

# Over verkeersveiligheid

Nieuwsbrief over ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheidsbeleid en -kennis | N°28 - Februari 2017

## Beleid, wet- en regelgeving

- Verslag Algemeen Overleg
- Verkeershandhaving
- Veranderde regelgeving in 2017
- Rijden onder invloed van drugs
- Ernstig verkeersgewonden 2015 en verbod appen op de fiets
- Snorfiets alleen op bepaalde plaatsen naar de rijbaan
- Snelheidsverhoging landbouwverkeer van de baan
- Ontheffingen landbouwverkeer
- Dijkzwaart investeert 25 miljoen extra in veilige spoorwegovergangen
- Eisen voor speed-pedelec-helm bekend
- Maatregelen verkeersveiligheid
- Wijzigingen rond evenementenverkeersregelaars per 1 januari 2017 uitgesteld
- VOC breidt werkveld uit naar mobiliteit
- Besluit Wob-verzoeken over informatie over de speed-pedelec en snelheid bromfiets op de rijbaan
- Rijexamen 17-jarigen wettelijk geregeld

## Europa

- Initiatieven voor zelfrijdende auto's
- Zo gaan andere landen om met telefoons in het verkeer
- Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD
- België versterkt alcoholslotprogramma
- Alcoholsloten - Richtsnoeren voor de lidstaten
- Veiligere auto's, bestelwagens en vrachtwagens
- Jonge automobilisten in Europa
- Europese doelstelling voor ernstig gewonden in 2017
- EU-strategie voor coöperatieve intelligente Transportsystemen
- Vlaanderen maximaal 70 km/h buiten de bebouwde kom vanaf 1/1/17
- Engelse rijbewijsleerling mag nu ook op snelweg rijden
- Daling verkeersdoden zet door in België

## Projecten en praktijkvoorbeelden

- VVN gaat samenwerking aan met SafeDrivePod
- Veilig Verkeer Nederland komt met verkeersles over smartphones in het verkeer
- Verkeersinstanties stoppen ouderencursus

- Zeven innovatieve ideeën getest om onbewaakte overwegen veiliger te maken
- VR-filmpjes moeten dodehoekongeval voorkomen
- Interpolis en VVN komen met virtual reality tool
- Middelburg krijgt glow in the dark-fietspad
- Ontwikkelingen Mobiel schade melden
- Provincie Drenthe start campagne voor veilig rijgedrag op N34
- Motorfietsers vallen over zelfrijdende auto
- Nieuwe visie voor Zuid-Holland: op weg naar Nul
- Verkeersveiligheidsmonitor Oost-Nederland

## Kennis en publicaties

- Drukke op fietspaden, CROW
- Informatiemodel Wegen en Verkeer, CROW
- Speed-pedelec wordt bromfiets: wat verandert er en wat zijn de gevolgen? Fietsberaad
- Dashboard verkeersveiligheid, CROW
- Internationale Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW
- Zelfrijdende auto's: 'verkenning van implicaties op het ontwerp van wegen', onder andere CROW
- De toegevoegde waarde van gedrag in fietsprojecten, Thomas Coolen
- Hoe ziet de ideale fietsstraat eruit? Fietsberaad
- VVN duikt in de beleving van ouders en kinderen
- Film over beperkingen van jonge kinderen in het verkeer, onder andere Vervoerregio Amsterdam
- Marktconsultatie fietssimulator, KWINK in opdracht van ministerie van IenM
- Beleidsverkenning Kennisniveau schadelijkheid van alcohol, GfK, ministerie van VWS
- My Life After the Crash, MyLAC
- Verkeersveiligheidskompas, Hastig
- Verkeersveiligheidsbarometer, BIVV
- 50% meer ongevallen op terugweg van school dan onderweg naar school, BIVV
- Effect handsfree bellen op ons gedrag, BIVV
- Draagvlak telefoongebruik tijdens het fietsen, SAMR in opdracht van ministerie van IenM
- Brochure 'Smart Mobility, Bouwen aan een nieuw tijdperk op onze wegen'
- Zelfrijdende auto laat Nederlander koud
- Driving automation interface design: supporting drivers' changing role, A. van den Beukel
- Herdenkingsboekje 2016, Vereniging Verkeersslachtoffers
- Zwartboek appendix 2016, Vereniging voor verkeersslachtoffers
- Minste fietsdoden in de wintermaanden
- Hit-and-run: why do drivers fail to stop after an accident? Motor Insurers Bureau & University of Leicester
- A Guide to Developing an Effective Policy for Mobile Phone Use in Vehicles, NRSPP Australië
- Adviesrapport Psychostimulantia en Rijgeschiktheid, Gezondheidsraad
- Zijn hoogbejaarde automobilisten een gevaar op de weg? KiM
- Boetebase, Openbaar Ministerie
- Beïnvloeding van de rijvaardigheid bij langdurig gebruik van ICADTS-categorie III geneesmiddelen, onder andere Universiteit Utrecht
- Nieuwe provinciale richtlijn voor verkeersmaatregelen
- Inventarisatie van roodlichtnegatie bij bruggen door langzaam verkeer, RWS
- Making Road Travel as Safe as Rail and Air: Road Safety Foundation
- Jaaroverzicht van alle verkeersovertredingen in Nederland in 2016
- Evaluatie fietshelmcampagne Zeeland, SWOV
- Europese wegwijzer verkeersveiligheidsmaatregelen
- Monitor Verkeersveiligheid 2016, SWOV
- Wegwijzer: verkeersveiligheidscijfers, SWOV
- Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Stadsregio Amsterdam, SWOV
- Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid van het N233-kruispunt Rhenen-Achterberg, SWOV
- Study on serious road traffic injuries in Europe, onder andere SWOV

## Nieuwe en aangepaste Factsheets, SWOV

## Terugblik

## Congressen/bijeenkomsten

## Cursussen

## BELEID, WET- EN REGELGEVING

### Verslag Algemeen Overleg

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 18 januari 2017 *overleg* gevoerd met de ministers Schultz van Haegen en Van der Steur over onder andere ontwikkelingen in de verkeersveiligheid, de cijfers van ernstig verkeersgewonden, de aanpak van de informatievoorziening verkeersongevallen, het beginnersrijbewijs, het omtekenen van de speed-pedelec, de onveiligheid van bromfietsen, zelfrijdende auto's en wegontwerp.

### Verkeershandhaving

Op 17 januari heeft minister van der Steur het *rapport van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Verkeershandhaving* aangeboden aan de Tweede Kamer met daarbij de kabinetsreactie op dit rapport.

In het IBO is onderzocht of het verkeershandhavingsbeleid in Nederland doelmatig en doeltreffend is vormgegeven. Conclusie is dat er de afgelopen jaren een aantal verbeteringen is doorgevoerd in het verkeershandhavingsbeleid en de uitvoering. Daarnaast wordt geschat dat er op punten ook verdere verbetering mogelijk is en worden knelpunten benoemd. Deze knelpunten worden door het kabinet erkend. Hiervoor neemt het kabinet een aantal maatregelen. Het gaat dan om de punten:

- Afweging van de drie E's en versterking van de ketensamenwerking
- Versterking handhaving
  - extra inzet van en betere sturing op de teams Verkeer;
  - meer aandacht voor verkeershandhaving door de basisteams in overleg met het gezag;
  - meer aandacht voor staandhoudingen.
- Snelheidspolitie
- Sanctiestelsel

Met de in deze *brief* aangekondigde maatregelen worden belangrijke stappen gezet om het beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid en verkeershandhaving te verbeteren en knelpunten op te lossen.

### Veranderde regelgeving in 2017

Per 1 januari 2017 treden enkele nieuwe regels in werking vanuit het ministerie voor Infrastructuur en Milieu. Wat zijn de belangrijkste veranderingen op het gebied van mobiliteit?

#### Speed-pedelec wordt bromfiets voor wet

De speed-pedelec mag vanaf 1 januari buiten de bebouwde kom maximaal 45 km/h en binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/h rijden. Daarmee gelden voor speed-pedelecs dezelfde regels als voor bromfietsen en worden ze niet meer als snorfietsen gezien, zoals voorheen. Binnen een half jaar moeten alle speed-pedelecs een bromfietskenteken hebben. Ook wordt de bromfietshelm een vereiste voor de bestuurder. Er komt binnenkort een speciale pedelec-helm op de markt. *Lees meer* over de nieuwe regeling.

#### Maatregelen rijvaardigheid en rijgeschiktheid

Vanaf 2017 moet de autobestuurder zelf betalen voor zijn medische rijvaardigheidsonderzoek. Na twee zware verkeersovertredingen doet de politie melding van mogelijk onvoldoende rijvaardigheid of ongeschiktheid en moet de bestuurder een medisch onderzoek ondergaan. Dit moet ook indien de bestuurder tweemaal heeft moeten deelnemen aan de educatieve maatregel gedrag.

### Rijden onder invloed van drugs

Op 22 december is het *Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen* verschenen. Dit is een uitloeijsel van de wijziging van de Wegenverkeerswet in 2014 in verband met het verbeteren van de aanpak van het rijden onder invloed van drugs. Bij deze wet zijn drie maatregelen geïntroduceerd:

- de introductie van een afzonderlijk verbod op het rijden onder invloed van drugs;
- de bevoegdheid van de opsporingsambtenaar om een speekseltest af te nemen;

- de bevoegdheid van de opsporingsambtenaar om een persoon te verplichten mee te werken aan een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties.

Deze drie maatregelen vragen op een aantal punten om uitwerking bij algemene maatregel van bestuur. Dit Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer voorziet daarin. Daarnaast bevat dit besluit regels die gelden voor de naleving van het verbod op het rijden onder invloed van geneesmiddelen.

### Ernstig verkeersgewonden 2015 en verbod appen op de fiets

Minister Schultz van Haegen heeft op 12 december in haar *brief* de Tweede Kamer geïnformeerd over het aantal ernstig verkeersgewonden in 2015.

Zij gaat in op de stappen die zijn gezet bij het invoeren van een risicogestuurde aanpak en op het vormgeven van het nieuwe Strategische Plan verkeersveiligheid dat in 2018 gereed zal zijn.

Ook geeft zij een overzicht van een aantal maatregelen om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Zo wil zij het gebruik van de smartphone op de fiets verbieden. De minister heeft aan verkeersexperts van SWOV, Rijksuniversiteit Groningen en TNO en aan de Expertgroep verkeershandhaving, gevraagd om te onderzoeken of een smartphoneverbod op de fiets mogelijk is. Volgens de verkeersexperts blijkt dat de bediening van het touchscreen het grootste gevaar vormt. Daarom wil Schultz ook het bedienen van het scherm op een houder verbieden.

VeiligheidNL is bezig met een diepteonderzoek onder fietsers die op de spoedrijdende hulp zijn beland. Binnenkort volgen de tussenresultaten van dit onderzoek. Voor komende zomer zijn de eindresultaten bekend.

Vanaf 2017 gaan de cijfers van het voorgaande jaar van zowel doden als ernstig gewonden, in een keer aan het einde van het jaar verstrekt worden (inclusief de analyses).

## Snorfiets alleen op bepaalde plaatsen naar de rijbaan

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een concept-wijziging van het BABW en RVV gepubliceerd die het mogelijk moet maken voor gemeenten de snorfiets van het fietspad te weren en de berijder te verplichten tot het dragen van een helm.

Dat is gebeurd in de vorm van een internetconsultatie, waar belangstellenden hun commentaar op de nieuwe regeling kunnen meegeven voordat deze definitief wordt.

Volgens de voorgestelde regeling moet nu ter plaatse met een onderbord duidelijk worden gemaakt dat de snorfiets van het verplichte fietspad af moet. En in het verkeersbesluit moeten de bijzondere redenen voor de maatregel worden aangegeven. Die mogen uitsluitend betrekking hebben op situaties van grote drukte op bepaalde fietspaden waardoor – op bepaalde tijden en op specifieke plaatsen binnen het geheel – de doorstroming ernstig belemmerd wordt.

Bron: *Fietsberaad*.

## Snelheidsverhoging landbouwverkeer van de baan

In 2013 nam de Tweede Kamer een motie aan waarin het kabinet werd gevraagd om voor tractoren die op de openbare weg willen, een kentekenplicht in te voeren. Maar in december werd het wetsvoorstel van minister Melanie Schultz van Haegen door diezelfde Kamer nipt *weggestemd*. De tegenstanders stellen dat het merendeel van de landbouwvoertuigen slechts sporadisch op de openbare weg komt. Veel wegbeheerders hebben zich het afgelopen jaar voorbereid op de implementatie van de nieuwe wetgeving. Belangrijk onderdeel van deze wet vormde de verhoging van de snelheidslimiet van landbouwvoertuigen van 25 km/h naar 40 km/h. De hogere snelheidslimiet is daarmee nu ook van de baan. Hoewel de Tweede Kamer middels een *motie* heeft gestemd voor snelheidsverhoging naar 40 km/h, gaat dit volgens brancheorganisatie CUMULA Nederland niet zonder meer gebeuren. Minister Schultz van Haegen is er volgens de organisatie altijd duidelijk over geweest dat het kenteken dé voorwaarde is om 40 km/h te mogen rijden.

Afgelopen jaar heeft een CROW-werkgroep gewerkt aan een afwegingskader voor het toelatingsbeleid van landbouwvoertuigen. Dit afwegingskader ging uit van de verhoging van de snelheidslimiet voor landbouwvoertuigen. Vanwege het wegstemmen van de wet treedt dit kader niet in werking.

CROW werkt de komende periode aan een nieuwe handreiking voor landbouwverkeer, uitgaande van de bestaande wetgeving.

## Ontheffingen landbouwverkeer

Het wetsvoorstel 'kentekenplicht landbouwvoertuigen en mobiele machines' is *verworpen* door de Tweede Kamer. Tijdens dezelfde stemming is de *motie van Van Helvert* wel aangenomen waarin de regering (onder andere) wordt verzocht om 'gemeenten te laten aansluiten bij het geautomatiseerde systeem van de RDW om ontheffingen laagdrempelig en goedkoop te verkrijgen'. Het jaar daarvoor hadden LTO, Cumela, en Fedecom de minister hier ook al om gevraagd en heeft de minister de RDW de opdracht gegeven om hiervoor een *plan van aanpak* op te stellen en daarmee is ook aan deze motie over de inrichting van centrale ontheffingverlening landbouwvoertuigen, invulling gegeven.

Voor een dekkend netwerk van toegestane wegen is het noodzakelijk dat alle wegbeheerders aansluiten bij het centrale loket. Momenteel heeft de RDW voor ongeveer 70% van de Nederlandse wegbeheerders een mandaat voor het afgeven van landbouwontheffingen tot een breedte van maximaal 3,50 m. De overige wegbeheerders worden actief benaderd om hetzij op korte termijn mandaat te verlenen hetzij al een inventarisatie van een geschikt wegennet te maken, zodat zij kunnen aansluiten zodra het centraal loket effectief gaat worden. De RDW gaat regiobijeenkomsten organiseren om alle wegbeheerders te informeren.

Voor een centrale ontheffingverlening is het ook van essentieel belang dat voertuigen worden geregistreerd. Verschillende registratiemogelijkheden zullen worden onderzocht.



## Dijksma investeert 25 miljoen extra in veilige spoorwegovergangen

Staatsecretaris Dijksma (Infrastructuur en Milieu) trekt 25 miljoen euro extra uit om de veiligheid te vergroten op spoorwegovergangen die nog niet beveiligd zijn. Dit bedrag komt bovenop het reeds bestaande budget van 10 miljoen euro. Dijksma wil dat het geld wordt ingezet om een mix aan maatregelen te nemen, zoals het opheffen of het beveiligen van de overweg of het beter waarschuwen van de mensen die willen oversteken. Daarnaast wil Dijksma de plannen zoveel mogelijk samen met de regionale wegbeheerders financieren, waardoor het totale budget verder kan worden vergroot.

Nederland telt in totaal zo'n 2.500 overwegen, waarvan er op het reizigersnet 110 niet actief beveiligd zijn (NABO'S) maar wel openbaar toegankelijk. Op deze overwegen worden passanten alleen met een bord of andreaskruis gewaarschuwd voor mogelijk naderende treinen. Eind vorig jaar raakten achttien reizigers gewond nadat een trein op de onbewaakte overweg in het Groningse Winsum tegen een tankauto botste. Daar had zich al twee keer eerder een ongeval voorgedaan. Er is daar onlangs een noodweg aangelegd naar een nabijgelegen beveiligde overweg, waarna de overweg is gesloten.

Het aantal ongevallen op overwegen is in 2016 wel verder gedaald. In dat jaar gebeurden er 26 ongevallen waarbij helaas 4 doden te betreuren vielen en 28 mensen gewond raakten. Van de 26 ongevallen vonden er 16 plaats op beveiligde overwegen. Twee ongelukken gebeurden bij niet-actief beveiligde overwegen. Op haven- en industrielijnen kwam een trein acht keer in aanraking met andere verkeersdeelnemers. Daarbij vielen geen gewonden. Dit blijkt uit cijfers van *Prorail*.

## Eisen voor speed-pedelec-helm bekend

NEN heeft de eisen op papier gezet waaraan speed-pedelec-helmen moeten voldoen.

Vanaf 1 januari 2017 is zo'n helm toegestaan voor berijders van speed-pedelects, die anders zouden zijn aangewezen op een bromfietshelm.

Het gaat om een document met de naam NTA-8776, een zogenoemde Technische Afspraak.

Een helm die voldoet aan NTA 8776 lijkt op een fietshelm, maar is berekend op hogere valsnelheden en beschermt een groter deel van het hoofd. In vergelijking met een fietshelm biedt de helm meer bescherming voor met name de slapen en de achterkant van het hoofd. Naast het verhoogde veiligheidsniveau moeten de eisen zeker stellen dat de helm geschikt is voor gebruik bij fysieke inspanning en dat deze het gehoor niet mag belemmeren.

Een goedgekeurde helm is te herkennen aan een markering. Aan de binnenzijde van een speed-pedelec-helm staat alleen de tekst 'NTA 8776'. Op de verpakking en in de gebruikershandleiding van de helm staat de volledige markering.

De eerste helmen die voldoen aan de eisen zijn inmiddels aangekondigd, maar pas vanaf februari leverbaar.

Bron: *Fietsberaad*.

## Maatregelen verkeersveiligheid

Op 12 december heeft minister Schultz van Haegen de Tweede Kamer geïnformeerd over diverse verkeersveiligheids-onderwerpen. Het betreft onder andere afleiding in het verkeer, de campagnes in 2017, het betrekken van burgers bij het handhaven van maximumsnelheden, de medische eisen aan rijbewijsbezitters, fietsveiligheid, de evaluatie van de wet- en regelgeving over het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen en de proef met RFID-chips op kentekenplaten.

## Wijzigingen rond evenementenverkeersregelaars per 1 januari 2017 uitgesteld

Het ministerie heeft laten weten dat de wijziging van de regeling verkeersrege-

laars per 1 januari 2017 voor de administratieve lastenverlichting voor de evenementenverkeersregelaars is *uitgesteld*. De reacties op de internetconsultatie van eind september tot half november hebben duidelijk gemaakt dat de voorgestelde nieuwe werkwijze, zoals die door de Adviescommissie Actal was geadviseerd, in de uitvoeringspraktijk op bezwaren stuit bij verschillende partijen. Daarom zal eerst worden nagegaan of en hoe aan de bezwaren tegemoet kan worden gekomen. Het ministerie is blij met de inbreng in het stadium van de internetconsultatie, omdat zo wordt voorkomen dat de beoogde wijzigingen in de praktijk tot niet-werkbare situaties zouden leiden. Overleg om snel tot werkbare oplossingen te komen is gaande.

## VOC breidt werkveld uit naar mobiliteit

De VOC (Vereniging Openbaar vervoer Centrum gemeenten) gaat naast openbaar vervoer ook andere mobiliteits-onderwerpen ondersteunen. Hiertoe heeft het Algemeen Bestuur van de VOC onlangs *besloten*. Het besluit volgt op het terugtrekken van de VNG in het verkeer- en vervoersdossier. De VOC zorgt voor een structurele belangenbehartiging van gemeenten en dienstverlening voor gemeenten op het gebied van mobiliteit. Openbaar vervoer blijft daarbij een belangrijk thema, maar geleidelijk voegen we andere mobiliteits-onderwerpen aan het pakket toe. De VOC start met de opname van het Intergemeentelijk Verkeersoverleg (IVO). Dit overleg was in het verleden onderdeel van het ambtelijke adviesproces van de VNG. In het IVO wisselen gemeenten kennis uit over ontwikkelingen in thema's als parkeren, fietsbeleid, verkeersveiligheid en verkeersdata. Rijksoverheid, andere overheden en belangenorganisaties kunnen via het IVO plannen voor nieuwe regelgeving, ideeën, maar ook problematiek die zij ervaren voorleggen aan gemeenten. Het IVO opereert parallel aan de Contactgroep, het VOC-gremium, waarin aangesloten gemeenten openbaarvervoeronderwerpen bediscussieren.

De VOC gaat gemeenten die nog niet zijn aangesloten binnenkort een aanbod

doen om in de toekomst ook te kunnen profiteren van de kennisuitwisseling en beleidsbeïnvloeding in het landelijke mobiliteitsbeleid.

## Besluit Wob-verzoeken over informatie over de speed-pedelec en snelheid bromfiets op de rijbaan

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 10 en 14 november 2016 besluiten genomen naar aanleiding van twee verzoeken op grond van de Wet openbaarheid van bestuur. Als eerste betreft het informatie over de high speed e-bike / speed-pedelec waarbij het gaat om die informatie die iets zegt over de plek op de weg van de speed-pedelec. Het tweede verzoek betrof informatie over de verhoging van de maximumsnelheid van bromfietsen op de rijbaan van 30 km/h naar 45 km/h in 2008. De bijgevoegde documenten zijn openbaar gemaakt.

## Rijexamen 17-jarigen wettelijk geregeld

De mogelijkheid voor 17-jarigen om het rijbewijs te halen, wordt in de wet vastgelegd. De ministerraad heeft op voorstel van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu ingestemd met het *wetsvoorstel* waarin wordt geregeld dat jongeren vanaf 17 jaar kunnen opgaan voor het rijexamen. Als ze slagen kunnen ze tot hun 18de onder begeleiding van een coach rijervaring opdoen. Het wetsvoorstel volgt op een tijdelijke regeling met begeleid rijden (2toDrive) die in 2011 van kracht is geworden. Uit een evaluatie van deze regeling door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gebleken dat de deelnemende jonge automobilisten het begeleid rijden serieus nemen, alvast veel rijervaring opdoen en zo op een veilige manier leren autorijden voordat ze alleen de weg op gaan. Inmiddels zijn er ruim 170.000 17-jarigen geslaagd.

## EUROPA

### Initiatieven voor zelfrijdende auto's

De ETSC heeft een *overzicht* van recente Europese en internationale initiatieven gepubliceerd die gericht zijn op het mogelijk maken van de zelfrijdende auto. Het gaat om initiatieven uit de Verenigde Staten, China, Duitsland, Australië en Groot-Brittannië. Het gaat om regelgeving, tests en richtlijnen voor fabrikanten.

### Zo gaan andere landen om met telefoons in het verkeer

Nederland overweegt een totaalverbod op het bedienen van de mobiele telefoon in het verkeer. Er vallen te veel doden en gewonden door automobilisten die ernstig afgeleid raken. Niet alleen Nederland worstelt met afleiding op de weg. Zie hierbij *een overzicht van maatregelen wereldwijd*.

### Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD

Dit *rapport* beschrijft de aanpak van verkeersonveiligheid gezien vanuit de systeembenadering zoals in Nederland die van Duurzaam Veilig. Het rapport geeft best practices ter stimulering van overheden en andere belanghebbenden om deze aanpak te omarmen.

### België versterkt alcoholslotprogramma

Dronken bestuurders in België krijgen vanaf de zomer van 2017 verplicht een alcoholslot opgelegd. Dat staat in een *wetsonwerp* van federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR). Het slot verhindert dat de chauffeur kan vertrekken als hij boven de toegestane alcohollimiet zit.

Het zou gelden voor bestuurders die bij een alcoholcontrole meer dan 1,8 promille in het bloed hebben, voor elke chauffeur die onder invloed een ongeval veroorzaakt en voor mensen die eerder al veroordeeld zijn voor dronken rijden. Het alcoholslot kan in de ergste gevallen

tot vijf jaar gelden. De installatiekosten, meer dan 3.000 euro, moet de overtreder voor zijn rekening nemen.

#### Alcoholslot

Rechters kunnen vandaag al een alcoholslot opleggen, maar ze blijken daar bijzonder zuinig mee om te springen. Momenteel zijn er in heel België slechts 29 alcoholsloten actief, terwijl uit cijfers van justitie blijkt dat liefst 19.510 chauffeurs een rijverbod opgelegd kregen door de rechter sinds de strengere aanpak van hardleerse overtreders vanaf 1 januari 2015.

### Alcoholsloten - Richtsnoeren voor de lidstaten

Studies hebben herhaaldelijk aangetoond dat alcoholslotprogramma's, in combinatie met rehabilitatieprogramma's, goede resultaten geven. Dit *document* van de ETSC biedt praktische richtlijnen aan de nationale autoriteiten die een alcoholslotprogramma voor alcoholovertreders in hun land willen invoeren. Het rapport bestaat uit drie delen. Het eerste geeft een overzicht van de achtergrond van het probleem rijden onder invloed en enkele traditionele tegenmaatregelen. Het tweede deel profileert alcoholslotdaderprogramma's uit vijf Europese landen. Het derde en laatste deel presenteert een aantal belangrijke praktische richtlijnen

voor de nationale autoriteiten die overwegen een alcoholslotprogramma in te voeren.

### Veiligere auto's, bestelwagens en vrachtwagens

De Europese Commissie heeft een lijst van *19 levensreddende veiligheidstechnologieën* gepubliceerd die verplicht kunnen worden gesteld in de volgende update van veiligheidsregels voor voertuigen. Deze update verschijnt in 2017. Het gaat dan bijvoorbeeld om geautomatiseerde Emergency Braking, ISA en automatische gordelverkliekers voor passagiers. Er zijn geen wijzigingen voorgesteld voor alcoholsloten, crash-tests en aanpassingen van de voorzijde van vrachtauto's.

### Jonge automobilisten in Europa

Jonge bestuurders hebben een hoger ongevalsrisico dan overige verkeersdeelnemers. In het driejarige YEARS-project (Young Europeans Acting for Road Safety) wordt onderzoek gedaan naar jongeren en hun risico's. Dit *rapport* beschrijft de huidige Europese situatie, geeft de laatste data en een overzicht van de belangrijkste risico's die zij lopen. Aanbevelingen worden gedaan op vier terreinen: alge-



mene veiligheidsmaatregelen, training en educatie, rijbewijssystemen en veiliger voertuigen en telematica.

### Europese doelstelling voor ernstig gewonden in 2017

Violetta Bulc, de Europese Commissaris voor Transport heeft opnieuw toegezegd dat zij een doelstelling voor ernstig gewonde verkeersslachtoffers in de EU wil introduceren. 135.000 ernstig gewonden per jaar is teveel en het aantal daalt niet snel genoeg.

Bulc gaf bij het Europees Parlement aan dat de doelstelling er in 2017 aan komt en dat deze is gebaseerd op het recente rapport van de Europese Commissie over dit onderwerp.

Tevens meldde zij dat er een informele bijeenkomst van de ministers van Transport op Malta is in maart waar een verklaring op het gebied van verkeersveiligheid getekend zal worden door de verschillende landen.

### EU-strategie voor coöperatieve intelligente Transportsystemen

Deze mededeling beschrijft de Europese strategie voor de invoering vanaf 2019 van coöperatieve intelligente transportsystemen (C-ITS). Deze C-ITS-systemen zorgen voor directe communicatie tussen voertuigen, infrastructuur en in potentie ook mobiele apparaten. Hierdoor kan sneller informatie worden uitgewisseld ten opzichte van bestaande communicatiesystemen en sensoren. Dat draagt bij aan de maatschappelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Een betere connectiviteit wordt zelfs gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor de uitrol van zelfrijdende voertuigen.

De belangrijkste onderdelen van de Europese strategie zijn:

- 1 Voorkomen dat er een gefragmenteerde interne markt komt;
- 2 Definiëren en ondersteunen van gezamenlijke prioriteiten;
- 3 Gebruik van een mix van meerdere communicatietechnieken (hybride communicatie);
- 4 Duidelijkheid over de waarborgen voor cybersecurity en dataprotectie;

- 5 Ontwikkeling van een passend juridisch kader;
- 6 Internationale samenwerking.

De beoogde C-ITS-diensten worden ingedeeld in twee fases. De eerste diensten die vanaf 2019 beschikbaar komen (de zogenoemde "Day 1"-diensten) richten zich enerzijds op waarschuwingen voor gevaarlijke situaties (zoals stilstaande voertuigen op of langs de weg) en anderzijds het signaleren van het verkeersbeeld (zoals de snelheid van voertuigen) of het doorgeven van verkeerssignalen (zoals verkeerslichten). De tweede fase van diensten (de zogenoemde "Day 1,5"-diensten) zijn complexer en behoeven nog nadere uitwerking. Hierbij kan gedacht worden aan de signalering van motoren, fietsers en wandelaars.

In een brief van de minister van Binnenlandse Zaken aan de Tweede Kamer van 20 januari wordt het standpunt van Nederland uitgebreid beschreven ten aanzien van deze voorstellen.

### Vlaanderen maximaal 70 km/h buiten de bebouwde kom vanaf 1/1/17

Vanaf 1 januari 2017 worden pakweg 16.000 verkeersborden langs de Vlaamse wegen overbodig. De maximumsnelheid buiten de bebouwde kom verlaagt dan van 90 naar 70 kilometer per uur. Zes op de tien automobilisten vinden de nieuwe regel duidelijker, maar vooral ook veiliger, zo blijkt uit een peiling van mobiliteitsorganisatie VAB. Hoewel de regel op dit moment is dat je op wegen buiten de bebouwde kom maximaal 90 kilometer per uur mag rijden, is dat in de praktijk nog maar op 25 procent van het wegennet het geval. Op de andere 75 procent is die maximumsnelheid aan de hand van een verkeersbord al teruggebracht tot 70 kilometer per uur.

#### Uitzondering wordt regel

Op 1 januari 2017 wordt de regel omgedraaid: 70 per uur wordt de norm, 90 de uitzondering. Omdat die uitzonderingen ook toegestaan blijven, zal de effectieve snelheidsverlaging voor maximaal 10 procent van het wegennet gelden.

Bron: *het Nieuwsblad*.

### Engelse rijbewijssleerling mag nu ook op snelweg rijden

Rijbewijssleerlingen mogen in Engeland straks ook rijles krijgen op de snelweg. Momenteel is dat niet toegestaan.

Bestuurders die nog maar net hun rijbewijs hebben, kiezen uit angst voor de snelweg nu nog eerder voor binnenwegen, die vaak veel gevaarlijker zijn. De nieuwe regels moeten hier verandering in brengen.

Bron: *Verkeerspro*.

### Daling verkeersdoden zet door in België

Het aantal verkeersdoden in België is in de eerste negen maanden van 2016 met 12 procent gedaald, blijkt uit cijfers van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV).

Om de dalende lijn voort te zetten, is ten doel gesteld om in 2020 uit te komen op 420 verkeersdoden. Nu zijn dat er nog 700. Voor meer informatie klik *hier*.

## PROJECTEN EN PRAKTIJKVOORBEELDEN

### VVN gaat samenwerking aan met SafeDrivePod

Op 16 januari ondertekenden VVN directeur Felix Cohen en Paul Hendriks, directeur van *SafeDrivePod*, een samenwerkingsovereenkomst waarin ze toezeggen zich gezamenlijk in te zetten voor de verkeersveiligheid in Nederland. Een samenwerking die is ontstaan nadat verkeersminister Melanie Schultz een oproep deed om smartphonegebruik in de auto technisch onmogelijk te maken. In een programma rondom het thema smartphones en verkeer, vragen de organisaties gezamenlijk aandacht voor het ongewenste gebruik van de smartphone tijdens verkeersdeelname, het verhogen van de bewustwording als het gaat om het belang van aandacht op de weg en het betrekken van bedrijven die veel auto's op de weg hebben. Veilig Verkeer Nederland geeft bekendheid aan het uitvoeringsproject en de bijbehorende campagne en *SafeDrivePod* levert de technische oplossing. Het systeem bestaat uit een apparaatje (pod) dat je in de auto bevestigt en een app op je telefoon. De pod zendt een draadloos signaal uit om aan te geven of de auto rijdt. De app houdt bij of je aan het rijden bent en maakt toegang tot alle apps onmogelijk behalve handsfree bellen en navigatie-apps. Je leidinggevende krijgt een melding als je de app op je telefoon hebt uitgezet.

Bron: VVN.

### Veilig Verkeer Nederland komt met verkeersles over smartphones in het verkeer

Veilig Verkeer Nederland heeft het lespakket *Op de fiets? Even niets...* ontwikkeld. Hiermee daagt Veilig Verkeer Nederland de kinderen uit om zelf na te denken over hun mobielgebruik en hun gedrag in het verkeer. Met korte oefeningen ervaren ze wat het effect is van twee dingen tegelijkertijd doen. Ze bedenken argumenten om fietsen zónder mobieltje te promoten en vullen met de hele klas een afsprakenposter in over veilig fietsgedrag. Het lesprogramma is een van de onderdelen van de VVN Verkeersmethode, waarmee Veilig Verkeer Nederland de NOT Innovatie Award won. Veilig Verkeer Neder-

land won de NOT Innovatie Award voor het gegeven dat zij kinderen weet te motiveren voor het vak verkeer met de VVN Verkeersmethode.

### Verkeersinstanties stoppen ouderencursus



De organisaties ANWB, VVN en BOVAG stoppen met het gezamenlijk organiseren van de BROEM-cursus (Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit) voor senioren. Voortaan bieden de drie organisaties elk hun eigen Rijvaardigheidsdagen aan.

#### Einde BROEM

De reden dat de partijen stoppen met de gezamenlijk georganiseerde cursus, is dat de BROEM-cursus slechts een klein deel van de doelgroep bereikt en de cursus betaald wordt vanuit subsidiegeld. BROEM bood ouderen de mogelijkheid om hun rijvaardigheden op te frissen en was volgens de organisaties een effectieve cursus voor de deelnemers, maar ook relatief duur.

Verkeersdeelnemers worden steeds ouder en daarom blijft het belangrijk om veiligheids cursussen aan te bieden, vinden de organisaties. Op die manier kunnen ouderen zelfstandig mobiel blijven. Daarom gaan de ANWB, VVN en BOVAG elk afzonderlijk cursussen aan ouderen aanbieden om theorie- of praktijkvaardigheden te toetsen. Bron: *Verkeerskunde*.

### Zeven innovatieve ideeën getest om onbewaakte overwegen veiliger te maken

62 oplossingen kwamen er binnen op de oproep van ProRail voor slimme ideeën om niet-actief beveiligde overwegen

(NABO's) veiliger te maken. Na twee rondes worden zeven ideeën nu samen met de marktpartijen getest.

#### Je nadert een overweg of er komt een trein aan

Er zijn twee categorieën oplossingen gevraagd aan marktpartijen:

- Oplossingen voor het (beter) alert maken van de weggebruiker op het feit dat hij/zij een onbeveiligde overweg nadert.
- Oplossingen voor het waarschuwen van de weggebruiker dat er een trein aankomt of het beveiligen van de overweg met een fysieke barrière.

#### De Proeftuin

De testfase heeft gelopen van november 2016 tot januari dit jaar. Uit de resultaten moet blijken of de oplossingen goede resultaten geven op veiligheid, kosten en gebruik. Op basis van de resultaten worden één of meerdere oplossingen geselecteerd. Deze worden dan nader uitgewerkt en toegepast in samenhang met andere bestaande maatregelen om de veiligheid op overwegen te verbeteren.

#### De ideeën

Er zijn uiteenlopende ideeën ingediend:

- Gedragsbeïnvloeding bij NABO's: inspelen op meerdere zintuigen bij de weggebruiker door middel van geluid, trilling en borden (Novi Mores).
- Interactieve waarschuwingsinstallatie: weggebruikers krijgen licht- en geluidssignalen die hen erop attenderen dat ze een overweg naderen. Het systeem detecteert de weggebruiker door middel van een sensor (VRS).
- Animatiebord: een attentiebord met 'moiré-effect' door middel van een raster op het bord; door de beweging van de weggebruiker ontstaat er telkens een ander beeld op het bord. Eventueel met drempels (Brimos).
- Spoorwegovergangsbeveiliging met radar naast de NABO, die aankomende treinen detecteert (Science & Technology).
- Autonome low cost overweg: een AHOB die aangestuurd wordt door een assenteller in het spoor voor de detectie van treinen (VRS).
- BUES2000 – AHOB light: detectielussen in het spoor die de treinen

detecteren en een AHOB aansturen (Scheidt & Bachmann GmbH).

- Navigatiekaarten: weggebruikers krijgen een signaal via hun telefoon of navigatiesysteem dat ze een overweg naderen (InTraffic).

### Programma NABO

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail streven ernaar om het aantal incidenten op overwegen te verminderen. Daarvoor is onder meer het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) in gang gezet. De Proeftuin maakt onderdeel uit van dit programma.

### Campagne

Het hele jaar voert ProRail campagne om mensen te wijzen op de gevaren van dergelijk gedrag bij overwegen. Centraal in de nieuwe ProRail campagne "doe t veilig" staat Jandino Asporaat. Hij wijst met name jongeren op gevaarlijk gedrag bij overwegen.

Bron: *ProRail*.

### VR-filmpjes moeten dodehoekongeval voorkomen

De dode hoek blijft een sluipmoorde naar voor fietsers. Om hen te waarschuwen voor de dodehoekgevaaren, werden in Vlaanderen virtual reality-filmpjes ontwikkeld. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) trekt daarmee het land in. De twee geproduceerde filmpjes geven beide een ander perspectief: het ene vanuit een fietser die langs een vrachtwagen rijdt, het andere vanuit de vrachtwagenbestuurder die rechts afslaat. De slotboodschap is duidelijk: ga nooit langs een vrachtwagen fietsen, maar blijf er altijd achter. Voor een correcte weergave van de filmpjes, is een VR-bril noodzakelijk.

Kijk de VR-filmpjes hier vanuit vrachtwagenperspectief en vanuit fietsersperspectief. Bron: *Verkeerskunde*.

### Interpolis en VVN komen met virtual reality tool

Kinderen gaan gemiddeld met negen jaar zelfstandig naar school, onderzocht Veilig Verkeer Nederland. Juist deze verkeersdeelnemers vormen een van de

grootste risicogroepen. Vorig jaar waren er 729 gewonden en tien doden onder jonge kinderen te betreuren. Om dit aantal terug te dringen, ontwikkelden Veilig Verkeer Nederland en Interpolis een virtual reality-tool: WegWijsVR. Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Interpolis zijn een experiment gestart dat onderzoekt of een nieuwe trainingmethode de verkeersvaardigheid van jonge voetgangers en fietsers vergroot. Aan het experiment nemen elf basisscholen en zeshonderd leerlingen deel. De speciaal ontwikkelde virtual reality-tool WegWijsVR schotelt jonge weggebruikers spelenderwijs én in hun eigen vertrouwde omgeving verkeerssituaties voor.

WegWijsVR laat kinderen virtueel hun weg van en naar hun eigen school lopen of fietsen in verschillende situaties. Daartoe is het gebied van 1.5 kilometer rondom de school, op basis van foto's en dus zeer realistisch als 3D-model in kaart gebracht; Zij willen bijvoorbeeld de weg oversteken, maar een dubbel geparkeerde auto belemmert het zicht. Meekijkende ouders - want de tool is vooral ontwikkeld voor thuisgebruik - kunnen zien bij welke situaties hun kind nog extra aandacht of sturing nodig heeft.

De resultaten van het experiment met de virtuele verkeerspioniers worden door SWOV verzameld en geanalyseerd. Op grond van de uitkomsten wordt getoetst of een virtuele training daadwerkelijk leidt tot meer verkeersvaardiger kinderen. Bij succes is er de intentie om deze unieke VR-training landelijk uit te rollen en beschikbaar te stellen voor alle Nederlandse schoolkinderen én hun ouders.

### Middelburg krijgt glow in the dark-fietspad

Een fietspad met vonkjes die licht geven. Het waterschap gaat dat uitproberen op een stukje fietspad tussen Middelburg en Sint Laurens, de Leliëndaalseweg. Over een lengte van 300 meter komen vonkjes in het wegdek. Die gloeien en verlichten de route. Ze lichten op doordat ze zonlicht opslaan en terugkaatsen.

Volgens waterschap Scheldestromen is dit de eerste weg in Zeeland die op een innovatieve manier wordt verlicht. Het

is een experiment, maar als het succesvol is overweegt het waterschap meer wegen te gaan verlichten met deze glow in the dark-vonkjes.

Bron: *omroep Zeeland*.

### Ontwikkelingen Mobiel schade melden

De app MobielSchadeMelden (MSM) die ontwikkeld is in het project STAR wordt langzaamaan steeds meer gebruikt. Gemiddeld worden er nu 679 ongevallen per maand gemeld. Er worden ook steeds meer fietsongevallen gemeld. Verzekeraars en leasemaatschappijen kunnen, na het tweede kwartaal van 2017, MobielSchadeMelden (MSM) integreren in een eigen 'verzekerings-app'. Nieuw aan deze zogenoemde API-versie, is de mogelijkheid om een ongeval via twee smartphones tegelijk te melden. Hierdoor krijgen beide betrokkenen, net zoals bij het Europees schadeformulier, de mogelijkheid om hun aandeel in het ongeval zelf te melden. Elke verzekeraar kan hierdoor MSM in zijn eigen app opnemen en promoten. De verwachting is dat het vertrouwen en de bekendheid hiermee wordt vergroot en er meer meldingen komen. Bovendien gaat het melden twee keer zo snel doordat beide partijen de polisgegevens beschikbaar hebben in hun verzekeringsapp. Hierdoor hoeft uitsluitend nog de eigen toedrachtssituatie en schade te worden ingevuld om de melding compleet te maken.

Er is nog veel ruimte voor verbetering van het aantal ongevallen dat digitaal wordt gemeld. Extra publiciteit en aandacht hiervoor helpt. Denk aan een verwijzing naar MSM op de gemeentelijke website, het meegeven van een leaflet bij het afhalen van het rijbewijs of een artikel in het lokale huis-aan-huis blad. In de *STAR Toolkit* zijn diverse promotiematerialen te downloaden om MobielSchadeMelden te promoten!

### Provincie Drenthe start campagne voor veilig rijgedrag op N34

Met de campagne 'N34 Samen richting Nul verkeersslachtoffers' wil de provincie Drenthe een einde maken aan ongelukken op de N34. Deze worden veelal ver-





oorzaakt door keren op de weg, gevaarlijk inhalen en afleiding achter het stuur. De campagne zal drie jaar duren en is gestart met borden langs de weg. Behalve met het plaatsen van borden langs de weg probeert de provincie mensen ook op andere manieren te bereiken. Dit zal gebeuren via flyers, online advertenties en social media. Daarnaast werkt de provincie samen met de politie. Die gaat zowel opvallend als onopvallend extra controleren op de N34.

## Motorfietsers vallen over zelfrijdende auto

Zelfrijdende auto's doen motorrijders vrezen voor hun veiligheid. Daarom trokken drie branche- en belangenverenigingen voor motorrijders bij de RDW aan de bel. Met succes: de rijksdienst wil nu, samen met de organisaties, een testprogramma ontwikkelen, waarin zelfrijdende auto's worden getest op motorfietsen.

Bron: *Verkeer in Beeld*.

## Nieuwe visie voor Zuid-Holland: op weg naar Nul

Op 31 januari en 1 februari hebben de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland respectievelijk de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag ingestemd met de nieuwe Samenwerkingsovereenkomst voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH), de bijbehorende visie en het meerjarenprogramma voor 2017 tot en met 2020.

Titel en motto voor de visie en het programma luiden: 'Iedereen veilig thuis in Zuid-Holland. Maak van de Nul een Punt'. Daarmee zetten de beide opdrachtgevers en ROV-ZH een stevige ambitie neer voor de komende jaren.

### Maak van de Nul een Punt (MVD01.)

Het motto wordt de verbindende boodschap voor alle partners en activiteiten. Het wordt op twee manieren uitgewerkt:

- Samen met SWOV wordt in kaart gebracht op welke manier de relatie tussen de beleidsmatige inspanningen en het doel van nul vermijdbare ongevallen kan worden geoptimaliseerd en op welke manier de ontwikkelingen in relatie tot 'de nul' kunnen worden gemonitord.
- Samen met de regio's in Zuid-Holland wordt een communicatiestrategie uitgewerkt. Deze strategie is erop gericht zoveel mogelijk Zuid-Hollanders te winnen voor de ambitie van een verkeersveilige provincie. Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor ambassadeurs.

### Drie lijnen in het meerjarenprogramma

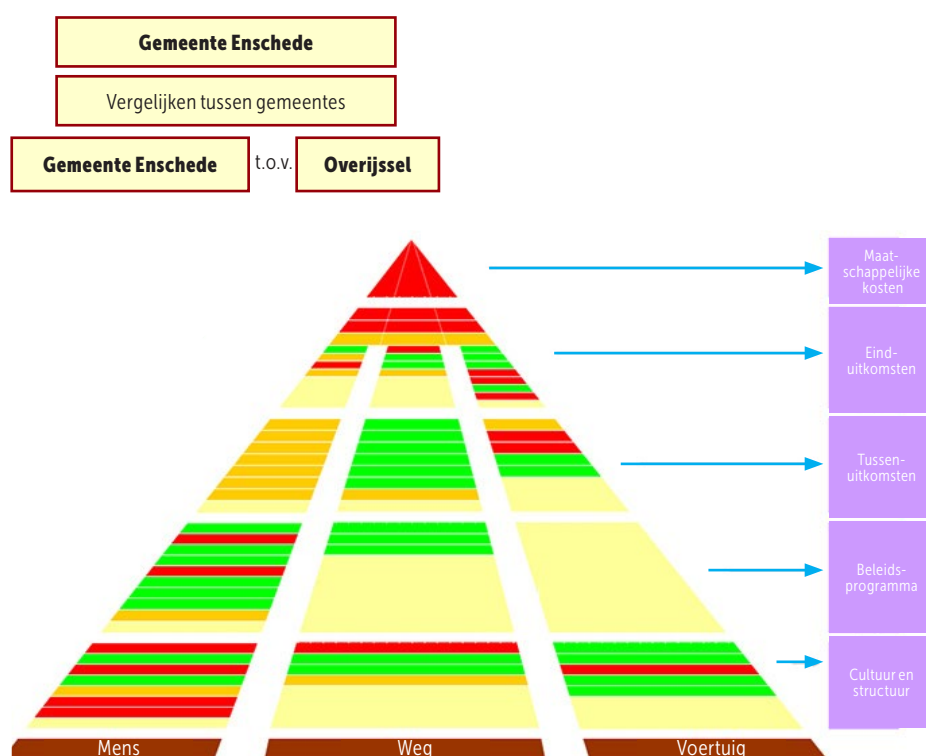
Het programma bevat activiteiten volgens drie lijnen:

- Voortzetten (programma's als SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en de verkeersveiligheids campagnes);
- Vernieuwen (nieuwe programma's voor fietsers, jonge bestuurders en senioren, maar ook vernieuwingen binnen bestaande programma's, zoals de monitor MVD01.); en
- Verspreiden (de activiteiten op het gebied van communicatie en kennismanagement).

## Verkeersveiligheidsmonitor Oost-Nederland

ROV Oost-Nederland heeft eind vorig jaar de 'Verkeersveiligheidsmonitor' gepresenteerd. Dit is een regionaal monitoringssysteem voor verkeersveiligheid in Oost-Nederland. Daarbij gaat het om het bij elkaar brengen van tal van verkeersveiligheidsindicatoren waarmee de verkeers(on)veiligheid op regionaal en lokaal niveau kan worden gevolgd. Er is gebruikgemaakt van een verkeersveiligheidsbeleidspiramide met indicatoren op verschillende lagen. Er is gezocht naar indicatoren die uiteindelijk iets kunnen zeggen over verkeersveiligheid. Daarbij worden als bronnen onder meer gebruikt BRON/Viastat CBS, CJIB, gegevens Fietsberaad en een enquête over gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. Na het uittesten van de monitor bij een aantal pilotgemeenten is deze inmiddels beschikbaar voor alle Oost-Nederlandse gemeenten. Met de verkeersveiligheidsmonitor kunnen gemeenten zich vergelijken met andere gemeenten of groepen van gemeenten (benchmark). Ook is het mogelijk om binnen een gemeente de ontwikkeling in de tijd te volgen.

Vooralsnog is de monitor alleen beschikbaar voor (Oost-Nederlandse) gemeenten. Deze kunnen zich via de site van de monitor aanmelden voor inloggegevens.



## KENNIS EN PUBLICATIES

### Drukke op fietspaden, CROW

CROW-Fietsberaad gaat in samenwerking met het ministerie van IenM in kaart brengen waar de knelpunten liggen als je het hebt over drukte op fietspaden en welke maatregelen praktisch haalbaar zijn. De haalbaarheid en effectiviteit van maatregelen gaat CROW in de praktijk beproeven samen met andere wegbeheerders in de vorm van pilots. Binnenkort komen de resultaten van de verkenning beschikbaar. In de verkenning is onderzoek gedaan naar de aard en omvang van drukte op fietspaden en is een belevingsonderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van hoe drukte op het fietspad wordt beleefd.

### Informatiemodel Wegen en Verkeer, CROW

CROW werkt met een groot aantal partijen aan een Informatiemodel Wegen en Verkeer (IMWV). Het IMWV is een afsprakenstelsel. Met een dergelijk afsprakenstelsel wil CROW bereiken dat alle wegbeheerders informatie over hun wegen en verkeer op een uniforme manier verzamelen en opslaan. Dit heeft als voordeel dat deze informatie slechts één keer verzameld hoeft te worden en daarna voor allerlei vraagstukken gebruikt kan worden. Ook maakt het regionale, provinciale, landelijke studies en benchmarking eenvoudiger. Stap één in dit traject is dat er inzichtelijk wordt gemaakt aan welke informatie en gegevens behoefte is. In 2016 is dit gedaan voor de vraagstukken: verkeersveiligheid, wegontwerp/verkeers technisch ontwerp en verkeersmodellen. In 2017 wordt verder gewerkt aan eenduidige definities van de benodigde gegevens, de onderlinge relaties en aan de uniformering van het opslaan van informatie. Voor meer informatie over het project, zie [www.crow.nl/IMWV](http://www.crow.nl/IMWV).

### Speed-pedelec wordt bromfiets: wat verandert er en wat zijn de gevolgen? Fietsberaad

CROW, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenM zijn nagegaan of lokale wegbeheerders specifieke maatregelen

zouden moeten en kunnen nemen met betrekking tot de invoering van de speed-pedelec. Het korte antwoord is: vooralsnog niet. Het langere antwoord is te vinden in de *notitie* over de gevolgen van de introductie van de speed-pedelec voor de wegbeheerder.

### Dashboard verkeersveiligheid, CROW

SWOV heeft in opdracht van CROW een *Dashboard Verkeersveiligheid* ontwikkeld, dat decentrale overheden informatie aanreikt over ongevalldata en verkeersveiligheidsbeleid en deze overheden hiermee moet ondersteunen bij het veiliger maken van het lokaal en regionaal verkeer.

Het Dashboard Verkeersveiligheid geeft inzicht in hoe de verkeersongevallencijfers tot stand komen en hoe deze uitpakken, wat initiatieven zijn om de registratie ervan te verbeteren en hoe cijfers uitpakken voor de verschillende regio's en gemeenten. Het Dashboard geeft daarnaast achtergronden en tips voor een goed verkeersveiligheidsbeleid met aandacht voor een proactieve verkeersveiligheidsaanpak met behulp van risicocijfers. Aan het Dashboard is een databestand gekoppeld met gegevens over het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in gemeenten. Verschillende overzichtskarten geven aan hoe gemeenten en regio's scoren ten opzichte van elkaar. Ook bevat het overzichten van de ontwikkelingen in de ongevalsdata door de jaren heen.

### Internationale Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW

Nederland is wereldberoemd om haar aantrekkelijke, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur. Basis hiervan ligt in de kennis en richtlijnen van Ontwerpwijzer fietsverkeer. De nieuwe editie van het boek (2016) is nu ook vertaald in het Engels. Wilt u uw internationale collega's informeren over 'Dutch Cycling Infrastructure'? Dat kan nu heel eenvoudig met de Design Manual for Bicycle Traffic. Lees verder op de [webshop pagina](http://webshop.pagina).

### Zelfrijdende auto's: 'verkenning van implicaties op het ontwerp van wegen', onder andere CROW

Dit *rapport* is een eerste stap om te kijken in hoeverre het wegontwerp en de richtlijnen op korte en langere termijn moeten worden aangepast aan de komst van zelfrijdende auto's. Ook heeft de verkenning een ontwikkelagenda met kennisvragen opgeleverd. De uitwerking van deze vragen is een vervolg op dit onderzoek. CROW heeft de verkenning in samenwerking met Rijkswaterstaat door Royal HaskoningDHV en TNO laten uitvoeren.

### De toegevoegde waarde van gedrag in fietsprojecten, Thomas Coolen

In opdracht van het Fietsberaad heeft Thomas Coolen onderzoek gedaan naar de toepassing van gedragskennis in fietsprojecten. Dit heeft geleid tot een *eindrapport*, een *overzichtstabel* van de fietsprojecten met de daarbij toegepaste gedragsstappen en een *factsheet* die de belangrijkste tips en resultaten van het onderzoek op een rij zet.

### Hoe ziet de ideale fietsstraat eruit? Fietsberaad

Een fietsstraat kan een oplossing bieden in situaties waar een hoofdfietsroute door een verblijfsgebied loopt. Maar hoe ziet een ideale fietsstraat eruit?

Om daar achter te komen is CROW-Fietsberaad samen met Rijkswaterstaat WVL een onderzoek gestart. Als eerste stap is geïnventariseerd wat je nu al aan fietsstraten aantreft in ons land. Adviesbureau Goudappel Coffeng bracht 29 fietsstraten in kaart en dat onderzoek geeft al een indicatie van welke inrichting goed werkt, zo blijkt uit de 'Discussienota fietsstraten binnen de bebouwde kom' die is uitgebracht. Het onderzoek heeft geleid tot enkele – voorlopig – aanbevolen rijbaanbreedtes voor een aantal situaties. In principe kun je twee basisprofielen voor fietsstraten onderscheiden. Een smalle fietsstraat met een rijbaanbreedte van 3.8 tot

4.7 m en een brede fietsstraat met een rijbaanbreedte van 5.4 tot 7.2 meter met twee rijlopers. Breedtes tussen 4.7 m en 5.4 m met twee rijlopers moet men vermijden, omdat dit uitnodigt tot gevaarlijke inhaalbewegingen.

Bij de brede variant ontstaat een middenstrook. Die moet aan een aantal eisen voldoen. Niet te breed en niet te smal, ergens tussen 0.7 en 1.5 meter lijkt een praktische maat. En overrijdbaar, niet alleen voor auto's maar ook voor – snelle – fietsers zonder al te veel belemmeringen. De discussienota geeft een eerste aanzet om te komen tot goed onderbouwde inrichtingseisen.

CROW-Fietsberaad en Rijkswaterstaat WVVL nodigen wegbeheerders uit om aan te haken bij het lopende onderzoek en te reageren op de discussiepunten en aanbevelingen uit de notitie. Dat kan onder andere op verschillende regionale bijeenkomsten die de komende maanden worden georganiseerd. Een eerste vervolgonderzoek is al gepland. Een modelstudie en cameraobservaties moeten meer inzicht geven in de invloed van auto- en fietsintensiteiten op het functioneren van een fietsstraat.

Bron: *Fietsberaad*.

## VVN duikt in de beleving van ouders en kinderen

Veilig Verkeer Nederland wil niet alleen verkeersonderwijs op school verzorgen. Het zijn de ouders die het verschil maken. Daarom ontwikkelt VVN een ouderpakket, met tips, oefeningen en spelletjes om je kind te leren met het verkeer om te gaan. Ouders krijgen zo een steuntje in de rug en wat ze hun kinderen leren sluit aan bij de verkeerslessen op school.

VVN gaat niet over één nacht ijs bij de ontwikkeling van het pakket. Om leren over verkeer leuk en gemakkelijk te maken, moeten de oefeningen gemakkelijk in te passen zijn in de dagelijkse dingen die kinderen met hun ouders doen: even een ijsje halen, naar de supermarkt of voorlezen voor het slapen gaan.

Daarom wordt een onderzoek gedaan naar de dagelijkse momenten van ouders en kinderen samen. Daarbij geven ouders letterlijk een kijkje in hun gezinsleven. Via Whatsapp en in inter-

views thuis gaan ze in woord en beeld in op vragen. Bijvoorbeeld: hoe beleven ze het geleidelijk 'loslaten' van de kinderen in het verkeer? Ook de kinderen komen aan het woord. Hoe beleven ze verkeer? Wat vinden ze eng of leuk? Door het onderzoek helemaal in de thuiscontext te laten plaatsvinden komen inzichten boven die bij een gewone focusgroep misschien niet op tafel zouden komen. Op deze manier wil VVN een aanbod ontwikkelen met de behoeften van de doelgroep als uitgangspunt. Het begrijpen van de doelgroep is de eerste stap in de design thinking-methode die VVN toepast bij het ontwikkelen van nieuwe producten. Het onderzoek wordt uitgevoerd door Beautiful Lives, een onderzoeksbureau gespecialiseerd in het bieden van diepgaand inzicht in behoeften van mensen door goed te kijken naar hun dagelijks leven.

Meer weten? Neem gerust contact op met André Kamphuis, Marktanalist VVN ([a.kamphuis@vvn.nl](mailto:a.kamphuis@vvn.nl)) of Iris Aarts, Senior Insights Expert bij Beautiful Lives ([iris.aarts@beautifulives.com](mailto:iris.aarts@beautifulives.com)).

## Film over beperkingen van jonge kinderen in het verkeer, onder andere Vervoerregio Amsterdam

In opdracht van de Provincie Utrecht, Vervoerregio Amsterdam en ROV Friesland en Zuid-Holland is een korte film gemaakt door Vebe Media (Ingrid van Berkel en Afra Jonker) over beperkingen van kinderen in het verkeer.

Deze film is bedoeld voor ouders, docenten en overige weggebruikers. Hij kan worden gebruikt bij ouderbijeenkomsten, maar ook bij rijopleidingen, voorlichting voor beroepschauffeurs, et cetera.

Kinderen hebben al jong elke dag te maken met het verkeer. Kinderen lopen risico in het verkeer, omdat ze nog niet alles kunnen waarnemen en nog speels zijn. Vandaar dat het belangrijk is dat we veel met ze oefenen en rekening houden met kinderen in het verkeer. De film behandelt vijf beperkingen van kinderen in het verkeer: fantasie, geluid lokaliseren, aandacht bij het spel, snelheid inschatten en blikveld. Klik op [deze link](#) om de film te openen.

11:33

Ik kan me voorstellen dat dat enge punten zijn om [redacted] laten fietsen. Inmiddels is het ook weer tijd voor de derde opdracht. Ik wil je vragen om in de komende vier dagen eens na te denken over hoe jij jouw kind(eren) leert om veilig deel te nemen aan het verkeer.

- Hoe pak je dat aan?
- Wat vind je belangrijk?
- Wat is, - en welke momenten zijn cruciaal?
- Maak foto's ter illustratie

14:22 ✓


19-1-2017

Vanaf dat onze kinderen kunnen lopen en we ons op straat begeven zijn we met de veiligheid in het verkeer bezig. Daarbij attenderen we ze op de medeweggebruikers en de gevaren. En het codewoord is herhalen! Verkeer van rechts heeft voorrang, denk aan de schrijfhand (ze zijn allebei rechts). Achter de haaiantanden moet je stoppen anders prikken ze je band lek. Met een beetje humor blijven de regels hangen.

11:42

Nu ze zich vaker zelfstandig in het verkeer begeven hopen we dat het allemaal is blijven hangen.... we vragen er wel eens na en vertellen wat goed is en wat anders kan. We helpen bij wat we thuis nog kunnen doen, fietsverlichting controleren, banden oppompen, soms een programma kijken over stomiteiten in het verkeer. En als ze zelfstandig zijn het ook loslaten. Dan kunnen we er niks meer aan doen en hopen we dat ze toepassen wat ze geleerd hebben.

11:47



Dit is de school van [redacted]. Hij moet van ons de veilige oversteekplaats nemen. Dat hebben we hem altijd geleerd toen we hem wegbrachten. Nu hij alleen gaat weten we het niet of hij misschien een kortere route neemt?!

11:50

Typ een bericht

## Marktconsultatie fiets-simulator, KWINK in opdracht van ministerie van IenM

Onderzoek naar de relatie tussen gedrag van de fietser en het risico op een ongeval is momenteel lastig uit te voeren zonder fietsers bloot te stellen aan de risico's van het echte verkeer. Daarom pleit SWOV voor het ontwikkelen van simulatoren en andere vormen van testlabs.

Het ministerie van IenM heeft opdracht gegeven om uit te zoeken hoe dit vormgegeven zou kunnen worden. In deze *notitie* staan de bevindingen.

## Beleidsverkenning Kennisniveau schadelijkheid van alcohol, GfK, ministerie van VWS

Er is weinig recente informatie over het kennisniveau van de Nederlandse bevolking met betrekking tot de schadelijke gevolgen van alcoholgebruik. Deze *beleidsverkenning* gaat in op hoe het gesteld is met het kennisniveau en of er een samenhang is met houding en gedrag. Hierbij zijn de onderzoeksthema's kennis, risicoperceptie en houding, ieder in relatie tot (consumptie-) gedrag met betrekking tot alcohol onderzocht.

## My Life After the Crash, MyLAC

Wanneer iemand zwaargewond geraakt bij een verkeersongeval moet in één op de zes gevallen een familielid stoppen met werken om voor het slachtoffer te zorgen. Bijna 80% van alle zwaargewonden herstelt nooit helemaal volledig. Zo blijkt uit de nieuwe Europese studie MyLAC (My Life After The Crash). MyLAC is een Europees project waarbij verkeersslachtoffers in twintig Europese landen werden bevroegd. Bedoeling was de vele gevolgen van verkeersongevallen in kaart te brengen, zowel op medisch, psychologisch, sociaal als economisch vlak.

Deze *studie* kwam er op initiatief van het BIVV, in samenwerking met de Europese Federatie van Verkeersslachtoffers (FEVR) en vele tientallen organisaties voor ondersteuning van verkeersslachtoffers in Europa. Hoewel in deze niet-representatieve steekproef de zwaargewonde slachtoffers oververtegenwoordigd

zijn, geven de resultaten toch een goed inzicht in de vele gevolgen voor slachtoffers van een verkeerscrash.

IAM RoadSmart heeft een herziening van de formule *gepubliceerd* die de overheidskosten berekent van verkeersslachtoffers. De formule rekent zelfs de kosten door van specifieke weggebruikers. De kosten die gemaakt worden bij het overlijden van een jonge automobilist worden bijvoorbeeld berekend op 1,1 miljoen pond terwijl de kosten voor een oudere automobilist op 10.000 pond komen.

## Verkeersveiligheidskompas, Hastig

De webapp verkeersveiligheidskompas laat eenvoudig en snel in een bepaald gebied alle locaties zien waar en op welke wegen ongevallen zijn gebeurd. Er wordt gebruikgemaakt van de geregistreerde ongevalsgegevens in BRON. De webapp is ontwikkeld door Hastig en is eenvoudig te delen. Het objectieve beeld van de verkeersonveiligheid is zo voor iedereen, professional en belanghebbende, met één blik op de kaart te zien.

De verdere ontwikkeling van het verkeersveiligheidskompas vindt plaats in co-creatie met de gebruikers. Uit de gebruikers komt onder andere het idee voort om locaties waar een doelgroep als jonge fietsers bij ongevallen betrok-

ken is, te laten oplichten.

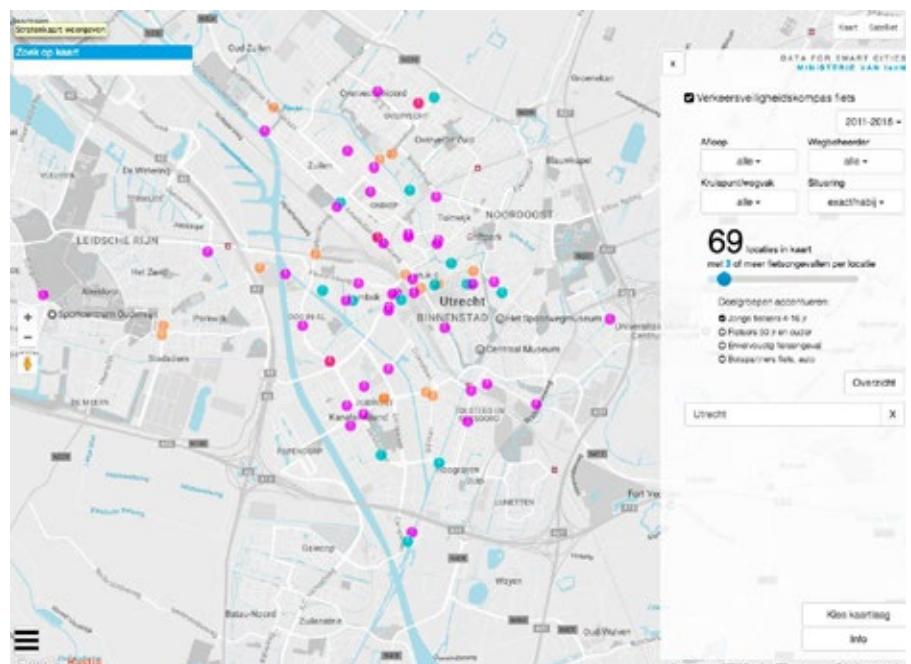
Voor meer informatie: <https://verkeersveiligheidskompas.oververkeer.nl>

## Verkeersveiligheidsbarometer, BIVV

In de eerste negen maanden van 2016 vielen er 12% minder doden in het verkeer in België in vergelijking met dezelfde periode in 2015. Het aantal letselongevallen daalde ook lichtjes met 0,5%. Zo blijkt uit de officiële cijfers van de *verkeersveiligheidsbarometer* van het BIVV. In deze uitgave staan ook de uitgebreide analyses van deze ongevallen.

## 50% meer ongevallen op terugweg van school dan onderweg naar school, BIVV

Uit een nieuwe statistische analyse van het BIVV blijkt dat er meer dan vier kinderen en jongeren op de tien die betrokken waren bij een letselongeval, op weg waren van of naar school. Het verlaten van de school is hierbij 1,5 keer gevaarlijker dan het traject naar de school. En hoe verder de week vordert, hoe hoger het risico op een ongeval. Zo zijn er 70% meer slachtoffers op vrijdagavond dan op maandagochtend. In het uitgebrachte *persbericht* staat een uitgebreide analyse van de cijfers.



## Effect handsfree bellen op ons gedrag, BIVV

Een nieuw *experimenteel onderzoek* van het BIVV heeft voor het eerst de duidelijke effecten van handsfree bellen tijdens het autorijden aangetoond. We kijken meer in het rond, maar focussen ons minder op de relevante zaken in het verkeer zoals verkeersborden en de andere weggebruikers.

Het BIVV deed samen met Profacts een experimenteel onderzoek om na te gaan op welke wijze je afgeleid wordt door handsfree bellen achter het stuur.

De proefpersonen moesten tussen De Pinte en Kruishoutem een kort traject op de E17 afleggen. Ze kregen ofwel op de heenweg of op de terugweg een telefoonje. Door gebruik te maken van een eye-track bril konden de onderzoekers nagaan waar de proefpersoon naar keek tijdens beide situaties. Er werd ook onderzocht of er andere effecten, zoals de positie op de weg, merkbaar waren. In het algemeen werd vastgesteld dat tijdens het handsfree bellen de bestuurders meer in het rond keken. Toch hadden ze minder aandacht voor relevante zaken in het verkeer zoals andere weggebruikers en verkeersborden. Er werd 44% minder naar verkeersborden gekeken en 28% minder naar andere weggebruikers als ze gebeld werden ten opzichte van wanneer ze niet gebeld werden. Ook werd er minder lang in de linkerzijspiegel gekeken en meer op het middenvak gereden wanneer bestuurders aan het bellen waren. Het handen-vrij bellen had ook rechtstreeks gevolg op het waargenomen gedrag van de bestuurders: drie bestuurders reden de afrit voorbij en één bestuurder kreeg een snelheidsboete. Ze waren allen... hands-free aan het bellen.

## Draagvlak telefoongebruik tijdens het fietsen, SAMR in opdracht van ministerie van IenM

Dit *onderzoek* geeft inzicht in de risicoperceptie en acceptatie van verschillende manieren van gebruik van de telefoon op de fiets. De respondenten is ook gevraagd of en hoe zij zelf de telefoon gebruiken. Daarnaast is verkend of Nederlanders een verbod willen en wat zij dan willen verbieden. Zeven op

de tien Nederlanders geven aan dat zij het een urgent probleem vinden en 71% meldt dat zij vaak gevaarlijke situaties als gevolg van smartphonegebruik op de fiets zien.

Dit onderzoek maakt deel uit van een brede verkenning naar de meest effectieve maatregelen om onverantwoord smartphonegebruik op de fiets aan te pakken. Dit wordt gedaan door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met maatschappelijke organisaties zoals ANWB, Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en Telecomproviders.

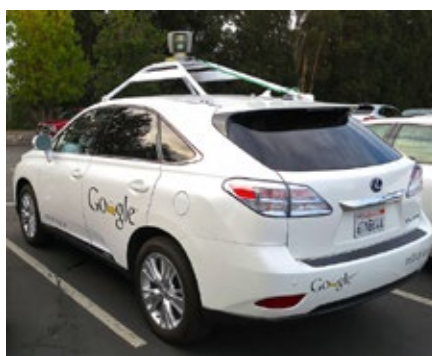
## Brochure 'Smart Mobility, Bouwen aan een nieuw tijdperk op onze wegen'

Brochure met een overzicht van de activiteiten op het gebied van smart mobility die het ministerie van Infrastructuur en Milieu de komende periode ontplooit, aan de hand van drie thema's:

- Wet- en regelgeving
- Infrastructuur
- Samenwerking

## Zelfrijdende auto laat Nederlander koud

Nederlanders zijn nogal behoudend ingesteld als het gaat over de zelfrijdende auto. In een grootschalig Euro-pees onderzoek geeft 45% van de Nederlanders aan te weinig te weten over zelfrijdende auto. Daarmee scoren Nederlanders het laagst van alle deelnemers uit elf Europese landen. Het onderzoek werd uitgevoerd door de London School of Economics, in opdracht van bandenfabrikant *Goodyear*, onder 12.000 Europeanen uit elf verschillende landen. Voor de analyse van de gegevens en het rapport zelf klik *hier*.



## Driving automation interface design: supporting drivers' changing role, A. van den Beukel

*Proefschrift* over de zelfrijdende auto en hoe de bestuurdersrol verandert van 'in control' naar die van 'supervisor'. Wat betekent die rolwisseling voor de mens en de samenwerking tussen de mens en dit type auto's?

## Herdenkingsboekje 2016, Vereniging Verkeersslachtoffers

Op 20 november 2016 vond de 21e jaarlijkse nationale Herdenking Verkeersslachtoffers plaats. Alle toespraken en bijdragen van deze herdenking zijn te vinden in het Herdenkingsboekje 2016, dat is in te zien en te downloaden vanaf de *website* van de Vereniging Verkeersslachtoffers.

## Zwartboek appendix 2016, Vereniging voor verkeersslachtoffers

De Vereniging Verkeersslachtoffers heeft eind 2015 een Zwartboek uitgebracht over de problemen waar verkeersslachtoffers mee geconfronteerd worden en beschrijft mogelijke maatregelen voor het verminderen van de verkeersonveiligheid. Ook is toen gezegd dat dit een 'levend document' zou worden; de VVS wil ieder jaar een 'update' uitbrengen waarin de ontwikkeling op deze gebieden wordt gerapporteerd. De Appendix 2016 is nu te vinden op de *website*.

## Minste fietsdoden in de wintermaanden

In 2015 zijn 185 fietsers omgekomen in het Nederlandse verkeer. Het aantal fietsers dat jaarlijks verongelukt schommelt al jarenlang rond hetzelfde niveau, terwijl het totale aantal verkeersdoden in twintig jaar tijd is gehalveerd. In de periode 2011-2015 vielen de minste fietsdoden in de maanden november tot en met februari. Dat blijkt uit cijfers van het CBS.

## Hit-and-run: why do drivers fail to stop after an accident? Motor Insurers Bureau & University of Leicester

Deze studie heeft als uitkomst dat een groot deel van het aantal bestuurders dat doorreed na betrokken te zijn geweest bij een ongeval, niet stopte omdat men dacht dat het ongeval niet ernstig genoeg was om over te rapporteren of omdat men niet wist hoe dat moest. Er wordt onderscheid gemaakt in zes typen automobilisten met bijbehorend gedrag. Ook zijn aanbevelingen opgenomen hoe dit gedrag te voorkomen.

## A Guide to Developing an Effective Policy for Mobile Phone Use in Vehicles, NRSP Australia

Rapport van het National Road Safety Partner Program in Australië over hoe en waarom een beleid te ontwikkelen voor het gebruik van de mobiele telefoon in de auto.

## Adviesrapport Psychostimulantia en Rijgeschiktheid, Gezondheidsraad

De Gezondheidsraad bracht op 24 november 2014 een advies uit over rijgeschiktheid bij gebruik van middelen die de aandacht verbeteren en slaapavallen voorkomen (psychostimulantia, waaronder modafinil).

De Gezondheidsraad heeft het standpunt ingenomen dat rijbewijsbezitters die deze middelen gebruiken niet rijgeschikt zijn. Een uitzondering is mogelijk bij de behandeling van ADHD bij volwassenen en bij bepaalde vormen van excessieve slaperigheid overdag (bijv. narcolepsie). Wanneer er geen rijgevaarlijke bijwerkingen zijn (zoals overmoedigheid), bestaat in die gevallen geschiktheid.

Op advies van de Gezondheidsraad is door de Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie (KNMP) onderzoek uitgevoerd naar rijgeschiktheid bij het gebruik van de hiervoor genoemde middelen voor aandoeningen die niet in de bijsluiter zijn vermeld. Dit rapport geeft voor de Gezondheidsraad geen aanleiding voor versoepeling van de eisen voor rijgeschiktheid.

## Zijn hoogbejaarde automobilisten een gevaar op de weg? KiM

Harry Derriks van het KiM geeft in een blog een analyse van de doelgroep oudere rijbewijsbezitters en de relatie met ongevallen. Zijn hoogbejaarde automobilisten 'een gevaar op de weg' (voor anderen) of zijn ze vooral slachtoffer en 'een gevaar voor zichzelf'? En hoe verhoudt zich dat tot andere leeftijdsgroepen?

## Boetebase, Openbaar Ministerie

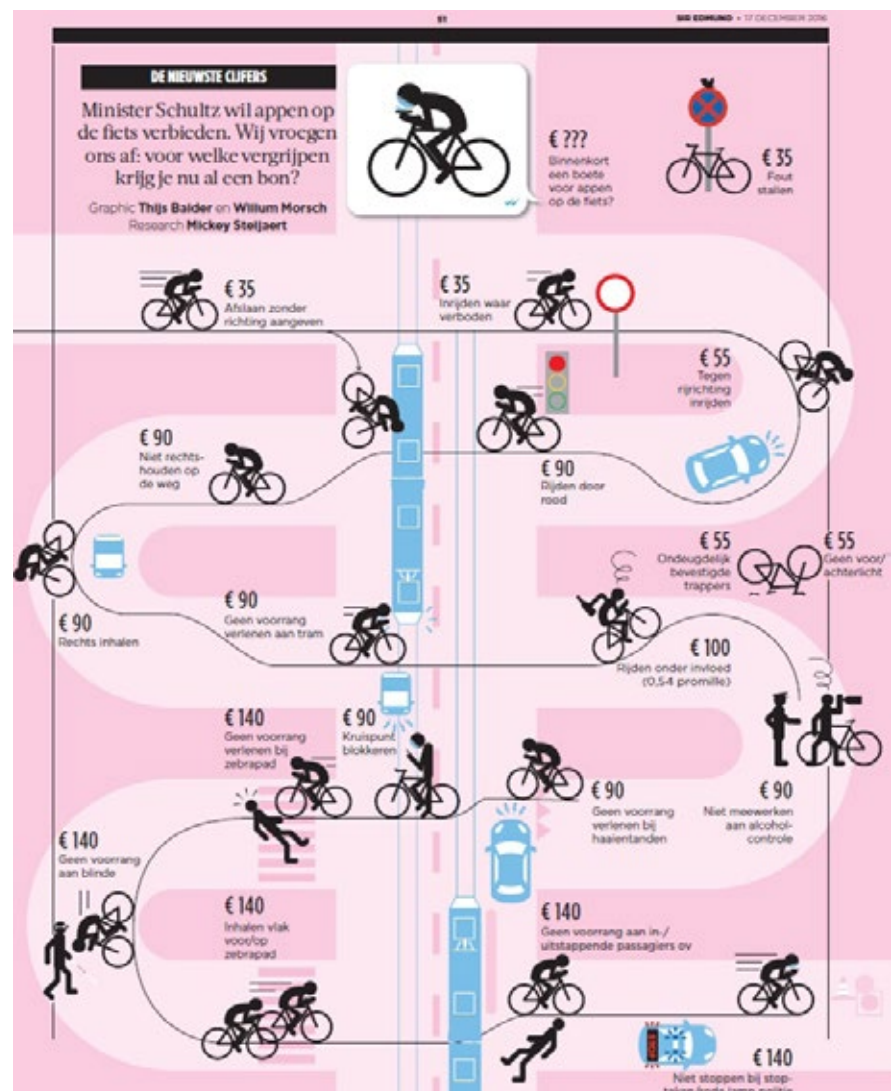
Overzicht van de boetebedragen voor verkeersovertredingen in 2017. De boetes zijn voor de meest voorkomende lichtere overtredingen zoals te hard rijden. Tevens is een infographic opgenomen met een overzicht van boetes die je als fietser kan krijgen.

## Beïnvloeding van de rijvaardigheid bij langdurig gebruik van ICADTS-categorie III geneesmiddelen, onder andere Universiteit Utrecht

De universiteiten van Utrecht, Groningen en Maastricht hebben gezamenlijk in opdracht van het Ministerie van IenM onderzoek uitgevoerd naar de effecten op het rijgedrag bij langdurig gebruik van angstremmers, antidepressiva en slaapmiddelen die een gevaarlijke invloed hebben op de rijvaardigheid. De Gezondheidsraad zal naar verwachting in 2017 een advies uitbrengen over wat dit onderzoek betekent voor de geschiktheidseisen voor rijbewijsbezitters.

## Nieuwe provinciale richtlijn voor verkeersmaatregelen

De provincie Zuid-Holland heeft een nieuwe versie uitgebracht van de 'Richtlijn voor verkeersmaatregelen bij weg-



*werkzaamheden en evenementen op provinciale wegen*. Dit is een uniforme leidraad voor een ieder die werkzaamheden op/onder/langs provinciale wegen wil uitvoeren. Met informatie over het aanvraagproces, werkbare uren en bijvoorbeeld aanvullende voorwaarden ten opzichte van de richtlijn CROW96B. Aanleidingen voor de nieuwe richtlijn waren een nieuwe werkwijze en het actueel melden van wegwerkzaamheden. Vorig jaar introduceerde de provincie Zuid-Holland namelijk al een nieuwe werkwijze voor het aanvragen van tijdelijke verkeersmaatregelen via het digitale verkeersloket (LTC). Nu bijna een jaar later wordt 95% van de aanvragen via dit systeem afgevangen en was het noodzakelijk om het proces hieromheen op te nemen in de richtlijn.

De verkeersmanagers beoordelen de aanvragen door te toetsen of ze conform richtlijn zijn ingediend, of de juiste verkeersmaatregelen worden getroffen en of er geen conflicten zijn met andere werkzaamheden. Het doel is om de verkeersveiligheid te borgen en hinder voor weggebruikers als gevolg van werkzaamheden of evenementen te beperken tot een minimum. Daarnaast heeft de provincie in de richtlijn opgenomen dat aannemers verplicht zijn om bij afsluitingen de werkzaamheden actueel aan te melden. Zodoende worden de weggebruikers via de serviceproviders over de werkzaamheden geïnformeerd.

De richtlijn kan ook voor andere wegbeheerders uitkomst bieden bij het organiseren van verkeersmanagement. Meer informatie: Jerry van Kerkvoorde, adviseur RegioRegie BEREIK! en verkeersmanager provincie Zuid-Holland, [j.van.kerkvoorde@bereiknu.nl](mailto:j.van.kerkvoorde@bereiknu.nl).

## Inventarisatie van roodlichtnegatie bij bruggen door langzaam verkeer, RWS

Voetgangers en fietsers wachten vrijwel nooit met vertrekken tot het rode licht gedoofd is na de sluiting van een brug. Maar ook bij aankomst negeert een aanzienlijk deel het rode licht. Dat blijkt een *studie* van Rijkswaterstaat en de universiteit van Utrecht. Voor het onderzoek werden 22 bruggen een week lang vanuit een verkeerscentrale in de gaten gehouden met camera's.

## Making Road Travel as Safe as Rail and Air: Road Safety Foundation

Jaarlijks *rapport* van de Road Safety Foundation met een pleidooi om de systeembenadering wat betreft risico's uit de luchtvaart en het railtransport ook toe te passen op het wegsysteem in Groot-Brittannië. Binnen een generatie zou het wegennet in Groot-Brittannië even veilig kunnen zijn.

## Jaaroverzicht van alle verkeersovertredingen in Nederland in 2016

In 2016 zijn bijna 9,5 miljoen verkeersovertredingen geconstateerd voor onder meer te hard rijden, door rood licht rijden, fout parkeren en handheld bellen. Dat is ongeveer 1,5 miljoen meer dan een jaar eerder. In 2015 werden nog 7.968.912 verkeersboetes opgelegd op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Zowel het aantal staande houdingen als kentekengeregistreerde overtredingen is toegenomen. Dat blijkt uit dit jaaroverzicht verkeersboetes 2016.

Het merendeel van de verkeersboetes wordt opgelegd wegens het overschrijden van de maximumsnelheid. In 2016 zijn in totaal 7.972.245 boetes opgelegd voor te hard rijden. Van deze overtredingen van de maximumsnelheid werd 2.212.592 geconstateerd middels een trajectcontrole en 4.067.291 middels een flitspaal.

## Evaluatie fietshelmcampagne Zeeland, SWOV

In de periode 2010-2015 is in de provincie Zeeland de fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' gevoerd, waarbij in totaal 32.000 gratis fietshelmen zijn uitgereikt aan kinderen van 4-8 jaar. Het doel van deze campagne was om jonge kinderen te stimuleren vrijwillig de fietshelm te dragen en daarmee eventueel hoofdletsel te beperken. In dit onderzoek is de campagne geëvalueerd. De *evaluatie* laat zien dat het gebruik van de fietshelm kan worden bevorderd door het gratis uitdelen van fietshelmen aan jonge kinderen als er voldoende aandacht is – en blijft – voor extra activiteiten op het gebied van voorlichting en educatie. Het effect dat nu is geconsta-

teerd was tijdelijk. De jaren erna zetten steeds minder kinderen de helm op.

## Europese wegwijzer verkeersveiligheidsmaatregelen

Vraagt u zich wel eens af of een bepaalde maatregel wel effectief is? Dan biedt het Decision Support Systeem van SafetyCube mogelijk uitkomst! SafetyCube is een Europees onderzoeksproject waarin SWOV een van de partners is. Binnen SafetyCube wordt een Decision Support System (DSS) ontwikkeld dat inzicht geeft in de oorzaken van verkeersongevallen en ondersteunt bij het identificeren van de meest kosteneffectieve maatregelen. Het systeem komt in de loop van 2017 beschikbaar. U kunt op de hoogte blijven via <http://www.safetycube-project.eu/> waar u zich ook kunt aanmelden voor de nieuwsbrief.

## Monitor Verkeersveiligheid 2016, SWOV

De *Monitor Verkeersveiligheid 2016* bespreekt hoe de verkeersveiligheid zich in 2015 ontwikkeld heeft ten opzichte van de voorgaande jaren. In 2015 vielen op de Nederlandse wegen 21.300 ernstig verkeersgewonden. Dit is een stijging van 3% ten opzichte van 2014, toen sprake was van 20.700 ernstig verkeersgewonden. De afgelopen tien jaar bedroeg de stijging gemiddeld ook al 3% per jaar. Ook het aantal verkeersdoden steeg vorig jaar: van 570 in 2014 (en 2013) naar 621 in 2015. Dit komt neer op een toename van bijna 9%: statistisch significant en meer dan op basis van de meerjarig dalende trend verwacht mocht worden. De doelstelling van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 zal niet worden gehaald. Zonder een majeure inspanning wordt die ambitie ook in 2030 zeer waarschijnlijk niet waargemaakt. Er is gekeken naar aantallen verkeersslachtoffers, naar mobiliteit, risico en externe factoren, naar verkeersveiligheids-indicatoren (SPI's) en naar genomen maatregelen.

## Wegwijzer: verkeersveiligheidscijfers, SWOV

Deze *wegwijzer* geeft een overzicht van hoe verkeersveiligheidscijfers in elkaar zitten en wat de verschillen en beperkingen zijn.

## Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Stadsregio Amsterdam, SWOV

Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Stadsregio Amsterdam is van 2007 tot 2014 met 40% toegenomen (van 1.460 naar 2.040). Het hoogste aantal ernstig verkeersgewonden viel in 2011 (2.200). De meeste ernstig verkeersgewonden vallen onder fietsers en gemotoriseerde tweewielers. Ook is het aandeel (en aantal) 60-plussers onder de ernstig verkeersgewonden sterk toegenomen in de periode 2007-2014.

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen zouden fietsers en verkeersdeelnemers van 60 jaar en ouder de belangrijkste doelgroepen moeten zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid. Dit blijkt uit een *onderzoek* dat SWOV heeft uitgevoerd voor de Stadsregio Amsterdam.

In het onderzoek is met succes een methode uitgevoerd voor een koppeling van ambulancedata en ziekenhuisgegevens, waarbij geen privacygevoelige informatie is ontstaan die de kans op spontane herkenning van slachtoffers zou vergroten. Door gebruik van deze methode is meer inzicht verkregen in de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden in de Stadsregio Amsterdam in de periode 2007-2014. Een dergelijke methode zou, afhankelijk van de kwaliteit van de gegevens, in principe ook mogelijk moeten zijn voor andere regio's.

## Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid van het N233-kruispunt Rhenen- Achterberg, SWOV

De provincie Utrecht heeft SWOV gevraagd *onderzoek* te doen naar de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid ten aanzien van het kruispunt van de N233 met de Bergweg/Achterbergsestraatweg. Het is een kruispunt tussen een 80km/h-gebiedsontsluitingsweg

onder beheer van de provincie Utrecht en een 50km/h-gebiedsontsluitingsweg respectievelijk 60km/h-erftoegangsweg onder beheer van de gemeente Rhenen. Er is een inventarisatie van zorgpunten gedaan bij bewoners, een enquête gehouden onder (ouders van) scholieren en een beoordeling gegeven van de huidige en toekomstige verkeerssituatie.

## Study on serious road traffic injuries in Europe, onder andere SWOV

Er moet een Europese taakstelling komen om het aantal ernstig verkeersgewonden in de EU terug te dringen. Dit staat in dit *rapport* van een onderzoek naar veelvoorkomende kenmerken en letseltypen bij verkeersongevallen (MAIS3+). Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie.

## NIEUWE EN AANGEPASTE FACTSHEETS, SWOV

- *Elektrische fietsen en speed-pedelecs*
- *Vracht- en bestelauto's*
- *Ernstig verkeersgewonden in Nederland*
- *Snelheid en snelheidsmanagement*
- *Fietshelmen*

## TERUGBLIK

### 26 januari

**Kenniscafé Onderzoek 2017 in verkeer, vervoer, transport en veiligheid, Den Haag**

Op 26 januari 2017 organiseerde SWOV samen met het KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid Rijkswaterstaat-Water, Verkeer en Leefomgeving en Kennisplatform CROW dit Kenniscafé waarbij deze kennisorganisaties hun onderzoeksplannen voor het komende jaar presenteerden. Op de website van de SWOV is het *verslag* met filmpje verschenen.

## CONGRESSEN/ BIJeenKOMSTEN

### 14 februari

**Expertmeeting trajectcontrolesystemen, ROF, Leeuwarden**

### 9 maart

**Meer fietsers door groen, gemeente Rotterdam**

Voor meer informatie klik *hier*.

### 20 maart

**Vlaams Congres Verkeersveiligheid, Concertgebouw Brugge**

Voor meer informatie klik *hier*.

### 21-22 mei

**International Conference on Traffic and Transport Psychologie (ICTTP), Berlijn**

Voor meer informatie klik *hier*.

### 7-9 juni

**Zesde Internationale Symposium Naturalistic Driving Research, Madurodam Den Haag**

Voor meer informatie klik *hier*.

### 13-16 juni 2017

**Vélo-city, ECF, Arnhem en Nijmegen**

Voor meer informatie klik *hier*.

### 19-22 september

**Walk 21, Calgary, Canada**

Voor meer informatie klik *hier*.

### 12 januari 2017

**Proeverij drukte op fietspaden, Jaarbeurs Utrecht**

Voor een verslag klik *hier*.

### 17 en 18 november 2016

**European Road Safety Conference on Campaigns, Brussel**

Voor presentaties klik *hier*.



## CURSUSSEN

### CROW en NOVI Verkeersacademie gaan samenwerken

Vanaf 2017 is er een intensieve samenwerking tussen CROW en NOVI Verkeersacademie op het gebied van verkeerskundige opleidingen.

In dat kader wordt de huidige CROW Opleiding Verkeerskunde geïntegreerd in de Associate Degree-opleiding Verkeerskundig medewerker van NOVI Verkeersacademie. Deze Ad-opleiding kan modulair en in deeltijd worden gevolgd, waarmee de opleiding vooral gericht is op werkende professionals.

Tot 2017 had CROW haar eigen variant van een Opleiding Verkeerskunde. Door deze nu te integreren in de Ad-opleiding van NOVI Verkeersacademie, ontstaat er één loket voor professionals die zich (verder) willen bekwamen in het vak Verkeerskunde.

De samenwerking houdt ook in dat de kennis van CROW in het gezamenlijke curriculum wordt opgenomen en dat de gevolgde vakken – via de registratie van de NOVI Verkeersacademie in het Centraal Register Opleidingen Hoger Onderwijs – voor de studenten formeel geaccrediteerde studiepunten opleveren. Dit kan voor studenten de opmaat zijn naar het doorlopen van de gehele Ad-opleiding en zelfs een HBO bacheloropleiding Verkeerskunde (beide eveneens in deeltijd te volgen).

De samenwerking met de NOVI Verkeersacademie is op dit moment toegespitst op de Opleiding Verkeerskunde. CROW blijft een eigen educatieprogramma met diverse (kortlopende) cursussen op het gebied van Verkeer en Vervoer aanbieden.

### 9 maart start Basiscursus Mobiliteit en gedrag (half jaar), CROW

Tijdens deze cursus krijgt u theoretische en praktische handvatten voor het herkennen en beïnvloeden van dit gedrag. De cursus is inclusief toegang tot de Online Kennismodule Mobiliteit en gedrag en wordt afgesloten met een theorie-examen met praktijkonderdeel. Voor meer informatie klik *hier*.

### 13 april Introductiecursus mobiliteit en gedrag, CROW

Zodra een persoon zich te voet, met de fiets of met de auto verplaatst, is er sprake van mobiliteitsgedrag. Welk gedrag vertoont deze persoon? Waarom vindt dit gedrag plaats? Welke factoren hebben hier invloed op? Hoe kunnen we dit gedrag bijsturen en zo bijvoorbeeld de verkeersveiligheid vergroten? Met de 'Introductiecursus Mobiliteit en gedrag' leert u als verkeers- of mobiliteitsprofessional de basis voor het herkennen en beïnvloeden van verkeersgedrag. Voor meer informatie klik *hier*.

### Cursus checklist verkeerseducatie voor uitvoerders van verkeerseducatie

Het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) geeft in maart een cursus 'checklist verkeerseducatie' voor uitvoerders van verkeerseducatie. De eigen bijdrage van de deelnemers wordt beperkt door een eenmalige bijdrage van het VVBD. Deze cursus helpt uitvoerders om hun producten te ontwikkelen volgens de stappen van de *educatieve checklist*. Diezelfde checklist verkeerseducatie wordt gebruikt voor landelijke toetsing van kwaliteit (op papier) van verkeerseducatieprogramma's. Deze toetsingen worden verzorgd door CROW i.s.m. de regio's en Royal HaskoningDHV. Het VVBD zet zich in om binnen drie jaar het volledige, (gesubsidieerde) aanbod van verkeerseducatieproducten 'checklistproof' te maken. De cursus wordt verzorgd door Royal HaskoningDHV en kan ook in andere regio's worden gegeven.

Voor meer informatie Geertje Hegeman: [geertje.hegeman@rhdhv.com](mailto:geertje.hegeman@rhdhv.com)

### Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstuties en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

### Colofon

Voor meer informatie over dit nummer:

Wilma Slinger

E-mail: [wilma.slinger@crow.nl](mailto:wilma.slinger@crow.nl)

Dit is een uitgave gefinancierd uit het KpVV-programma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden.

De nieuwsbrief verschijnt vier keer per jaar.

U kunt zich abonneren via [www.crow.nl/nieuwsbrief-ovv](http://www.crow.nl/nieuwsbrief-ovv).

#### vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

#### contact

CROW-KpVV

Postbus 37

6710 BA Ede

Galvanistraat 1, 6716 AE Ede

Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht

T 0318 - 69 53 15

E [klantenservice@crow.nl](mailto:klantenservice@crow.nl)

I [www.crow.nl/kpVV](http://www.crow.nl/kpVV)

**Praktische kennis  
direct toepasbaar**