersveiligheid

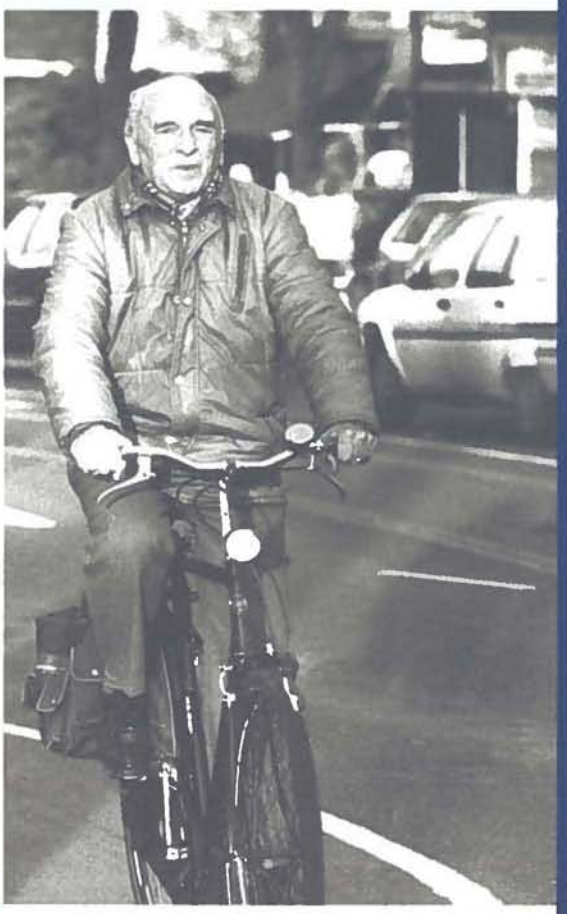
Gezien het zeer hoge ongevalsrisico van motorrijders is de SWOV zeer bezorgd over de consequenties van het eventueel verlagen van de minimumleeftijd voor motorrijders, op de verkeersveiligheid. Het belangrijkste argument om de huidige minimumleeftijd van 18 jaar te handhaven is, dat de toegang tot het 'sneller gemotoriseerd verkeer' wordt uitgesteld tot het moment waarop men ook kan kiezen voor de aanzienlijk veiligere personenauto. Bij aanschaf van een motor op 16- of 17-jarige leeftijd is bovendien de kans groot, dat jongeren na het bereiken van de 18-jarige leeftijd motor blijven rijden en pas op latere leeftijd, of misschien helemaal niet, overstappen in de relatief veilige auto.

Zeer hoog ongevalsrisico voor motorrijders

Het grote verschil in ongevalsrisico tussen de personenauto, de motor en enkele andere vervoermiddelen wordt duidelijk geïllustreerd door de cijfers in onderstaande tabel. Ook de verschillen tussen de diverse leeftijdscategorieën blijken hieruit duidelijk.
Motorrijders kennen vooral in de leeftijdsgroep 18 tot en met 24 jaar een bijzonder hoog risico. Vanaf de leeftijd van 25 jaar ligt het risico op het niveau van dat van brom- en snorfietsers. Het risico voor fietsers en voor bestuurders van personenauto's is in vergelijking met de andere groepen een stuk lager. De risicocijfers voor motorrijders hebben betrekking op alle typen motorfietsen. Er zijn geen risicogegevens beschikbaar uitgesplitst naar cilinderinhoud of motorvermogen. Uit de literatuur blijkt echter niet (duidelijk), dat het rijden op een lichte motor veiliger zou zijn dan op een zwaardere. Verondersteld kan worden, dat het ongevalsrisico voor de leeftijdscategorie 16-en 17-jarigen nog hoger zal zijn dan voor de leeftijdsgroep van 18 tot en met 24 jaar, onder andere omdat de situaties en omstandigheden waarin de motor wordt gebruikt bij 16- en 17-jarigen anders en naar verwachting ongunstiger zal zijn dan bij oudere motorrijders.

Het risico (aantal doden per miljard reizigerskilometers) van diverse groepen verkeersdeelnemers (1995 t/m 1997) Bron: CBS en AVV/BG

Wijze van verkeersdeelname	Leeftijden			
	15-17	18-24	25-29	30-39
Fietser	13,4	7,3	5,9	5,1
Brom- en snorfietser	87,8	60,8	46,4	69,5
Motorrijder	-	**131,9**	**56,2**	**69,2**
Bestuurder personenauto	-	16,0	6,1	3,6



Meer fietsers fietsen verlicht

EIND 1998 IS HET PROJECT 'VAL OP, FIETS VERLICHT' GESTART. EEN GROOT AANTAL ORGANISATIES WERKTE AAN HET PROJECT MEE, ONDER COÖRDINATIE VAN HET VERBOND VAN VERZEKERAARS.

Het doel van de campagne was om het aantal fietsers dat fietsverlichting voert in het donker, met 25% te vermeerderen. De campagne bestond uit spots op TV (mensen die met verschillende vreemde soorten fietsverlichting fietsen zoals bureaulampen en straatlantaarns), mobiele borden, en folders. Behalve voorlichting werd in sommige regio's intensief door de politie gecontroleerd op het voeren van verlichting. Per week zijn er gemiddeld zo'n 600 personen staande gehouden. Het totaal aantal staandehoudingen bedroeg 8.067. De SWOV heeft de effectiviteit van de gevoerde campagne-activiteiten geëvalueerd. (R-99-16).

Resultaten

In de periode oktober 1998 - februari 1999 was er sprake van een positieve ontwikkeling in het gebruik van fietsverlichting. In regio's waar extra werd gecontroleerd, is het gebruik van fietsverlichting in de avondspits gestegen van 51% tot 59%. Maar ook in regio's waar niet extra werd gecontroleerd nam het gebruik van fietsverlichting in de avondspits toe van 52% naar 57%. In alle regio's samen wordt door 58% van de fietsers in de avondspits met verlichting gereden; dit is een behoorlijke stijging ten opzichte van 1996, toen het landelijk percentage van het gebruik van fietsverlichting in de avondspits nog 51% bedroeg.

Oproep aan wegbeheerders

De SWOV is gestart met een aantal onderzoeken waarbij de medewerking van wegbeheerders wordt gevraagd. Wij willen graag in contact komen met wegbeheerders die van plan zijn op 'erftoegangswegen' buiten de bebouwde kom *(rode) fietssuggestiestroken* aan te leggen voor fietsers. Denkt u ons aan locaties voor dit onderzoek te kunnen helpen, neem dan contact op met de SWOV (Robert van der Kooi) om de mogelijkheden te bespreken.

Verder zijn wij geïnteresseerd in de effecten van een duurzaam-veilige weginrichting op het gedrag van de verkeersdeelnemers. Daarom willen wij graag in contact komen met wegbeheerders die plannen hebben om in de loop van 2000 huidige 50 km/uur wegen (binnen de bebouwde kom) of huidige 80 km/uur wegen (buiten de bebouwde kom) her in te richten als *duurzaam-veilige gebiedsontsluitingswegen*. Voor meer informatie en suggesties over mogelijke locaties kunt u eveneens contact opnemen met de SWOV (Ingrid van Schagen).

Een verkeersveiligheidsaudit is een instrument om infrastructurele plannen en ontwerpen, in welke fase en op welke schaal dan ook, op onafhankelijke wijze te bekijken met als doel potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Op dit moment wordt het instrument in de praktijk getoetst. Voor deze proefperiode zijn wij op zoek naar nog enkele *proefprojecten voor een verkeersveiligheidsaudit*.
Voor meer informatie over de audit, de werkwijze, de kosten en de subsidieregeling en voor aanmelding van proefprojecten kunt u terecht bij het auditsecretariaat, gevestigd ten kantore van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer: *010- 2825704 (Dhr G. Schermers) of 010 - 2825723 (Mw. M. Feijen).*

Publicaties

Onderstaand treft u een selectie aan van de rapporten die onlangs bij de SWOV zijn verschenen. De publicaties zijn onder vermelding van de R-nummers schriftelijk te bestellen bij de SWOV, Afdeling Informatie en Communicatie, Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam. E-mailen kan ook naar: sandra.rietveld@swov.nl. Bij haar kunt U ook een lijst aanvragen met daarop een overzicht van alle publicaties die dit jaar verschenen zijn. Bij toezending van de rapporten ontvangt u een factuur met een acceptgirokaart ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding staat bij de rapporten aangegeven. Op onze website www.swov.nl staan al onze rapporten die sinds 1995 verschenen zijn.

Bepaling ongevalsrisico van de elektrisch ondersteunde fiets
Een inschatting van het eigen ongevalsrisico en dat voor andere weggebruikers. Ing. C.C. Schoon. R-98-48. 33 blz. f 20,-.

Evaluatie van de campagne 'Val op, fiets verlicht'
Onderzoek naar de effectiviteit van een fietsverlichtingscampagne in vijf Nederlandse politieregio's.
Dr. Ch. Goldenbeld en J. Schaap. R-99-16. 104 blz. f 35,-.

Veiligheid van een rotonde met vierkant fietspad in Venray
Vergelijkend onderzoek naar de veiligheidsaspecten van een specifieke vormgeving van het fietspad.
J. van Minnen. R-99-17. 84 blz. f 39,-.

Effect van kantstroken op verkeersgedrag
Een verkennend onderzoek naar verkeersgedrag op wegen met en zonder kantstroken.
Ir. R.M. van der Kooi & drs. J. Heidstra. R-99-19. 80 blz. f 25,-.

Monitoring van verkeersveiligheid
Beschrijving van een rekeninstrument voor het volgen van ontwikkelingen in de verkeersveiligheid.
Drs. F.D. Bijleveld. R-99-20. 93 blz. f 30,-.

Het benaderen van de onbetrouwbaarheidsmarges van OVG-cijfers
Toepassing van de approximatie-methode van het CBS.
Drs. F.D. Bijleveld. R-99-21. 23 blz. f 17,50.

CRASH - Community Road Accident System Homepage
Feasibility study on a European Road Safety Information System, financially supported by the European Commission.
Martha Brouwer, Frank Poppe, Ton Blokpoel & Vincent Kars.
R-99-22. 108 pp. f 35,-.

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Colofon

SWOVSCHRIFT is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, dat zesmaal per jaar verschijnt. Het wordt verspreid onder ruim 4.000 personen en instellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Redactiecommissie Martha Brouwer, Atze Dijkstra, Ingrid van Schagen, Anita van der Vorst
Eindredactie Anita van der Vorst
Foto's Paul Voorham, Voorburg
Realisatie Slee Communicatie, Zoetermeer

Informatie- en redactieadres:
SWOV, Anita van der Vorst
Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam
T 070-3209323
F 070-3201261
E vorst@swov.nl
I www.swov.nl

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding. Ze zijn ook te vinden op onze website: www.swov.nl

ISSN 1380-7021

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
2262 AR Leidschendam
T 070 3209323
F 070 3201261
E swov@swov.nl
I www.swov.nl