

## Jaarverslag 2014



# Inhoud

Directieverslag	3
Organisatie	4
Adviesorganen	4
Onderzoek	5
Internationaal	7
Communicatie en kennisverspreiding	8
Bijzondere gebeurtenissen	9
Nawoord Raad van Toezicht	10
Financieel jaarverslag 2014	11

## Directieverslag



Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2014 werd bekend dat er in 2013 minder verkeersdoden dan in 2012 waren: 570 in plaats van 650, een daling van ruim 12 procent. Ook het aantal ernstig verkeersgewonden kende een gunstige ontwikkeling: in 2013 vielen er naar schatting 18.800 ernstig verkeersgewonden, terwijl dat aantal in 2012 op 19.500 lag. Dit is een verschil van 3,6%. Nederland blijft daarmee een van de verkeersveiligste landen van de EU. En dat is iets om trots op te zijn. Tegelijkertijd is elk slachtoffer er een te veel en blijft het onzeker of ons land de doelstellingen voor 2020 haalt, met name die voor verkeersgewonden.

De missie van SWOV is van oudsher om met kennis bij te dragen aan meer verkeersveiligheid. Al ons onderzoek in 2014 stond in dat teken. Ongevallen voorkomen, letsel beperken, levens redden, dat is het motto. In dit verslag leest u over de resultaten van dat onderzoek, maar ook over onze internationale samenwerkingsprojecten. Terwijl de missie dezelfde blijft, is de organisatie van SWOV in verandering. De korting op de bekostiging vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu leidde tot een aantal moeilijke beslissingen. Door de inzet van velen is echter een goed resultaat gehaald bij het verwerken van externe opdrachten.

Tegelijkertijd is vorig jaar, net als in 2013, 'gewoon' geïnvesteerd in de vernieuwing van de organisatie: verbetering van het projectmanagement, de externe oriëntatie en het verbeteren van de interne organisatie stonden daarbij voorop. De voorstellen tot (beperkte) reorganisatie worden per 15 maart 2015 werkelijkheid. Zij zullen naar verwachting bijdragen aan een organisatie waarin onderzoek en onderzoekers centraal staan. Opdat SWOV optimaal kan bijdragen aan een veiliger verkeer.

Daarover gesproken: in 2014 bracht SWOV rapporten uit over onder meer de veiligheid op kruispunten, gebiedsontsluitingswegen, het gebruik van de richtlijnen voor fietsinfrastructuur, letselongevallen van fietsende 50-plussers, begeleid rijden (2toDrive), effectiviteit van de voortgezette rijopleiding voor motorrijders en verkeerseducatie. Onze kennis werd actief gedeeld met tal van organisaties en individuen. Bijzonder was het balansrapport over de letselgevolgen van verkeersongevallen. Daaruit komt naar voren dat een op de vijf ernstig verkeersgewonden blijvende beperkingen overhoudt aan een ongeval, terwijl de aard van het letsel en de ervaren last tussen verkeersdeelnemers verschillen laat zien.

Trots is SWOV op het in 2014 geopende Kenniscentrum en de benoeming van Marjan Hagenzieker tot hoogleraar Verkeersveiligheid aan de Technische Universiteit Delft. Niet minder geldt dat voor de promotie van Divera Twisk en het opleveren van ProMeV, een instrument waarmee provincies de verkeersveiligheid op een proactieve manier kunnen meten en verbeteren. In combinatie met zogeheten 'Safety Performance Indicators' biedt ProMeV kansen op meer veiligheid en duidelijker verantwoordelijkheden. We zien ernaar uit om deze kansen samen met de partners op te pakken en waar te maken.

Peter van der Knaap  
*Directeur-bestuurder van SWOV*



# Organisatie

De missie van SWOV als zelfstandig interdisciplinair en onafhankelijk instituut is wetenschappelijk onderzoek te verrichten met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is kort samengevat in het SWOV-motto:  
*Ongevallen voorkomen, letsel beperken, levens redden.*

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

In 2014 waren onderzoek en kennisverspreiding ondergebracht bij drie afdelingen: de afdeling Planbureau, de afdeling Anticiperend Onderzoek en de afdeling Informatie en Communicatie. Daarnaast waren de administratieve, technische en algemeen organisatorische ondersteuning ondergebracht bij de afdeling Bedrijfsvoering. De structuur van SWOV in 2015 vindt u in het [Organigram](#).

## Adviesorganen

Om de wetenschappelijke kwaliteit en de relevantie van de SWOV-activiteiten te waarborgen, maakt SWOV gebruik van verschillende adviesorganen: de Raad van Toezicht (RvT), de Programma Adviesraad (PAR) en de Wetenschappelijke Adviesraad (WAR).

In 2014 vond een aantal wijzigingen plaats in de samenstelling van de groepen:

- Dhr. mr. G. van Woerkom (ANWB) nam afscheid van de RvT en dhr. mr. J.P. Schaaij (Nationaal Groenfonds), mw. M.M. de Jager (ANWB) en mw. drs. J.M. de Vries (op voordracht van de OR) namen erin plaats.
- Van de PAR namen afscheid dhr. drs. F.J.P. Heuer (voorzitter), dhr. ir. W.H.B. van Dunné (Veilig Verkeer Nederland), dhr. V.J.H. Molkenboer (gemeente Woerden) en mw. ir. I.G.M. de Bondt (provincie Zuid-Holland).
- Dhr. prof. drs. J. de Wit (Universiteit van Amsterdam/Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) nam afscheid van de WAR. Tot de WAR traden toe mw. prof. dr. M.H. Martens (Universiteit Twente/TNO Human Factors), dhr. prof. dr. G. Wets (Universiteit Hasselt, België) en dhr. dr. G.M.M. Gelauff (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).

### Programma 2014

SWOV-onderzoek wordt gefinancierd met subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Maar SWOV werkt ook in opdracht: voor decentrale en semi-overheden, adviesbureaus, bedrijfsleven en internationale opdrachtgevers. In 2014 werd onderzoek verricht op acht gebieden:

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

Op de SWOV-website vindt u meer informatie over de [Onderzoeksgebieden](#). Ook kunt u altijd terecht bij de [Contactpersonen](#) voor deze onderzoeksgebieden.



- De Begeleidingsgroep Praktijk bracht in 2014 nog een aantal waardevolle adviezen uit, maar werd in september 2014 opgeheven.

Volg onderstaande links voor meer informatie over de verschillende adviesorganen:

- [Raad van Toezicht \(RvT\)](#)
- [Programma Adviesraad \(PAR\)](#)
- [Wetenschappelijke Adviesraad \(WAR\)](#)

## Onderzoek

Menselijk en maatschappelijk leed ligt ten grondslag aan het SWOV-motto *Ongevallen voorkomen, letsel beperken, levens redden*. Met dit motto als leidraad verricht SWOV verschillende typen onderzoek, zoals een jaarlijkse analyse van recente ontwikkelingen, verkenningen van nieuwe ontwikkelingen en toekomstige trends, diepteonderzoek, evaluatiestudies, onderzoek naar factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden en onderzoek op economisch vlak. Daarnaast ontwikkelt SWOV instrumenten die overheden en wegbeheerders behulpzaam kunnen zijn bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Tot slot werkt SWOV structureel aan het verkrijgen, verrijken en beschikbaar maken van de basisgegevens die voor de diverse onderzoeken – ook buiten SWOV – nodig zijn.

Het is onmogelijk om in dit jaarverslag in te gaan op alle onderzoeken die SWOV in 2014 heeft verricht. We beperken ons hier daarom tot een selectie. Deze [link](#) brengt u naar het overzicht van alle onderzoeken met bijbehorende rapporten.

### Monitor: jaarlijkse analyse ontwikkelingen

In 2008 heeft het Rijk samen met provincies, gemeenten, stadsregio's en waterschappen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld.

Toen de SWOV-prognose *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* liet zien dat de haalbaarheid van 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 twijfelachtig was, hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu en zijn bestuurlijke en maatschappelijke partners 23 (extra) acties afgesproken en opgenomen in de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*. De maatregelen in de Beleidsimpuls richten zich vooral op fietsers en ouderen, twee doelgroepen waarvan de verkeersveiligheid zich ongunstig ontwikkelt. Daarnaast zijn er acties gericht op verbetering van de infrastructuur en verkeersgedrag en algemenere acties voor meer verkeersveiligheid.

In 2014 publiceerde SWOV de *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014* waarin in de eerste plaats werd besproken hoe de implementatie van de maatregelen uit de Beleidsimpuls vordert en hoe deze maatregelen de verkeersveiligheid (kunnen) beïnvloeden. In de tweede plaats keek de Monitor naar de ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden en andere voor de verkeersveiligheid relevante ontwikkelingen.

### Diepteonderzoek

Een *SWOV diepteonderzoek* richt zich niet op één, maar op meer ongevallen van hetzelfde type. Kernvraag hierbij



is welke factoren en omstandigheden een rol spelen bij ontstaan en afloop van deze ongevallen. Een onderzoeksteam inspecteert ongevalslocaties en voertuigen en interviewt betrokkenen. Daarna wordt een uitgebreide reconstructie gemaakt en worden vergelijkbare ongevallen gegroepeerd naar 'subtypen'. Idealiter leidt de dieptestudie tot aanbevelingen voor maatregelen per subtype.

In 2014 is het SWOV-rapport *Letselongevallen van fietsende 50-plussers* verschenen gepubliceerd over diepteonderzoek dat is verricht naar het ontstaan van fietsongevallen van 50-plussers en wat we hieraan kunnen doen.

Ook werden in 2014 de resultaten van een diepteonderzoek voor de provincie Zeeland gepubliceerd in het rapport *Fietsongevallen van 50-plussers in Zeeland*. Dit diepteonderzoek keek specifiek naar fietsongevallen van 50-plussers die in de provincie Zeeland hebben plaatsgevonden.

### Sociale kosten

Naast menselijk en maatschappelijk leed, veroorzaken verkeersongevallen ook enorme sociale kosten. SWOV doet daarom ook onderzoek naar de economische kanten van verkeersveiligheid. In 2014 verschenen in dit kader twee

SWOV-rapporten: *Lasten van verkeersletsel ontleed en Financieringsmogelijkheden voor 'Opschakelen naar meer verkeersveiligheid': een verkenning.*

#### Evaluatiestudies

Wanneer nieuwe maatregelen of methoden worden ingevoerd, is het essentieel de effecten te evalueren en in kaart te brengen. Alleen dan is het mogelijk de verkeersveiligheid effectief en aantoonbaar te verbeteren.

In 2014 heeft SWOV een evaluatiestudie uitgevoerd naar 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden. Begeleid rijden maakt het beginnende bestuurders mogelijk achter het stuur plaats te nemen onder begeleiding van een ervaren bestuurder en zo rijervaring op te doen voordat het rijbewijs wordt behaald. De studie toonde aan dat de begeleidrijdenfase serieus wordt genomen en dat er daadwerkelijk wordt geoefend. Daarmee is het doel – in relatief veilige omstandigheden rijervaring opdoen voordat een jonge automobilist alleen de weg op gaat – bereikt. Of dit ook resulteert in minder ongevallen wordt in de volgende fasen van de evaluatie onderzocht. De evaluatie is gepubliceerd in *Begeleid rijden in Nederland; 2toDrive in de praktijk.*



Het in 2014 verschenen SWOV-rapport *Evaluatie voortgezette rijopleiding voor motorrijders* presenteerde de resultaten van een tweejarige evaluatie van de voortgezette rijopleiding voor motorrijders 'VRO Risico', die wordt gegeven door de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). De tweejarige evaluatie toont aan dat het volgen van de VRO Risico op de korte termijn (na enkele maanden) een positief effect heeft op veilig rijgedrag en gevaarherkenning door motorrijders. Ook op de lange termijn (één tot anderhalf jaar na de training) blijken getrainde motorrijders veiliger te rijden dan een controlegroep die geen training heeft gevolgd. Dit is een mooi resultaat omdat er nog geen eerdere studies zijn gevonden die een positief gedragseffect van een voortgezette rijopleiding op wetenschappelijk verantwoorde wijze hebben aangetoond.

#### Beïnvloedende factoren

Onderzoek naar factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden bestrijkt een groot aantal onderwerpen. Twee daarvan worden hier gepresenteerd.

In 2014 is onder meer onderzoek verricht naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op 50- en 80km/uur-wegen; zij behoren nog steeds tot de gevaarlijkste wegen in Nederland. Doel van dit onderzoek was om een integraal pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen en ontwerp-oplossingen voor wegvakken van 50- en 80km/uur-wegen samen te stellen. Het SWOV-rapport *Naar meer veiligheid op gebiedsontsluitingswegen* presenteert de resultaten en aanbevelingen van dit onderzoek.

Bij een aantal onderzoeken maakt SWOV gebruik van recente innovaties zoals eyetracker, rijimulator en geïnstrumenteerde fietsen. Zo werden in 2014 geïnstrumenteerde fietsen gebruikt voor een onderzoek naar de verschillen in fietsgedrag op elektrische en gewone fietsen voor verschillende leeftijdsgroepen en in verschillende verkeersomstandigheden. Om meer inzicht te verwerven in de factoren die de ongevalskans voor fietsers beïnvloeden, is gekeken naar snelheid, werkbelasting en koers houden. De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd in SWOV-rapport *Gedrag op elektrische en gewone fietsen vergeleken.*

Alle rapporten die in 2014 over de diverse SWOV-onderzoeken zijn verschenen, zijn opgenomen in het Totaaloverzicht onderzoeksrapporten.

## Internationaal

SWOV investeert veel tijd in een goede internationale samenwerking. Niet alleen met als doel om samen onderzoek uit te voeren en de SWOV-kennis te verspreiden, maar ook om van internationale partners te leren. Ook in 2014 werd buiten de Nederlandse grenzen aan projecten gewerkt en werden verschillende SWOV-medewerkers gevraagd als *keynote speaker* op internationale conferenties.

### Marokko

Het Marokkaans Nationaal Comité voor Preventie van Verkeersongevallen CNPAC en de Nederlandse organisaties SWOV en RDW werkten succesvol samen in een project om de Marokkaanse verkeersveiligheid te verbeteren. Tijdens een Marokkaanse handelsmissie naar Nederland in maart 2013, bracht de Marokkaanse delegatie ook een bezoek aan SWOV, RDW en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De delegatie maakte kennis met de Nederlandse aanpak van de verkeersveiligheid en verder contact leidde tot het verzoek aan Nederland om een bijdrage te leveren aan het opbouwen van de verkeersveiligheidsexpertise in Marokko. Het rapport *Extending the road safety research and development capacity in Morocco* beschrijft de aanpak in dit project.

### UDRIVE: natuurgetrouw rijgedrag meten

De grootschalige Europese Naturalistic Driving-studie UDRIVE is opgezet om meer kennis te vergaren over de relatie tussen mens, weg, voertuig, en weers- en verkeersomstandigheden bij personenauto's, vrachtauto's en motoren. De eerste geïnstrumenteerde vrachtwagens zijn in 2014 de weg op gegaan. Het vierjarige project wordt in 2016 afgerond.

### EuroRAP

In juli 2014 brachten SWOV en ANWB een bezoek aan iRAP/EuroRAP in het Engelse Basingstoke. Daar werd gesproken over de rol van *road assessment programmes* (RAP's), innovations, and nationale wegbeoordelingsprotocollen en -instrumenten. RAP's kunnen individuele landen behulpzaam zijn bij de bewustwording van de mate waarin het wegennet gevaarlijk is en op welke wegvakken het ongevalsrisico het hoogst is. RAP's bieden een basis om actief maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid op de gevaarlijkste locaties te verbeteren. Deze aanpak werd in Europa het eerst gebruikt door EuroRAP en na gebleken succes werd de aanpak al snel overgenomen in Australië (AusRAP), de Verenigde Staten (usRAP) en Nieuw-Zeeland (kiwiRAP).



### Conferenties

In de Marokkaanse stad Skhirat werd een International Conference on Women and Road Safety georganiseerd. Op 8 maart 2014 werd het congres officieel geopend door Prinses Lalla Meryem. SWOV's Marjan Hagenzieker sprak op dit congres over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Nederland en vertelde dat – hoewel het risico de afgelopen 40 jaar flink gedaald is – mannen nog steeds een hoger risico hebben dan vrouwen.

Op 16 oktober werd in Belgrado, Servië, een verkeersveiligheidsworkshop georganiseerd door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE). Hier sprak SWOV-directeur Peter van der Knaap over de strategie en uitdagingen waar de Nederlandse verkeersveiligheidswereld voor staat.

Alle SWOV-bijdragen aan internationale bijeenkomsten en tijdschriften zijn opgenomen in het [Totaaloverzicht artikelen en bijdragen](#).

# Communicatie en kennisverspreiding

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

## Kenniscentrum

In 2013 werd een begin gemaakt met de transformatie van de SWOV-bibliotheek. De basis werd gelegd voor 'een nieuw tijdperk in informatievoorziening' met een nog sterkere focus op specialistische ondersteuning en literatuuronderzoek. De bibliotheek maakt nu deel uit van het modern ingerichte Kenniscentrum en een groot deel van de publicaties wordt digitaal beschikbaar gesteld via het Kennisportaal. Nadat in 2013 de eerste boeken digitaal beschikbaar konden worden gesteld, is in 2014 weer een aanzienlijk deel van de collectie gedigitaliseerd. [Naar het Kennisportaal.](#)



## Factsheets

SWOV-factsheets hebben tot doel om de kennis over verkeersveiligheid en aanpalende terreinen toegankelijk te maken voor professionals en andere geïnteresseerden. Op de website van SWOV zijn ruim honderd factsheets te vinden over een breed scala aan onderwerpen. In 2014 zijn veel van de factsheets geactualiseerd en werd één nieuwe factsheet gepubliceerd: [Verkeersveiligheid en het bedrijfsleven.](#)

## Publiciteit in de media

2014 was een druk mediajaar voor SWOV. Veel aandacht ging uit naar het verkeersveiliger maken van de provinciale wegen. Hierover verschenen twee SWOV-rapporten: een met [aanbevelingen voor wegvakken](#) en een met [aanbevelingen voor kruispunten](#). [BNR Nieuwsradio](#) berichtte over de kruispunten.

SWOV bracht ook het rapport *Lasten van verkeersletsel ontleed* uit. Voor [De Telegraaf](#) was dit aanleiding om een artikel te wijden aan een van de uitkomsten: 20% van de ernstig verkeersgewonden houdt de rest van zijn/haar leven last van het opgelopen letsel.

De media wisten SWOV te vinden over onderwerpen als afleiding in het verkeer door telefoongebruik (o.a. [Een Vandaag](#)), rijden onder invloed en de discussie over de plaats die de snorfiets op de Amsterdamse weg moet innemen.

Divera Twisk van SWOV promoveerde in september 2014 op haar onderzoek naar de effectiviteit van verkeerseducatie en vertelde hierover op [BNR Nieuwsradio](#). Voorjaar 2014 gaf zij over hetzelfde onderwerp al toelichtingen in het AD en Elsevier.





## Bijzondere gebeurtenissen

Het jaar 2014 telde een behoorlijk aantal hoogtepunten voor SWOV.

SWOV-medewerker Marjan Hagenzieker werd benoemd tot professor aan de TU Delft en SWOV-onderzoekster Divera Twisk promoveerde aan de Universiteit Maastricht. Het nieuwe SWOV Kenniscentrum werd in 2014 officieel geopend en in dat jaar was SWOV een van de organisatoren van het zeer succesvolle Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2014.

Verder werd 2014 gekenmerkt door bijzondere vormen van samenwerking, bijvoorbeeld het uitbrengen van een gezamenlijke infosheet over drugs door TeamAlert, het Trimbos-instituut en SWOV.

### Opening SWOV-Kenniscentrum

Sinds haar verhuizing naar Den Haag eind 2013, bevindt SWOV zich op korte afstand van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Tweede Kamer, twee belangrijke afnemers van SWOV-kennis. Nederland is echter groter dan bestuurlijk Den Haag: het is onmogelijk verschil te maken op het vlak van verkeersveiligheid zonder gemeenten, provincies en andere organisaties en instellingen die op dit terrein actief zijn. Het SWOV Kenniscentrum Verkeersveiligheid biedt een moderne, multi-functionele ruimte waar men terecht kan voor alle kennis die SWOV in huis heeft.

De officiële opening van het nieuwe SWOV Kenniscentrum op 2 oktober 2014 is vastgelegd in een kort verslag: [\*SWOV Kenniscentrum Verkeersveiligheid; Impressie van de officiële opening.\*](#)

### Marjan Hagenzieker benoemd tot professor TU Delft

SWOV-medewerker dr. Marjan Hagenzieker is per 1 september benoemd tot hoogleraar Verkeersveiligheid aan de TU Delft. Een van de thema's waar zij zich op zal richten is hoe te komen tot veilig wegverkeer in moderne stedelijke omgevingen met veel verschillende soorten weggebruikers en uiteenlopende belangen. Zij zal haar werk als wetenschappelijk adviseur bij SWOV combineren met het hoogleraarschap. De benoeming bij de faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen, afdeling Transport en Planning, is voor een periode van vier jaar. Naar het nieuwsbericht: [\*Marjan Hagenzieker hoogleraar Verkeersveiligheid TU Delft.\*](#)

### Promotie Divera Twisk

Divera Twisk promoveerde in september aan de Universiteit Maastricht op haar proefschrift [\*Protecting pre-license teens from road risk.\*](#) Haar onderzoek richtte zich op de effectiviteit van educatieprogramma's die worden gebruikt om het aantal verkeersslachtoffers onder de jeugd jonger dan 18 jaar terug te dringen.

Naar het nieuwsbericht [\*Verkeerseducatie jongeren 10-17 jaar onvoldoende effectief.\*](#)

### NVVC 2014

Met als thema *Bruggen bouwen, werelden verbinden* vond op 24 april het [\*NVVC 2014\*](#) plaats. Tijdens dit NVVC, dat werd georganiseerd door ANWB, Veilig Verkeer Nederland en SWOV, werd bekendgemaakt dat over het jaar 2013 weer minder verkeersdoden te betreuren zijn geweest: het aantal is in dat jaar gedaald naar 570.

Tijdens het NVVC 2014 ondertekenden acht organisaties de STAR Safety Deal, een deal die tot doel heeft om alle soorten verkeersongevallen systematisch in kaart te brengen van. Belangrijke nieuwe doelgroep hierbij zijn de fietsers.

Het NVVC 2014 werd vastgelegd in een magazine: [\*Safe.\*](#)



## Nawoord

### Raad van Toezicht

In 2014 is SWOV succesvol geweest bij het uitvoeren van opdrachten bij de Europese Unie, overheden en het bedrijfsleven. Met de provincies werd bijvoorbeeld de basis gelegd voor een proactieve verbetering van de verkeersveiligheid. Het maatschappelijke doel – waarbij het voorkomen van ongevallen, het verminderen van letsel en het sparen van levens centraal staan – is ook bij opdrachten voor derden leidend. Tegelijkertijd draagt het resultaat bij aan het waarmaken van de ambitie om SWOV in de toekomst minder afhankelijk te laten zijn van de bekostiging door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

Een goede en productieve relatie tussen het ministerie van IenM en SWOV blijft essentieel. SWOV levert onmisbare fundamentele en toepasbare kennis voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het gaat om hoogwaardig, bruikbaar en tijdig onderzoek dat voorziet in de kennisbehoefte en daarmee concreet bijdraagt aan de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsbeleid. Dat blijft altijd het doel. Het gegeven dat alle rapporten tijdig zijn opgeleverd en dat er per saldo veel meer inzet aan IenM is besteed dan gepland, onderstrepen het belang dat SWOV aan die relatie hecht.



In 2015 is door aanpassing van contracten en andere maatregelen een 15% daling van de IenM-bijdrage opgevangen. Dit heeft veel van de betrokken medewerkers gevraagd. SWOV heeft het afgelopen jaar geïnvesteerd in haar projectmanagement, de externe presentatie van onderzoeksresultaten en het veranderen van de zogenoemde B3-status van de organisatie. Met dit laatste heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties begin 2015 ingestemd, zodat de weg vrij is om de statuten aan te passen.

Door het positieve resultaat over 2015 heeft SWOV in 2014 188.000 euro aan haar eigen vermogen kunnen toevoegen. Dit naast een wettelijk verplichte voorziening van 47.000 euro voor ambtsjubilea en een voorziening van 22.000 voor de reorganisatie van begin 2015. Dat vermogen bedraagt daarmee 15% van de omzet en ligt daarmee onder het door de Raad van Toezicht vastgestelde streefdoel van 16%.

De Raad van Toezicht heeft in goed en constructief overleg met de directeur-bestuurder kennis genomen van en goedkeuring gegeven aan de ontwikkelingen en de resultaten van SWOV. De Raad spreekt zijn waardering uit voor de grote inzet waarmee de medewerkers van SWOV daaraan – juist in deze voor de organisatie lastige tijd – hebben bijgedragen.

Pieter Jan Biesheuvel  
*Voorzitter Raad van Toezicht*



# Financieel jaarverslag 2014

SWOV ontvangt inkomsten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, van de Europese Unie en van externe opdrachtgevers zoals andere overheden, organisaties en instellingen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is de belangrijkste financier van SWOV. De subsidieverlening voor het jaar 2014 is nog gebaseerd op de Subsidieregeling SWOV 2010. Een nieuwe regeling – de Subsidieregeling SWOV 2014 – vormt de basis voor subsidieverlening vanaf 2015.

In 2014 is 79% van de interne kosten besteed aan de subsidieprojecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De gemiddelde personeelsbezetting in 2014 bedroeg 42,37 fte; in 2013 was dit 46,9 fte.

## Balans

### *Algemene reserve*

Omdat SWOV een groter deel van haar omzet uit werk buiten de IenM-subsidie zal realiseren, heeft de Raad van Toezicht in 2014 besloten de algemene reserve te willen verhogen naar 16% van de gemiddelde jaarlijkse inkomsten. Eind 2014 was de algemene reserve met 15% iets lager dan de norm van 16%.

De algemene reserve is in 2014 behoorlijk toegenomen. Dit is met name het gevolg van hoger dan begrote externe inkomsten. Ook bleken enkele voorzieningen op onderhanden werk niet nodig en zijn de meeste opdrachten met een (beperkte) winst afgesloten. Hier tegenover stond een beperkte toename van kosten, met name inhuur van extra personeel om de opdrachten te kunnen uitvoeren.

### *Bestemde reserve*

Eind 2014 bedraagt de bestemde reserve Fonds RAI/ANWB ruim 190.000 euro. In 2014 is hieraan een bedrag van ruim 20.000 euro toegevoegd. Vanaf 2015 hebben RAI en ANWB elk hun jaarlijkse bijdrage op 10.000 euro bepaald.

### *Egalisatiereserve*

Door middel van de Egalisatiereserve subsidie IenM kunnen verschillen tussen de werkelijk gemaakte kosten van de gesubsidieerde activiteiten en de vastgestelde subsidie per boekjaar opgevangen worden ten gunste of ten laste van deze reserve. In de nieuwe subsidieregeling die vanaf

2015 toegepast zal worden, is geen egalisatiereserve opgenomen. Daarmee is 2014 het laatste jaar waarin de egalisatiereserve kon worden benut om het verlies op de IenM-projecten deels te compenseren.

## Baten en lasten

De totale baten in 2014 bedragen ruim 5,6 miljoen euro en zijn toe te schrijven aan de subsidie van IenM, de opbrengsten op EU-projecten en de inkomsten uit overige externe projecten. De algemene kosten zijn hoger uitgevallen dan begroot, voornamelijk omdat voor de uitvoering van extra werk nieuw personeel is aangenomen. Desondanks heeft SWOV 2014 afgesloten met een positief exploitatieresultaat van iets meer dan 100.000 euro.

[Naar een meer gedetailleerd financieel verslag.](#)



Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**

## Colofon

### Samenstelling en eindredactie



Hansje Weijer

### Redactie



Marijke Tros

### Fotografie

Paul Voorham, Voorburg  
Peter de Graaff, Katwijk

© 2015

**Stichting Wetenschappelijk**

**Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV**

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

**T** +31 70 3173 333

**E** info@swov.nl

**I** www.swov.nl

**t** @swov\_nl / @swov

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

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is toegestaan met bronvermelding.