

SWOV 40 JAAR

WETENSCHAP IN DIENST VAN DE VERKEERSVEILIGHEID



Tempora mutantu, nos et mutamur in illis
De tijden veranderen en wij met hen



Voorwoord

Het is nu veertig jaar geleden dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is opgericht; om precies te zijn gebeurt dat op donderdag 12 juli 1962 om 12.07 uur. Het bestuur benoemt in hetzelfde jaar een directeur, die de werkzaamheden van het bestuur moet voorbereiden. Die eerste directeur, Erik Asmussen, treedt op 1 januari 1963 in functie en krijgt de opdracht om het bureau en de stichting in te richten en vorm te geven.

In de loop der jaren hebben meer dan 300 vrouwen en mannen in dienstverband met de SWOV een bijdrage geleverd aan de werkzaamheden van het bureau; soms op de achtergrond, soms op de voorgrond. Daarnaast zijn nog vele honderden anderen betrokken geweest bij de werkzaamheden en het onderzoek van de SWOV: als lid van het bestuur, van commissies, van werkgroepen, stuurgroepen, enzovoort.

Dit boek (uitgebracht ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan) is daarom vooral geschreven voor het personeel van het bureau, dat de SWOV heeft doen worden tot wat zij nu is. Maar het is ook interessant voor hen die belangstelling hebben voor de geschiedenis van de verkeersveiligheid in Nederland.

Het schrijven van veertig jaar geschiedenis van de SWOV in de wereld van de verkeersveiligheid was geen eenvoudige opgave. Hoe achterhaal je de feiten? Hoe achterhaal je de momenten waarop beslissingen zijn genomen die weer bepalend waren voor de gebeurtenissen daarna? Welke rol hebben alle betrokkenen daarin gespeeld? In een periode van veertig jaar spreek je dan over heel veel feiten, momenten en betrokkenen.

Dit boek is geen officiële geschiedschrijving, maar een duiding van een aantal gebeurtenissen en ontwikkelingen vanuit het SWOV-perspectief.

De samenstellers van dit jubileumboek zijn ervan uitgegaan dat in het bijzonder de jaarverslagen van de SWOV de cruciale informatie bevatten over belangrijke momenten in het bestaan. Cruciaal omdat ze belangrijk zijn voor het reilen en zeilen van de SWOV. Cruciaal ook omdat de ontwikkeling van de inzichten en behoeften vanuit de maatschappij en de plaats van de SWOV daarin, eruit af te leiden zijn. Dit laatste blijkt bijvoorbeeld uit accent, inhoud en programmering van de onderzoeksprogramma's van de SWOV en de kwaliteitszorg daarvoor. Maar het moet ook blijken uit de financiering van de SWOV, de klanten, de werkrelaties en de invloed daarvan op en in begeleidingsgroepen. Veranderingen daarin hebben in de loop der jaren weer invloed gehad op de interne en administratieve organisatie van de SWOV, maar uiteraard ook op de personeelsbezetting en de huisvesting. Andere maatschappelijke ontwikkelingen drukten hun stempel op de arbeidsvoorwaarden en op de vorm van personeelsvertegenwoordiging. Aan al deze aspecten wordt in dit boek aandacht besteed.

Uiteraard kan een boek over veertig jaar SWOV niet voorbijgaan aan de inhoud van het werk van de SWOV. Het is ondoenlijk recht te doen aan de ongeveer drieënhalfduizend publicaties die de SWOV geschreven heeft. Er is een bloemlezing gemaakt, waarbij voor elk van de veertig jaren een enkele publicatie gekozen is. Samen geven ze een impressie van het door de SWOV verrichte werk.

Frits Castricum, voorzitter




Colofon

Deze uitgave ter gelegenheid van het 40-jarig jubileum van de SWOV kwam tot stand door de inzet van een groot aantal oud-medewerkers en medewerkers.

Samenstelling

Jan Mulder en Coen Ederveen

met medewerking van Erik Asmussen, Joop Carlquist, Fred Wegman en vele anderen

Fotografie

Fotobedrijf Meijer, Den Haag; Theo Janssen, Zoetermeer; Nationaal Foto-persbureau B.V., Amsterdam; Paul Voorham, Voorburg; Studio Verkoren, Den Haag; Ton Poortvliet, Dordrecht; Stichting Film en Wetenschap, Utrecht; SWOV

Realisatie

SLEE Communicatie, www.slee.nl

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 1090

2260 BB Leidschendam

Duindoorn 32

2262 AR Leidschendam

T 070 - 3173333

F 070 - 3201261

E info@swov.nl

I www.swov.nl

Leidschendam, 2002

Inhoud

Voorwoord	pagina	1
Geschiedenis	pagina	5
De voorgeschiedenis	pagina	5
Het ontstaan	pagina	5
Taak en doelstellingen	pagina	6
De historie van de verkeersonveiligheid in vier decennia	pagina	6
Perioden - De SWOV in de historie van de verkeersonveiligheid	pagina	9
De periode 1962-1966	pagina	9
De periode 1967-1976	pagina	14
De periode 1977-1983	pagina	21
De periode 1984-1991	pagina	29
De periode 1992-2002	pagina	37
Overzichten	pagina	47
Het bestuur	pagina	47
De Wetenschappelijke Adviesraad	pagina	50
De Programmaraad	pagina	51
De Ondernemingsraad	pagina	51
Ondersteunende afdelingen	pagina	52
Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres	pagina	53
Internationale activiteiten	pagina	53
Maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid	pagina	55
Bewindspersonen belast met verkeersveiligheid	pagina	58
SWOV-medewerkers 1962-2002	pagina	59
Nawoord	pagina	63



Geschiedenis

De voorgeschiedenis

Bij nader inzien blijkt, opmerkelijk genoeg, de voorgeschiedenis van het ontstaan van de SVOV in feite al terug te gaan tot vlak na de Tweede Wereldoorlog. Om precies te zijn is dat in het jaar 1946. De toenmalige minister van Verkeer en Energie, ir. T.S.G.J. van Schaik, stelt dan een werkcommissie in die de naam *Verlig Verkeer* draagt.

In 1947 wordt vervolgens een adviescommissie benoemd. Die krijgt de opdracht om de werkcommissie te adviseren en de organisatie van het wetenschappelijk onderzoek in handen te stellen van een centraal lichaam.

Die adviescommissie (later researchcommissie genoemd) bestaat uit de heren

J.R. Hoogkamer (Rijkspolitie), K.J. Müller (Gemeentepolitie Rotterdam), ir. C.A. Kuysten (ANWB) en mr.dr. G.W. Sannes (Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw).

De researchcommissie stelt preadviezen op over mens, voertuig, weg en statistiek.

Die adviezen worden, met enkele conclusies van de werkcommissie, in 1948 aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat, mr. J.R.H. van Schaik. Er wordt vervolgens nog een coördinatiecommissie ingesteld die bepaalde onderzoeksmethoden moet gaan aanbevelen, maar daarna is het even stil rond het onderwerp verkeersveiligheid. Het lijkt erop

dat de stroom van initiatieven en activiteiten is opgedroogd.

In die periode van stilte is het de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB die overdroten en op eigen kracht doorgaat met het besteden van aandacht aan verkeersveiligheid. Dat doet de ANWB met het uitgeven van Verkeersmemoranda, met het uitgeven van het tijdschrift *Verkeerstechneek* en ook met het organiseren van Verkeerstechneek Leergangen. Het vermelden waard zijn ook de Wegencongressen van 1951 en 1952, georganiseerd door de vereniging 'Het Nederlandsche Wegencongres', die mede zijn gewijd aan verkeersveiligheid. Onder meer wordt op deze congressen geconcludeerd dat centraal geleerd wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid hoogstnoodzakelijk is. Maar ondanks dat valt ook daarna bijna tien jaren lang weer een stilte.

Het ontstaan

Na die tweede stilteperiode wordt dan toch ruim veertig jaar geleden de kiem voor de SVOV gelegd, wanneer twee afzonderlijke ontwikkelingen bij elkaar komen.

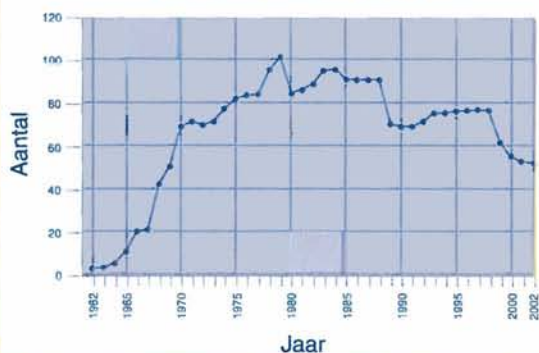
Als eerste wordt de zorg voor de voortdurende in omvang toenemende verkeersonveiligheid geuit bij de behandeling van de Rijksbegroting van 1960. Leden van zowel de Tweede als de Eerste Kamer dringen er dan bij de regering op aan om in een nota alle aspecten van de verkeersveiligheid op de weg te behandelen.

De kamerleden vinden een omvangrijke en diepgaande studie nodig; er is onvoldoende inzicht in de omstandigheden die de verkeersveiligheid beïnvloeden en over de mate van onveiligheid zijn onvoldoende objectieve gegevens beschikbaar. Het wordt dan ook als dringend noodzakelijk beschouwd een studiegroep in het leven te roepen die het wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid ter hand neemt en die tevens tot taak zal hebben de coördinatie van alle wetenschappelijk onderzoek dat op dit gebied plaatsvindt te bevorderen.

Min of meer tegelijkertijd legt de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB aan de minister van Verkeer en Waterstaat, drs. H.A. Korthals, een plan voor om te komen tot een stichting die als taak moet krijgen wetenschappelijk onderzoek te doen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Om dat verder uit te werken wordt, op verzoek van dezelfde minister, door de ANWB een werkgroep ingesteld waarin zowel de overheid als de ANWB zitting hebben. Die werkgroep zet haar werk met succes bekroond als in oktober 1961 een uitgewerkt plan aan de minister wordt aangeboden.

Deze beide ontwikkelingen leiden er uiteindelijk toe dat in 1962 minister Korthals van Verkeer en Waterstaat - zij het dat deze dat deed op persoonlijke titel - tezamen met de ANWB en de Nederlandse Vereniging van Automobiell-assuradeuren (NVVA, thans Verbond van Verzekeraars) de Stichting Wetenschappelijk

Aantal medewerkers 1962-2002



Onderzoek Verkeersveiligheid opricht. Die gaat aanvankelijk door het leven als S.W.O.V.V. De stichting krijgt de opdracht een beschouwing te leveren over de onderlinge samenhang van de factoren die de verkeersveiligheid bepalen en de wegen aan te geven waarlangs de verkeersveiligheid kan worden bevorderd.

Met de oprichting van een instituut dat zich voornamelijk gaat richten op onderzoek naar de verkeersonveiligheid neemt Nederland een voortrekkersrol op zich. In andere landen bestaan weliswaar al instituten die zich bezighouden met verkeersveiligheid, maar die hebben dat niet als hoofdtaak. Een voorbeeld hiervan is het Engelse Road Research Laboratory (RRL, later Transport and Road Research Laboratory, TRRL), dat op vele terreinen

onderzoek doet. Een ander voorbeeld is het Oostenrijkse Kuratorium für Verkehrssicherheit dat geen onderzoeksinstituut is.

Taak en doelstellingen

Bij de oprichtingsvergadering op 12 juli 1962 wordt de taak van de S.W.O.V.V. als volgt beschreven:

'door de toepassing van de resultaten van het wetenschappelijk onderzoek - op feitelijke waarnemingen gebaseerd en in onderlinge samenhang met de verschijnselen - te komen tot een merkbare verbetering van de veiligheid op onze wegen'

In de statuten staat als doelstelling verwoord: 'De Stichting heeft tot doel door inschakelen van wetenschappelijk onderzoek bij te dragen tot de verkeersveiligheid. Dat doel moet worden bereikt door:

- het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek en de coördinatie daarvan;
- het doen uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek;
- het instellen van werkgroepen;
- het verspreiden van gegevens uit onderzoek;
- het stimuleren van uitwisseling van kennis en ervaring over problematiek en wetenschap;
- het bevorderen en onderhouden van internationale betrekkingen op dit gebied.'

In zekere zin blijven de veertig jaar oude statuten van de stichting tot op heden ongewijzigd.

De historie van de verkeersonveiligheid in vier decennia

De jaren zestig kenmerken zich hoofdzakelijk door het in kaart brengen van de verkeersonveiligheid. De eerder genoemde en door het parlement gevraagde nota om de aspecten van de verkeersonveiligheid in kaart te brengen wordt door minister drs. J.A. Bakker van Verkeer en Waterstaat (tevens vice-minister-president in 1967) als 'Nota Verkeersveiligheid' aan het parlement aangeboden. De nota wordt door het ministerie geschreven mede op basis van het rapport 'Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid' dat door de SWOV in 1965 wordt opgesteld, en waarvan het concept in augustus 1965 aan minister J.G. Suurhoff van Verkeer en Waterstaat wordt aangeboden. In die beginjaren worden ook incidentele onderzoeken gestart zoals die naar de bromfietser in het verkeer, naar middenbermbeveiliging en naar de waarnemingsproblemen in het verkeer.

In de beginperiode wordt er van de prille SWOV veel verwacht. Alle direct betrokkenen bij de stichting zien niet alleen uit naar vlot aangepakt toegepast onderzoek, maar ook naar snelle resultaten daarvan. Het blijkt dan dat de nodige fundamentele kennis nationaal noch internationaal voorhanden is. De SWOV verzucht daarom in het jaar 1965, zoals het jaarverslag weergeeft: 'Wij kunnen bij een consciëntieuze opvatting van onze taak niet anders dan juist die (toegepaste) onderzoeken

wat afremmen om voorrang te geven aan noodzakelijk fundamenteel werk' en 'Eigenlijk bestaat er zelfs geen duidelijk begrip van wat men nu precies onder "verkeersveiligheid" moet verstaan, terwijl de SWOV dat nota bene in haar eigen naam voert.'

De Tweede Kamer blijft intussen ongerust over het toenemend aantal verkeersslachtoffers en bepleit herhaaldelijk een effectieve aanpak van de verkeersonveiligheid. Dat leidt tot een motie waarin op de instelling van een verkeersveiligheidsdienst wordt aangedrongen. Deze motie wordt later ingetrokken als minister Bakker een aantal toezeggingen doet aan de Kamer. Een ander belangrijk probleem dat inmiddels boven tafel komt, is dat er in Nederland geen zodanige registratie van ongevallen bestaat dat die voldoende kwantitatieve gegevens levert om de problemen goed te kunnen benoemen.

In de jaren zeventig komt er een verschuiving in het maatschappelijk denken over verkeersveiligheid. Steeds meer dan in de jaren daarvoor worden de belangen van de toenemende mobiliteit afgewogen tegen die van woon-, werk- en leefmilieu en de kwaliteit daarvan. Lag daarvoor het zwaartepunt op het autoverkeer, met de nadruk op de verkeersafwikkeling in de jaren zeventig wordt steeds meer aandacht besteed aan het niet gemotoriseerde verkeer. Dat betreft de voetgangers en de fietsers en speciaal de meest kwetsbaren onder die verkeersdeelnemers, zoals de jeugdigen en de ouderen.

Er wordt in die jaren al onderscheid gemaakt tussen verblijfsgebieden en verkeersgebieden. In de verblijfsgebieden staan dan al het wandelen, het winkelen en het recreëren voorop. Dat krijgt een gevolg in de ontwikkeling van woon- en winkelerven. Een saillant detail is dat het uitgevonden begrip 'woonerf' ook internationaal betekenis krijgt met het Engels uitgesproken 'woenurf'. In de verkeersgebieden is verplaatsing het hoofddoel, meent men. Maar over hoe de afwikkeling van het verkeer in deze gebieden moet plaatsvinden wordt dan nog wel heel verschillend gedacht. Eind 1970 komt er opnieuw een pleitnota van de PvdA-fractie, waarin men aangeeft dat men niet tevreden is over het beleid dat de minister met betrekking tot verkeersveiligheid voert. Dat leidt weer tot een motie die qua strekking vrijwel niet afwijkt van die uit 1968. De minister blijft evenwel van mening dat (lagere) overheden en wegbeheerders autonoom zijn. Hij weet de Kamer te overtuigen en de motie wordt verworpen.

Het wegverkeer blijft inmiddels zijn tol vragen en de economische schade wordt in 1971 geschat op ongeveer 2 miljard gulden. Dit cijfer komt naar voren bij de behandeling van de begroting van 1973. Tijdens die behandeling uit drs. E. van Thijn, een van de auteurs van de eerder genoemde pleitnota, zijn ongenoegen over het beleid van de minister op het gebied van de veiligheidszorg, en legt dat vast in een motie die wordt aangenomen. Deze leidt ertoe dat in 1974 minister drs. Th.E. Westerterp van

Verkeer en Waterstaat de Directie Verkeersveiligheid instelt om het verkeersveiligheidsbeleid voor te bereiden en deels ook uit te voeren. Deze directie ontwikkelt snel een aantal initiatieven en ook de wetenschap wordt meer bij de problemen van het verkeersveiligheidsbeleid betrokken.

Een fikse aantal wettelijke maatregelen wordt ingevoerd (verplicht dragen van autogordels,



alcoholwetgeving met 'Glaasje op, laat je rijden' en een verlaging van snelheidslimieten op autosnelwegen en andere wegen buiten de bebouwde kom). Er wordt in die periode ook steeds een beroep op de SWOV gedaan.

Dezelfde minister biedt in 1975 het 'Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid (BPV)' aan de Tweede Kamer aan.

In 1977 wordt de Voorlopige Raad voor de

Verkeersveiligheid opgericht als adviesorgaan voor de regering. Als na vier jaar zijn bestaans recht is bewezen krijgt de Raad voor de Verkeersveiligheid, onder voorzitterschap van mr. Pieter van Vollenhoven, een wettelijke status. In zijn adviserende rol heeft de Raad zich met vele onderwerpen beziggehouden. Onder de meest spraakmakende horen in ieder geval de aandacht voor het slachtoffer en het ijveren voor permanente verkeerseducatie. Als tegen het einde van de jaren negentig de behoefte ontstaat om het aantal adviesraden in Nederland te verminderen, wordt de Raad op 31 december 1997 opgeheven. Zijn adviesfunctie wordt overgenomen door de Raad voor Verkeer en Waterstaat en zijn onderzoeksrol door de Kamer Wegverkeer van de inmiddels opgerichte Raad voor de Transportveiligheid.

In 1980 wordt op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de provincie Friesland het eerste Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) opgericht. Kort daarop gevolgd door een ROV in Drenthe. In de jaren daarna volgen de overige provincies het voorbeeld. In de ROV's werken verschillende organisaties samen om in hun provincie de verkeersveiligheid te bevorderen. Zij vervullen een belangrijke rol door de problemen dichter bij de bevolking te brengen, door de regionale samenwerking te organiseren en door projecten uit te voeren. In eerste instantie worden de ROV's met subsidie door de rijksover-

heid gefinancierd, later worden zij onderdeel van de provinciale organisatie. In de jaren tachtig zet de trend uit de jaren zeventig zich door. Verkeersonveiligheid wordt niet langer als een afzonderlijk probleem beschouwd, maar als onderdeel van het geheel en als gevolg van een verkeerssysteem. Door minister mevrouw drs. N. Smit-Kroes wordt in een Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV-I) een taakstelling opgenomen die in het jaar 2000 moet leiden tot 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985. Gezocht wordt naar de optimale relatie in een vervoerssysteem tussen het voldoen aan de verplaatsingsbehoefte en het terugdringen van de onveiligheid. Ook de SWOV levert een bijdrage aan deze plannen, bijvoorbeeld als lid van een 'crash team' dat een 'afgekeurd' conceptbeleidsplan moest zien te redden.

De jaren negentig kenmerken zich door een steeds toenemende mobiliteit. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) dat wordt uitgebracht stelt dan ook nieuwe doelen. Volgens die doelen moet, vergeleken met 1986, in het jaar 2010 het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer met 50% zijn teruggebracht en het aantal verkeersgewonden met 40%. Dat is dus een beduidend hogere eis dan die men zich stelde in MPV-I. Er wordt een start gemaakt met het denken over een inherent veilig en dus een ander verkeers- en vervoerssysteem. De SWOV ontwikkelt samen met

anderen de visie 'duurzaam veilig wegverkeer' (het Paarse Boek) en deze visie blijkt de inspiratie voor het maken en uitvoeren van allerlei plannen om de verkeersonveiligheid aanzienlijk terug te dringen. Daarover worden op landelijk, provinciaal en gemeentelijk bestuurlijk niveau ook afspraken gemaakt en plannen in uitvoering gebracht. Het eerste decennium van de nieuwe eeuw zal duidelijk moeten maken of de werkelijkheid overeenkomt met de getoonde ambitie.



Perioden

De SWOV in de historie van de verkeersonveiligheid

Het maatschappelijk denken over de gevolgen van verkeersonveiligheid heeft - niet alleen in Nederland - in een periode van ruim veertig jaar steeds meer gestalte gekregen en de SWOV heeft daaraan nu veertig jaar een wezenlijke bijdrage geleverd. Hoe ga je, wat dat aandeel van de SWOV betreft, die periode indelen? Doe je dat in veertig afzonderlijke jaren, in vier decennia of in acht lustra? Grofweg is er een aantal fasen in het bestaan van de SWOV te zien: opbouw, uitbouw, consolidatie en daarna een regelmatige herbezinning op de missie en de taken van de SWOV.

De periode 1962-1966

De periode 1962-1966 is te zien als een opbouwfase in het vrijwel onontgonnen terrein van de verkeersonveiligheid. De stichting wordt op donderdag 12 juli 1962 opgericht bij akte verleden voor notaris W. Groen te 's-Gravenhage. Bij de ondertekening van de stichtingsakte voeren drie direct betrokkenen het woord tijdens een bijeenkomst in de Rolzaal in het Haagse Binnenhof. Dit zijn allereerst de oprichters: de minister van Verkeer en Waterstaat, drs. H.A. Korthals, de waarnemend voorzitter van de ANWB, de heer P.F. Zimmerman en verder de eerste voorzitter van de SWOV, r. A.G. Maris,

voormalig directeur-generaal van Rijkswaterstaat. Enkele citaten uit die redevoeringen: De SWOV-voorzitter: 'Wij hebben de indruk dat de grote dienaar van de mensenmaatschappij, het ver-voer, wat onbehouwen in zijn bewegingen is. Hij maakt brokken. Tot nu toe hebben wij niet veel meer gedaan dan hem wat te laten manicuren... Ook al zouden wij alles weten, zouden wij er niet in slagen het verkeer foutloos te laten verlopen... Wij weten op dit ogenblik te weinig... Wij staan in de kinderschoenen en die schoenen wringen, wij weten alleen nog niet waar. Wanneer wij terugdenken aan de bezettingstijd en zouden weten dat de bezetter dag in dag uit zes mensen doodde dan kwamen de meest primitieve instincten los. Nu ditzelfde gebeurt, verscholen onder het grote getal der naamloze daders, laten wij het over ons heen gaan als een natuurverschijnsel waaraan weinig te doen valt. Ook al zal er weinig aan te doen zijn, dat weinige moet dan toch in elk geval gebeuren. Het instituut dat zojuist geboren is wil zijn best doen dit weinige tot stand te brengen en misschien nog iets meer.' De minister: 'Ik betuig dank aan de ANWB die al sinds 1947 met taarie vasthoudendheid het denk-beeld van een wetenschappelijk verkeersonderzoek onder onze aandacht heeft gebracht en bovendien spontaan zijn financiële medewerking aanbood voor de oprichting van een researchcentrum. Het zal u duidelijk zijn dat ik niet alleen als minister, maar ook als Nederlandse weggebruiker, bijzonder voldaan



ben dat wij nu in staat zijn de tot dusverre bestaande achterstand op het gebied van de verkeersresearch te gaan elimineren. De SWOV zal een onafhankelijk instituut zijn, waar het wetenschappelijk werk in volledige vrijheid tot ontplooiing kan komen, zodat de resultaten inderdaad gemeengoed zullen worden, ongeacht of dit al of niet welkom is aan overheid en particuliere instellingen.'



Minister van Verkeer en Waterstaat Korthals (rechts) en de heer Zimmerman van de ANWB (links) zetten op 12 juli 1962 hun handtekening bij de oprichting van de SWOV, onder toezienend oog van notaris Groen (staand)

Van meet af aan zijn ook de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren NVVA en de Vereniging De Nederlandse Rijwiel- en Automobiellndustrie RAI bij de nieuwe stichting SWOV betrokken. Tezamen met vertegenwoordigers van de ministeries van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen,

Justitie en Binnenlandse Zaken nemen zij zitting in het eerste bestuur. Daarnaast zijn in het eerste bestuur, dat twaalf leden telt, ook vertegenwoordigd het Centraal Overleg van de Nederlandse Wegverkeers- en Vervoersorganisaties, de Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering van de Geneeskunst, de Provinciale Waterstaatsdiensten en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

Het eerste bestuur benoemt een directeur, Erik Asmussen, die de werkzaamheden van het bestuur moet gaan voorbereiden. De eerste vijf jaar van het bestaan staan vervolgens enerzijds in het teken van een organisatorische voorbereiding van de uitvoering van de taken en anderzijds in het uitvoeren van concrete onderzoeken gericht op een aantal actuele praktijkproblemen (bromfiets, middenbermbeveiliging). Veel van deze taken blijken in de uitvoering aanmerkelijk meer gecompliceerd dan men eerst heeft voorzien. Dat komt voor namelijk omdat wetenschappelijk betrouwbare gegevens over het ingewikkelde gebeuren dat door het begrip verkeersveiligheid wordt omvat, vrijwel niet beschikbaar zijn. Toch wordt in deze periode al veel kennis verworven, die in de vorm van rapporten naar buiten wordt gebracht. Twee door de SWOV in 1964 en 1965 georganiseerde Studiedagen dragen eveneens bij aan het verspreiden van kennis.

Uit een inventarisatie blijkt dat er in Nederland op tal van plaatsen wetenschappelijk onderzoek wordt verricht dat direct of indirect voor de verkeersveiligheid van grote waarde is. De vele instituten en laboratoria die op eigen initiatief problemen op dit gebied hebben aangepakt of voornemens zijn dit te doen, verrichten hiermee uiterst belangrijk werk.

De vraagstukken die samenhangen met het verkeersongeval zijn echter bijzonder veelzijdig. Door deze ingewikkeldheid kunnen geïsoleerde onderzoeken vaak niet worden afgerond, terwijl de geldigheid van de resultaten beperkt blijft. Er bestaat daarom naast de onmisbare facetonderzoeken behoefte aan een gecoördineerde wetenschappelijke benadering van het verkeersongeval als multiconditioneel gebeuren. Wat tot nu toe ontbroken heeft, is zowel het op elkaar afstemmen van de diverse facetonderzoeken als het voorbereiden en doen verrichten van multidisciplinair onderzoek. Hiervoor is echter thans de mogelijkheid geopend, nu de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid met zijn werkzaamheden is begonnen.

Ir. E. Asmussen, Tijdschrift voor Sociale Geneeskunde

1964 De bromfietser in het verkeer

Het is niet te verwachten dat een verhoging van de minimumleeftijd van bromfietzers blijvend een gunstige invloed zal hebben op de ongevalsvatbaarheid.

Onmiddellijk na het invoeren van een zodanige maatregel zal er ongetwijfeld een afname van het aantal ongevallen te constateren zijn. Dit als gevolg van het feit dat een vrij grote groep bromfietzers met weinig ervaring tijdelijk niet aan het verkeer mag deelnemen.

De bromfietzers van deze groep komen echter in het verkeer terug zodra ze 18 jaar zijn, zodat dan de leeftijdsgroep van 18-19 jaar relatief gevaarlijker zal worden. Uit de 'ervaringkromme' blijkt immers dat vooral de onervaren bromfietser een hoge ongevalsvatbaarheid heeft. Deze onervaren bromfietser is relatief het sterkst vertegenwoordigd in de groep 16-17-jarigen, doch zal bij verhoging van de minimumleeftijd in de groep van 18-19 jaar terechtkomen. Vergelijking laat zien dat de 'leeftijdskromme' en de 'ervaringkromme' eenzelfde verloop hebben.

Jeugd en onervarenheid gaan hand in hand. De grote ongevalsvatbaarheid van jeugdige bromfietzers moet dan

De | p e i i o d t | | | | |
1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |

ook grotendeels worden toegeschreven aan hun onervarenheid.

Ir. E. Asmussen & J.C.A. Carlquist, *Publicatie nr. 1, De bromfietser in het verkeer*

1965 Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid

'... De veel geuite bewering dat ca. 80 à 90% van de verkeersongevallen veroorzaakt wordt door menselijke fouten is een zinledige opmerking.

Ieder ongeval ontstaat naar aanleiding van menselijke beoordelingsfouten. Met deze constatering zijn deze ongevallen echter niet verklaard! De accentuering van menselijke fouten wordt gevaarlijk als de wegbeheerder zich hierdoor ontslagen voelt van zijn plicht om de weg zo veilig mogelijk te maken. Verkeersongevallen zijn (niet als zodanig bedoelde) resultaten van verkeersgedrag. Dit gedrag wordt verklaard door het te relateren aan de factoren van de situatie die dit gedrag bepalen. De factoren die het verkeersgedrag bepalen, hebben betrekking op de mens, de weg, het voertuig en geografisch/klimatologische omstandigheden. De uitwerking op het verkeersgedrag van één factor kan dan ook slechts onderzocht worden indien rekening gehouden wordt met de uitwerking van overige factoren.

Veel onderzoek is verricht naar de samenhang tussen enerzijds verkeersongevallen en anderzijds menselijke factoren. De resultaten van deze onderzoeken tonen aan dat een algemene selectie van verkeersdeelnemers op 'ongevalsvatbaarheid' in het verkeer de verkeersveiligheid niet zou verbeteren. Uit buitenlandse onderzoeken blijkt tevens dat het niet een kleine groep verkeersdeelnemers is die bij het merendeel van de ongevallen betrokken is. Integendeel! De grootste bijdrage wordt geleverd door verkeersdeelnemers die zo nu en dan bij een verkeersongeval betrokken zijn, en dit zijn de meeste verkeersdeelnemers.

Van belang is dan ook de uitwendige verkeerssituatie - de weg en het voertuig - zodanig te ontwerpen, dat de meeste verkeersdeelnemers op veilige wijze hun reisdoel kunnen bereiken ...'

SWOV, *Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid*

De in januari 1964 te Utrecht gehouden Studiedag S.W.O.V.V. behandelt het onderwerp 'Verkeersveiligheidsresearch'. Sprekers zijn dr. R. F. Smeed, directeur van het Road Research Laboratory (RRL) uit Engeland, F. Haberl, secretaris van het Oostenrijkse Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), prof. jr. J. Volmuller (hoogleraar aan de Technische Hogeschool Delft en waarnemend voorzitter van de S.W.O.V.V.) en ir. E. Asmussen, directeur van de S.W.O.V.V. Aan de orde komen bromfietser, middenbermbeveiliging, de menselijke factor in het verkeer, werk en organisatie van RRL en KfV.

De in september 1965 te Amsterdam georganiseerde Studiedag SWOV richt zich ook op het onderwerp verkeersveiligheidsonderzoek, maar heeft al veel meer een internationaal karakter. Sprekers zijn ir. A.G. Maris (voorzitter van de SWOV), minister J.G. Suurhoff van Verkeer en Waterstaat, E. Legrand (voorzitter van de Alliance Internationale du Tourisme AIT), prof. R.F. Baker (directeur van het Office of Research and Development, Bureau of Public Roads, U.S. Department of Commerce, USA) en ir. E. Asmussen, directeur van de SWOV.

1962

Bij de oprichting in 1962 bestaat het bureau van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V.V.) slechts uit een secretaris, mevr. J.H. van

Kempen, die werkzaamheden uitvoert voor het bestuur. Het bureau is gevestigd in een gehuurde etage aan de Nassaulaan 1 te Den Haag.



Eerste behuizing aan de Nassaulaan in Den Haag

1963

Op 1 januari 1963 treedt de door het bestuur benoemde directeur Erik Asmussen, die afkomstig is van Philips, in functie. Datzelfde jaar wordt het bureau uitgebreid met een wetenschappelijk medewerker, Joop Carlquist, eveneens afkomstig van Philips. De directeur maakt een ontwerp van een organisatie - schema van het bureau van de S.W.O.V.V., uitgaande van een minimaal aantal afdelingen: Algemene dienst, Statistiek, Psychologie en Techniek. Hij spiegelt zich daarbij aan buitenlandse instituten en komt op grond van een



verkenning tot de conclusie dat de hoofdtaak van de S.W.O.V.V. moet bestaan in het ontwikkelen van de juiste onderzoeksmethoden. In dat jaar worden drie werkgroepen opgericht:

- de werkgroep 'Middenbermbeveiliging' met als taak het door de SWOV te verrichten onderzoek naar de meest geschikte constructies voor te bereiden en te begeleiden;
- de werkgroep 'Nota Verkeersveiligheid' met als opdracht zich te beraden over de opzet van een door de SWOV aan de minister uit te brengen nota Verkeersveiligheid en een eerste ontwerp voor deze nota op te stellen;
- de werkgroep 'Perceptie-onderzoek van verkeersdeelnemers' die zich moet beraden over de opzet van een onderzoek naar waarnemingsproblemen van de verkeersdeelnemer.

De eerste publicatie van de nog jonge S.W.O.V.V. heeft plaats in het Tijdschrift voor Sociale Geneeskunde in september 1963. Het is een artikel van de directeur met als titel 'Wetenschappelijk onderzoek over verkeersongevallen'. De ondertitel luidt: 'Overzicht van hetgeen in Nederland gedaan wordt', en moet volgens de auteur worden gezien als een eerste benadering, die niet pretendeert volledig te zijn.

1964

In 1964 bestaat het bureau, dat inmiddels om praktische redenen SWOV is gaan heten, naast de directeur uit twee wetenschappelijk



Eerste dependance aan de Laan van Nieuw Oost-Indië in Den Haag

medewerkers, een assistent-wetenschappelijk medewerker, Leo van 't Hoff, en de directiesecretaris (die ontslag neemt en wordt vervangen door een chef de bureau, mevrouw J. Ludwig). Een van de wetenschappelijk medewerkers is Dick Griep. Als medewerker van het eerste uur kan hij worden beschouwd als de grondlegger van de algemene verkeersveiligheidspsychologie in Nederland. De Wetenschappelijke Bijdragen uit 1965 voor de ministeriële Nota Verkeersveiligheid en de Bouwstenen voor het Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 1975 dragen voor een belangrijk deel het stempel van zijn wetenschappelijke arbeid. Dick Griep komt in 1976 als gevolg van een verkeersongeval om het leven.

Vanwege de uitbreiding van het personeel wordt een salaris- en vakantieregeling ont-

1966 Menselijke factoren in de preventie van verkeersongevallen

In oktober 1963 werd door het Nederlands Congres voor Openbare Gezondheidsregeling de werkgroep Menselijke factoren in de preventie van verkeersongevallen opgericht. De werkgroep kreeg als opdracht een onderzoeksprogramma op te stellen naar de invloed op de verkeersveiligheid van 'menselijke factoren'. De SWOV had zitting in deze werkgroep.

Circa 400 in binnen- en buitenland uitgevoerde onderzoeken over de invloed op de verkeersveiligheid van medische en psychologische afwijkingen en ziekte toestanden werden bestudeerd.

Hoofddoel hiervan was te komen tot aanbevelingen over het nog te verrichten onderzoek. Op het gebied van de menselijke factor en verkeersveiligheid bleek er nog maar weinig kennis aanwezig te zijn die op systematische en objectieve wijze verzameld was.

De resultaten van het literatuuronderzoek zijn vastgelegd in een rapport, dat op 10 januari 1966 is aangeboden aan het Bestuur van het Nederlands Congres voor Openbare Gezondheidsregeling. Enkele van de conclusies uit dit rapport luiden als volgt.

Gezichtsvermogen

Hoewel de rol van het gezichtsvermogen, juist in het verkeer, zeer belangrijk is, werd tot dusverre bij de verschillende onderzoeken weinig samenhang gevonden tussen de beperkingen van het gezichtsvermogen en ongevallen. Wellicht is dit hierdoor te verklaren, dat meestal gezocht werd naar een verband tussen statische eigenschappen van het gezichtsvermogen en ongevallen.

Uit recent onderzoek is echter gebleken dat er wel een duidelijk verband is tussen vermogens tot dynamische perceptie en ongevalsmaatbaarheid. Tot dusverre is hieraan geen aandacht besteed bij de medische keuring van verkeersdeelnemers.

Hart- en vaatziekten

Hoewel hart- en vaatziekten, volgens de statistiek, de belangrijkste doodsoorzaak blijken te zijn voor het volwassen mannelijk deel van de bevolking, schijnt de invloed op de verkeersveiligheid - voorzover bekend uit buitenlandse onderzoekingen - niet erg groot te zijn, behoudens voor oudere personen. Voor Nederland is tot dusver nog geen gericht onderzoek uitgevoerd naar de invloed van hart- en vaatziekten op de verkeersveiligheid. Overigens zijn er wel aanwijzingen uit buitenlands onderzoek, dat de spanning



gen voortvloeiend uit deelname aan het moderne verkeer gevaarlijk kunnen zijn voor hartpatiënten.

Vermoedheid

Hoewel aangenomen mag worden dat vermoedheid een belangrijke factor kan zijn bij verkeersongevallen, ontbreken hierover tot nu toe voldoende statistische gegevens.

Werkgroep Menselijke Factoren, Menselijke factoren in de preventie van verkeersongevallen

1967 Discontinuïteiten in beveiligingsconstructies voor berm en kunstwerken

Discontinuïteiten in beveiligingsconstructies worden gedefinieerd als plaatsen waar beveiligingsconstructies een abrupte wijziging ondergaan, ten aanzien van hun geometrie of hun mechanische eigenschappen. Op de plaats van een discontinuïteit is de risicofactor van botsingen over het algemeen hoger dan voor de rest van de constructie. Voor sommige typen discontinuïteiten is de risicofactor zeer hoog, waardoor een groot gedeelte van de botsingen op dergelijke discontinuïteiten een fatale afloop heeft. Het is daarom van groot belang discontinuïteiten zoveel mogelijk te vermijden, of indien dat onmogelijk is, die zodanig uit te voeren dat de risicofactor zo klein mogelijk wordt. Er is een groot aantal typen discontinuïteiten. Bovendien is er een grote verscheidenheid van plaatselijke omstandigheden, die mede bepalen of een bepaalde verbetering in de vormgeving van een discontinuïteit in het beschouwde geval uitvoerbaar is. Het is dan ook uitgesloten om het discontinuïteitenprobleem uitputtend te behandelen. Daarom wordt in dit rapport onderscheid gemaakt tussen elementaire en samengestelde discontinuïteiten. Van de tweede categorie worden alleen de belangrijkste typen besproken. Het voornaamste uitgangspunt bij de verbetering van discontinuïteiten is de overweging dat het voertuig zich tijdens de botsing over een bepaalde afstand langs de constructie moet kunnen verplaatsen. Bij zware schambotsingen tegen flexibele geleidingsconstructies kan deze afstand tientallen meters bedragen. Het ligt daarom voor de hand te stellen dat overgangen van het ene type constructie in dat van een andere geometrie en met andere mechanische eigenschappen, zich geleidelijk moeten voltrekken; waar mogelijk over enige tientallen meters.

Ir. F.C. Flury, Discontinuïteiten in beveiligingsconstructies voor berm en kunstwerken

worpen en die personeelsuitbreiding zorgt ook voor een huisvestingsprobleem in het kleine gebouw. Een toevlucht wordt gezocht in een dependance aan de Laan van Nieuw Oost-Indië in Den Haag. Het eerste rapport van de S.W.O.V.V. als instituut wordt in dit jaar gepubliceerd: 'De bromfietser in het verkeer'. Toen en nog steeds een actueel onderwerp, waaraan de S.W.O.V. in al die jaren vele publicaties heeft gewijd. Na dit eerste, op onderzoek gebaseerde, rapport zullen er nog honderden andere rapporten volgen.

1965

In 1965 wordt het aantal medewerkers meer dan verdubbeld met nog een wetenschappelijk medewerker, twee assistenten, drie typistes en een bibliotheekassistente. Een kantoorpand aan het Emmapark te Den Haag wordt aangekocht, waarover het Jaarverslag 1965 vermeldt: 'Het moderne streven van de S.W.O.V. gaat wel zeer schuil achter de verouderde, maar stijlvolle gevel van dit gebouw. Het bestaat uit drie etages en bevat elf kamers. Bij een volledig gebruik zou het ruimte bieden aan ongeveer dertig medewerkers. Behalve uit directe noodzaak is dit pand dus ook aangeschaft met het oog op de toekomst' (sic). In dat jaar wordt de stuurgroep 'Statistische analyse van verkeersongevallen' opgericht. Deze stuurgroep onder voorzitterschap van



S.W.O.V. kantoor aan het Emmapark in Den Haag

prof.dr. H.C. Kuiler van het Centraal Bureau voor de Statistiek moet alle werkzaamheden ten behoeve van doelmatige analyse van verkeersongevallen coördineren, ongevalgegevens aanpassen aan de werkelijke behoeften van gebruikers en het verantwoord gebruik van die gegevens stuleren.

1966

In 1966 wordt het personeelsbestand weer uitgebreid. Naast de directeur bestaat het nu uit vijf wetenschappelijk medewerkers, twee hoofdassistenten, twee assistenten en een administratief apparaat met een chef de bureau, een directiesecretaresse en acht administratieve krachten.



De geleidelijke omschakeling van een administratief coördinerend bureau tot een instituut met een wetenschappelijk apparaat van beperkte omvang leidt ertoe dat het organisatiebureau Van der Bunt en Co. wordt gevraagd advies uit te brengen over de meest wenselijke organisatiestructuur van de SWOV. Die nieuwe organisatie moet in 1967 haar beslag krijgen.

Met de uitbreiding van het aantal onderzoeken neemt ook de omvang van de hoeveelheid documentatie toe. Er wordt een classificatiesysteem ingevoerd - in het Engels, in verband met internationale uitwisseling - dat maar liefst 2000 trefwoorden omvat, voor die jaren in de wereld van de verkeersveiligheid een ongekend aantal.

De periode 1967-1976

In de periode 1967-1976 begint een volgende stap in de ontwikkeling van de SWOV en die is zowel inhoudelijk als organisatorisch te bestempelen als een uitbouwfase. Zowel nationaal als internationaal begint de SWOV de vleugels steeds verder uit te slaan. Door de oprichting en het werk van de Stuurgroep Menselijke Factoren in de Preventie van Verkeersongevallen, onder voorzitterschap van prof. dr. P. Muntendam, krijgt de door de SWOV voorgestane multidisciplinaire benadering van het onderzoek naar verkeersveiligheid extra inhoud en gestalte. Daar wordt ook



Overhandiging van het rapport 'Menselijke factoren' door de heer Muntendam (rechts) en Erik Asmussen (tweede van rechts).

de aanzet gegeven tot de invoering en toepassing van moderne statistische methoden en technieken bij het analyseren van verkeersongevallen en andere grote gegevensbestanden. Er wordt steeds meer onderzoekswerk uitbesteed en daarmee wordt dan al de basis gelegd voor de rol die de SWOV steeds zelf voor ogen had en heeft: architect van onderzoek te kunnen zijn.

Ook wordt in het begin van die periode de werkgroep 'Banden, wegdekken en slipongevallen' opgericht. Deze groep buigt zich over een inventarisatie van de factoren van voertuigen en wegen die van invloed zijn op ontstaan en afloop van slipongevallen, over de mate waarin die het ontstaan beïnvloeden en over mogelijke verbeteringen.

Maar de SWOV blijft ook zelf onderzoek

1968 Stopteken bij duisternis

De huidige officiële stoptekens voor het gebruik bij nacht - een rood licht respectievelijk een rood licht in combinatie met een verlicht wit 'spiegelei' - voldoen niet aan de eisen met betrekking tot de herkenbaarheid door verkeersdeelnemers. Een teken dat wél voldoet aan deze eisen zal in de praktijk niet te hanteren zijn, vanwege de dan vereiste afmetingen en het gewicht. Er werd dan ook een nieuw stopteken ontwikkeld. Dit is in dagaanzicht gelijk aan het reeds bestaande stopteken (een witte schijf met rode rand, algemeen bekend onder de benaming 'spiegelei'). Tijdens gebruik bij duisternis straalt het teken echter afwisselend een rood licht en een blauw puntlicht uit. In deze situatie wijkt het nieuwe stopteken af van de thans in gebruik zijnde tekens. Dit lichtpatroon is zodanig specifiek dat verarring met niet officiële stoptekens is uitgesloten. De voor het lichtpatroon als eis gestelde herkenbaarheidsafstand van minimaal 200 meter wordt bij het nieuwe teken nog overtroffen. Voor weggebruikers die reeds zijn genaderd tot op een afstand van 150 meter is het teken reeds te herkennen als een rond bord. Op een afstand van 50 meter kunnen de details van het teken herkend worden onafhankelijk van het afwisselend rood en blauw uitstralende licht.

Drs. D.J. Griep, Stopteken bij duisternis

1969 Propaganda en alternatieve middelen, zoals selectie, juridische maatregelen en wegverbetering, tot bevordering van de verkeersveiligheid

Van algemene propaganda, gericht op mentaliteitsverandering, als middel om de verkeersveiligheid te bevorderen valt weinig te verwachten. Vooral als dit wordt vergeleken met alternatieve mogelijkheden, bijvoorbeeld die betrekking hebben op de 'uitwendige' omstandigheden.

Verondersteld wordt dat propaganda wél effectief kan zijn om kennis en belangstelling bij de weggebruikers te vermeerderen over de omstandigheden die het rijgedrag en daarmee de verkeersveiligheid beïnvloeden. De omstandigheden die dit gedrag beïnvloeden betreffen echter niet uitsluitend de weggebruiker. De propaganda moet dan ook niet alleen zijn gericht op de weggebruiker. Als de weggebruiker onvoldoende kennis heeft over of belangstelling voor het verkeersgedrag en de omstandigheden die daar invloed op hebben, kan dit via propaganda worden aangevuld.



Van propaganda die zo weinig mogelijk beperkingen aan de gedragsmogelijkheden van bestuurder en voertuig oplegt zou een gunstig effect op de verkeersveiligheid kunnen worden verwacht.

Bij het propageren van het idee dat iedereen met een gelijke mate van veiligheid aan het verkeer kan deelnemen, moet gewezen worden op de verschillen in bewegingsmogelijkheden van de afzonderlijke categorieën verkeersdeelnemers. Doet men dit niet, dan zou de propagandaboodschap misleidend zijn.

Drs. D.J. Griep, Propaganda en alternatieve middelen, zoals selectie, juridische maatregelen en wegverbetering tot bevordering van de verkeersveiligheid

1970 Bermbeveiliging, een beschrijving van de ontwikkelde geleiderailconstructies

De eerste eis die als uitgangspunt voor het onderzoek naar bermbeveiliging heeft gediend, luidt dat, in geval van een aanrijding, moet worden vermeden dat het voertuig door de constructie heen breekt, er overheen rijdt of kantelt, dan wel er onderdoor schiet. Het is noodzakelijk dat ook wordt voldaan aan een tweede eis, namelijk dat letsel van de inzittenden en schade aan de constructie en aan het voertuig zoveel mogelijk moeten worden beperkt.

De derde eis is dat voertuigen niet door de constructie in de eigen verkeersstroom mogen worden teruggekaatst. Als vierde eis kan ten slotte worden gesteld dat de constructie haar werking na een aanrijding zoveel mogelijk dient te behouden en overigens op een snelle en eenvoudige wijze moet kunnen worden gerepareerd.

Ir. M. Slop, Een beschrijving van de ontwikkelde geleiderailconstructies

1971 Auto's te water

In tegenstelling tot wat vroeger wel werd beweerd, moet met ontsnappen uit een te water geraakte auto vooral niet gewacht worden tot deze gezonken is. Juist als het voertuig nog drijft - de duur van de drijftijd kan variëren van enkele seconden tot twee à drie minuten - is de kans om te ontsnappen het grootst. De meeste voertuigen bieden de inzittenden daartoe een aantal goede mogelijkheden. Hiertoe behoren portierramen, schuif- of rotdaken en de

doel niet alleen als leerschool en als proeftuin, maar ook en vooral als er sprake is van politieke gevoelige beleidsproblemen. Uit die tijd dateert dan ook de kennisopbouw in de dan al erkende probleemgebieden als 'Aanhoof' en 'Snelheidslimieten', die ervoor zorgden dat de SWOV op deze gebieden ook internationaal veel gezag krijgt.

Naarmate de SWOV aan meer onderwerpen toegepast onderzoek verricht, blijkt eens te meer dat in de wetenschap over verkeersveiligheid veel fundamentele kennis ontbreekt over de mogelijkheden en beperkingen van de mens als verkeersdeelnemer. De SWOV wordt toegestaan om in 1970 de behoefte aan fundamentele kennis te gaan bepalen, waarna in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een prioriteitschema zal worden opgesteld dat minder wordt beïnvloed door incidentele opdrachten. Verder neemt de SWOV zich voor een nieuwe organisatievorm op te zetten die de garantie geeft dat op alle niveaus de problemen vanuit verschillende disciplines kunnen worden benaderd en aangepakt.

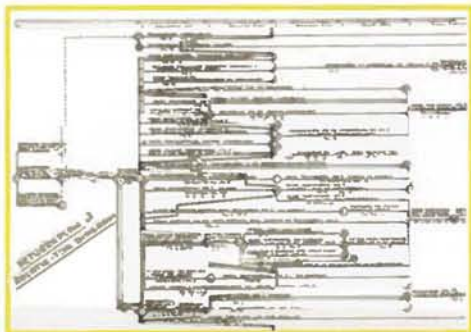
Een belangrijk deel van de (beleidsrelevante) onderzoeksarbeid wordt in 1975 toebedeeld aan de SWOV. De SWOV krijgt bovendien, naast het zelf uitvoeren van onderzoek, ook een taak als adviseur voor de opzet en de uitvoering van onderzoek als dit door anderen wordt verricht. Van deze 'architectenfunctie' wordt verwacht dat zij dubbelures, overlappingsen

en onnodige verschillen van methodiek kan voorkomen. Verder krijgt de SWOV de taak om onderzoeksresultaten zodanig uit te leggen dat ze geschikt zijn voor de beleidsbepaling. Bij die taak zorgt frequent contact met de in 1974 opgerichte Directie Verkeersveiligheid voor een doelmatige wisselwerking tussen het onderzoek en het beleid. Met deze nieuwe taken is het werkterrein van de SWOV uitgebreid: niet alleen zelf onderzoek doen, maar ook architect zijn voor onderzoek van anderen; een ambitie die de SWOV al jaren daarvoor had. In deze nieuwe situatie blijft overigens meteen het voordeel van het feit dat de SWOV zich al in voorgaande jaren was gaan richten op het geven van snelle consulten en adviezen op basis van reeds verricht onderzoek. Dat blijkt van waarde bij de acute problemen waarvoor de rijksoverheid zich geplaagd ziet. Door de algehele bezinning op structurele maatregelen ter vermindering van de verkeersonveiligheid wordt ook in toenemende mate vanuit provinciale en gemeentebesturen een beroep op de SWOV gedaan.

1967

In 1967 wordt de - tot dan organisatorisch gezamenlijk ad hoc functionerende - SWOV in afdelingen gesplitst. Die krijgen elk een eigen taak en worden benoemd als de afdelingen: Weg en Voertuig, Menselijke factoren, Basiswetenschappen, Statistiek en Documentatie, Externe betrekkingen en Algemene





Een planningsschema van de afdeling Planning

zaken. In dat jaar wordt ook de Stuurgroep Menselijke Factoren in de Preventie van Verkeersongevallen opgericht, die als taak krijgt onderzoek op het gebied van de menselijke factoren te begeleiden.

De afdeling die de plannings opstelt, bestaat tot op heden. Veel onderzoekers zullen zich de ondervragingstechniek herinneren van Thijs Lamers en later Fran Lans, die nodig is om tot een deugdelijke planning te komen. Deze plannings zien er indrukwekkend uit, maar leiden er helaas toch niet toe dat de onderzoeken precies volgens plan worden uitgevoerd.

1968

Het jaar 1968 betekent wederom een belangrijke uitbreiding van het personeelsbestand tot 42 medewerkers. Dat noopt tot een rui-

mere huisvestingsmogelijkheid die wordt gevonden in de Deernsstraat te Voorburg, in een marktgebouw dat wordt gedeeld met de Nederlandse Aardolie Maatschappij en met als naaste buur de Rijkspolitie. In dat jaar wordt ook een systeem van netwerkplanning voor de projecten in het leven geroepen. Daardoor blijkt het mogelijk omstandigheden van organisatorische aard die belemmeringen of vertragingen in het onderzoek kunnen veroorzaken, van tevoren te onderkennen, zodat zo nodig vroegtijdig maatregelen kunnen worden genomen. Mede door de invoering van dit systeem worden wetenschappelijk medewerkers zoveel mogelijk ontheven van de toenemende administratieve beslissingen en kunnen zij zich zoveel mogelijk



Behuizing aan de Deernsstraat in Voorburg



(mogelijk aanwezige) achterklep, tenminste als deze laatste van binnen uit te openen is. Bij proeven bleek dat het openen van het portier tijdens de drijfperiode, zelfs direct nadat het voertuig te water was geraakt, niet mogelijk is door de oplopende waterdruk op de buitenzijde. De hiervoor genoemde ontsnappingswegen kunnen geblokkeerd of niet aanwezig zijn. Een mogelijkheid blijft dan nog het verbrijzelen of uit de spanning drukken van de voor- of achterruit. De grootste kans op succes is aanwezig als van binnen uit in een hoek van de rit met voeten of schouder wordt gedrukt.

A.A. Vis, *Auto's te water*

1972 Een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' voor verkeersveiligheidsonderzoek

De kern van het 'integrale verkeersongevallenregistratiesysteem' is de zogenaamde basisregistratie. Deze bestaat uit een 'databank' die een minimum aan gegevens over een maximum aan verkeersongevallen bevat. Er zullen overigens altijd wel leemten in deze registratie blijven, omdat voor het 'verkeersongeval' geen exacte meetinstrumenten bestaan. Er dient echter wel naar een zo groot mogelijke volledigheid (qua omvang van het verschijnsel) gestreefd te worden. Dit is het beste te realiseren door gebruik te maken van de gegevens die door de politie en de verzekeringsmaatschappijen kunnen worden geleverd. Het gaat hierbij om alle essentiële gegevens betreffende verkeersongevallen die op latere tijdstippen niet meer te achterhalen zijn en/of (nog) niet in een subregistratiesysteem zijn opgenomen.

J.C.A. Carlquist, *Een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' voor verkeersveiligheidsonderzoek*

1973 Helmen voor bromfietzers

Een goede pasvorm van de valhelm is van belang voor een goede bescherming en voor de comfortabele draagbaarheid. Men lette daarbij op de volgende punten:

1. Er dient van uitgegaan te worden dat de helm de slaapproef en voorhoofd, zijnde de meest kwetsbare gedeelten van de schedel, afdoende bedekt.
2. De maat die in de helm is aangegeven, moet overeenkomen met het aantal centimeters dat de hoofdomtrek bedraagt; gemeten ter hoogte van de wenkbrauwen en

het 'knobbeltje' op het achterhoofd (het punt waar de schedel naar binnen wijkt).

3. Afgezien van de juiste maat moet de helm rondom het hoofd goed aansluiten zonder te knellen.
4. De helm moet zodanig gedragen worden dat op het voorhoofd de helm tot iets boven de wenkbrauwen doorloopt; daarbij mag de helmrand maar juist gezien worden.
5. Op het achterhoofd moet de helm tot aan het 'knobbeltje' doorlopen, zonder dat bij achteroverbuigen van het hoofd de buitenkant van de hemschaal nek of rug raakt.
6. Wanneer de kinband gesloten is, mag de helm niet of nauwelijks met de hand heen en weer geschoven kunnen worden ten opzichte van de hoofdhuid.

Drs. P.C. Noordzij & ir. H.G. Paar, brochure 'Helm voor bromfietzers'

1974 De energiecrisis en de verkeersveiligheid in november en december 1973

In de maanden november en december 1973 hebben tezamen naar schatting 98 verkeersongevallen met dodelijke afloop minder plaatsgevonden dan op grond van het aantal in voorgaande jaren en maanden verwacht mocht worden. Op de negen in deze maanden voorkomende autoloze zondagen is het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop ongeveer 35 lager dan verwacht mocht worden. Op de zaterdag is, waarschijnlijk als gevolg van verschuiving van verplaatsingen van de zondag naar de zaterdag, het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop zeven maal hoger dan normaal te verwachten; het aantal op de vroege maandagochtenden lag echter zes maal lager. In totaal heeft de maatregel 'autoloze zondag' geleid tot een daling met 34 van het aantal ongevallen met dodelijke afloop, hetgeen 35% is van de totale geconstateerde daling in november en december 1973.

Er zijn echter onvoldoende aanwijzingen om te stellen dat het pakket maatregelen in verband met de energiecrisis '73 de aanwijsbare vermindering van het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop in deze maanden heeft veroorzaakt, met uitzondering van de autoloze zondag en mogelijk de vrijwillige maximumsnelheid. Mogelijk hebben ook het verhoogde draagpercentage van bromfietshelmen en de weersomstandigheden bijgedragen tot deze vermindering.

A. Blokpoel & A. van Deth, *De energiecrisis en de verkeersveiligheid in november en december 1973*

wijden aan wetenschappelijk werk. In 1968 wordt een adviseur aangesteld op het gebied van methoden van onderzoek en data-analyse, Matthijs Koonstra. De SWOV bestaat in die tijd uit de afdelingen Algemene Zaken (K. Hoekzema) Personeelszaken (Cornelis Kabau), Menselijke Factor (Dick Griep), Weg en Voertuig (Pim Slop), Basiswetenschappen (Duco Schreuder vanaf 1-1-'69), Statistiek en Documentatie (Joop Carlquist), Internationale Samenwerking (Eduard Thöenes) en Externe Betrekkingen (Rob Maas).

1969

In 1969 groeit het medewerkersbestand opnieuw: nu tot 51. Naast administratieve en d'irectieadviseurs worden ook medische en statistische adviseurs aangetrokken. Verder worden de onderzoeksafdelingen uitgebreid

met de afdeling Verkeer onder leiding van Jaap van Minnen.

De activiteiten spitsen zich in dit jaar vooral toe op het afronden van onderzoek dat dateert uit de eerste jaren van het bestaan. Naarmate aan meer onderwerpen toegepast onderzoek wordt verricht, blijkt steeds meer gebrek aan fundamenteel inzicht over de mogelijkheden en beperkingen van de mens als verkeersdeelnemer. Met minister drs. J.A. Bakker wordt overeengekomen dat de SWOV de behoefte aan fundamentele kennis gaat bepalen, waarna een onderzoeksprogramma zal worden opgesteld dat minder worden beïnvloed door incidentele opdrachten. Ook zal de SWOV zich meer gaan toespitsen op kennisoverdracht en op assistentie bij het interpreteren van onderzoeksresultaten door beleidsinstanties. Omdat directe betrokkenheid bij



De laatste proefneming van 'Auto's te water' in 1969



de beleidsvorming strijdig is met de onafhankelijke positie van de SWOV, worden overheidswerkgroepen ingesteld waarin de SWOV optreedt als adviseur.

1970

Het jaar 1970 betekent een uitbreiding tot 68 medewerkers. Voor de organisatie betekent dat het ontstaan van twee nieuwe afdelingen: de afdeling Verkeer en de afdeling Medisch onderzoek. De afdeling Statistiek en Documentatie wordt onderverdeeld in secties Analyse (Paul Verhoef), Waarneming en Verwerking (Joop Arnoldus), Basisgegevens (Ton Blokpoel), Literatuuronderzoek en Documentatie (Frits Demmenie) en Bibliotheek (Geke Teeuw).

1971

In 1971 wordt de organisatiestructuur van de SWOV belangrijk gewijzigd. De structuur van de afdelingen volgens de indeling mens, voertuig, weg(verkeer) wordt verlaten. De nieuwe structuur is gebaseerd op een verdeling van het onderzoeksterrein naar situaties die zich voordoen voor, tijdens en na ongevallen. Dat leidt tot drie onderzoeksafdelingen: Precrash-, Crash- en Postcrash-onderzoek, waarbij de eerstgenoemde afdeling wordt gesplitst in theorievorming en praktijk-onderzoek. Binnen de afdelingen is de personeelsbezetting - die toeneemt tot 73 medewerkers - multidisciplinair van aard. Naast de

onderzoeksafdelingen telt de SWOV nu nog drie andere afdelingen: Projectcoördinatie, Externe betrekkingen/Redactie en productie, en Algemene zaken.

Om het ruimtegebrek in verband met de toestroom van nieuwe medewerkers het hoofd te bieden wordt toevlucht gezocht in een dependance aan de Juliana van Stolberglaan te Den Haag.

1972

In 1972 kan een geplande en noodzakelijke uitbreiding van het personeelsbestand tot 83 medewerkers niet worden gerealiseerd. Door vertrek daalt het aantal tot minder dan 70.

1973

In 1973 wordt Nederland geconfronteerd met de eerste oliecrisis. Zowel in personeel als in financieel opzicht gaat die crisis niet onge-



Een autolede zondag tijdens de energiecrisis

1975 Heupgordels en driepuntsgordels

De resultaten van het SWOV ongevalsonderzoek geven aan dat, als er al verschillen bestaan in effectiviteit tussen heup- en driepuntsgordel, deze verschillen zo klein zijn dat hiermee zeker niet kan worden aangetoond dat één van beide typen de voorkeur verdient boven het andere. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt ook dat diagonaalgordels een grotere kans op letsel geven in vergelijking met de driepunt- en heupgordels. Een algemene toepassing is daarom niet gewenst. Toch wordt een absolute verordening van dit type overdreven geacht. Buitenlandse onderzoeken geven aan dat zowel heupgordels als driepuntsgordels zeer effectief zijn. De conclusie is dan ook dat heupgordels en driepuntsgordels beide zeer belangrijke middelen zijn in de strijd tegen de verkeersongevalligheid.



Ir L.T.B. van Kampen & ir A. Edelman, Heupgordels en driepuntsgordels. Een vergelijking van de effectiviteit

1975 Bouwstenen voor het Beleid Verkeersveiligheid, hoofdstuk I: Beleid in het algemeen en verkeersveiligheidsbeleid in het bijzonder

Op 5 november 1974 ontving de SWOV officieel opdracht bouwstenen te leveren voor het Beleidsplan Verkeersveiligheid. Hierna gaf de minister aan dat hij het Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid - evenals de Nota Verkeersveiligheid 1967 - wilde laten vergezellen van een bijlage waarin de verschillende factoren die de verkeersveiligheid bepalen, in hun onderlinge samenhang worden beschreven. Het hoofddoel van het verkeersveiligheidsbeleid moet dus zijn het aantal doden en gewonden als gevolg van verplaatsingen langs de weg te verminderen (aantal doden en gewonden per 100 duizend inwoners).

SWOV Bouwstenen voor het Beleidsplan Verkeersveiligheid



1976 Verkeersveiligheid in plattelandsgebieden I

De verkeersonveiligheid in de Beemster is in absolute zin voor een belangrijk deel het gevolg van hoge intensiteiten. In relatieve zin is het voornamelijk een gevolg van de combinatie van erf- en verkeersfunctie. Aanbevelingen voor maatregelen richten zich daarom op scheiding van erf- en verkeersfunctie en de verschuiving van de hoge intensiteiten naar wegen met uitsluitend een verkeersfunctie. In verband daarmee is het van bijzonder belang welke keuzes voor aansluiting van het oorspronkelijke wegennet op de nieuwe wegen S10 (autoweg) en R7 (autosnelweg) wordt gemaakt. De SWOV beveelt aan om hierbij rekening te houden met de verkeersintensiteiten die blijken uit een prognose die gebaseerd is op de resultaten van kentekenonderzoek.

Er is een beslissingsmodel ontwikkeld waarmee, op basis van geschatte kosten en baten, ook van andere aspecten dan verkeersveiligheid prioriteiten kunnen worden vastgesteld voor de mogelijke maatregelen. Het verslag van de werkgroep 'Verkeersveiligheid Beemster' vermeldt de gekozen verkeersveiligheidsmaatregelen voorzien van een prioriteit die berekend is op grond van geschatte kosten en baten per maatregel.

Ir. S.T.M.C. Janssen, Verkeersveiligheid in plattelandsgebieden I. Advies voor Verkeersveiligheidsmaatregelen in de Beemster

1977 Verkeersstroommodellen (II)

Onlangs heeft de SWOV de macroscopische verkeersstroomkenmerken intensiteit, dichtheid en gemiddelde snelheid en de daarmee sterk samenhangende kenmerken onderzocht.

Wat betreft de onderlinge relaties tussen deze kenmerken zijn alleen die, die min of meer per definitie gelden, aan de orde gekomen. Zo gold in het algemeen dat de intensiteit gelijk was aan het product van de dichtheid en de gemiddelde snelheid. Dit wordt nu voortgezet met een behandeling van de relaties tussen twee van de drie verkeersstroomkenmerken intensiteit, dichtheid en gemiddelde snelheid, die bekendstaan onder de naam basisdiagrammen.

Ir. H. Botma, State of the art rapport 'Verkeersstroommodellen', Deel III. Het basisdiagram

merkt aan de SWOV voorbij. Terwijl de hoeveelheid werk sterk toeneemt, moet vanwege bezuinigingen de geplande en dringend noodzakelijke toename van het aantal medewerkers worden afgeremd. Ook het aantal ondersteunende functies moet worden ingekrompen. Ondanks dit alles is er nog steeds sprake van een te krappe behuizing. Binnen de verdeling precrash- en postcrash-onderzoek worden de onderzoeksopdrachten verder onderverdeeld in beleidsvoorbereidend, evaluatie- en basisonderzoek.

1974

In 1974 komt een interdepartementale overlegstructuur tot stand ter voorbereiding van het verkeersveiligheidsbeleid. De bedoeling is dat de in ontwikkeling zijnde denkbeelden en strategieën worden neergelegd in een nationaal Beleidsplan Verkeersveiligheid. De SWOV krijgt het verzoek om op korte termijn en in enkele fasen de wetenschappelijke bouwstenen te leveren voor dit plan. Dit mondt uit in het omvangrijke, uit vijf delen bestaande rapport Bouwstenen voor het Beleidsplan Verkeersveiligheid, dat in dat jaar verschijnt. Een zesde deel dat iets later gereedkomt, is nooit als zodanig gepubliceerd. Inmiddels is binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Directie Verkeersveiligheid (DVV) opgericht, die bij de invulling van de werkzaamheden de gesprekspartner van de

SWOV wordt. De eerste directeur daarvan is drs. P. Allewijn, die later wordt opgevolgd door ir. P.B. van Gurp. Daarvoor was de gesprekspartner de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van de Hoofddirectie van de Waterstaat van Rijkswaterstaat, met achtereenvolgens B. Quist en J. Overakker als hoofden van die afdeling.

Een andere belangrijke ontwikkeling is dat een aanzet wordt gegeven voor de oplossing van de financiële en personele problemen zoals die in de voorgaande jaren optraden. Die oplossing wordt gevonden in een nieuw financieringssysteem van de opdrachtgevers het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Daarbij worden de particuliere instellingen die de SWOV mede financieren (ANWB, RAI en NVVA) en die borg staan voor de onafhankelijke status van de stichting, ontzien.

1975

In 1975 wordt het Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid aan het parlement aangeboden. Het plan geeft de noodzaak aan van wetenschappelijk onderzoek als middel om de veiligheidsaspecten van het gehele verkeersgebeuren te kunnen overzien. De coördinatie van het onderzoek dat de rijksoverheid op dit terrein laat uitvoeren komt in handen van de Directie Verkeersveiligheid. Die wordt daarin bijgestaan door de Centrale



Commissie voor de Verkeersveiligheid (met vertegenwoordigers van de kerndepartementen voor de verkeersveiligheid) en door de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid (met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties). De minister van Verkeer en Waterstaat is coördinerend minister voor de verkeersveiligheid.

1976

In 1976 telt de SWOV 83 vaste medewerkers, vier tijdelijke in verband met het project Ongevallenanalyse en ook drie adviseurs: een voor medische aangelegenheden, een voor het vakgebied Methoden en Technieken en een voor personele aangelegenheden. De organisatie telt dan negen afdelingen: Wetenschapsbeleid (met een wisselend afdelingshoofd), Voorlichting (Rob Maas), Personele zaken (Joop van den Akker), Researchcoördinatie (Joop Carlquist), Algemene zaken (Arnold Schmeitz), Projectvoorbereiding en Begeleiding (Hans Paar), Theorievormend onderzoek precrash-projecten TOP (Bob Roszbach), Praktijkonderzoek precrash-projecten POP (Piet Noordzij) en Crash- en Postcrash-onderzoek CPCO (Ton Edelman). In dit jaar wordt ook begonnen met een functie- en taakanalyse en een (her)waardering van alle medewerkers. Door de ontwikkeling in de voorgaande jaren wordt de onderlinge afstemming van functies en taken niet meer



Dependance in het 'FINA-gebouw' aan de Nieuwe Havenstraat in Voorburg

als optimaal beoordeeld.

Om het huisvestingsprobleem op te lossen neemt de SWOV een dependance in gebruik in het Damsigt-kantoorgebouw (in de wandeling 'Fina-gebouw' genoemd) op de grens van Voorburg en Leidschendam en ook een op het Koningin Julianaplein in Voorburg (het AMRO-gebouw).

De besprekingen over nieuwe subsidievoorwaarden kunnen nog niet worden afgerond

1978 Alcoholgebruik onder automobilisten

Het alcoholgebruik onder automobilisten is tussen 1970 en 1973 toegenomen. Hoewel in 1973 het percentage automobilisten dat gedronken had, groter was dan in 1970 en 1971, waren de BAG-waarden in 1973 minder hoog. In het laatste weekende voor 1 november 1974 bleek het alcoholgebruik reeds te zijn gedaald ten opzichte van dat van voorgaande jaren.

De resultaten van 1974 zijn niet in de statistische toetsen opgenomen. Toch kan worden gesteld dat onmiddellijk na de invoering van de alcohollimiet in november 1974 de automobilisten tijdens de weekeindnachten vrijwel alcoholvrij waren. Binnen dat jaar steeg het alcoholgebruik vrij snel, maar bleef toch nog ver onder het niveau van vóór de wetwijziging. De jaren daarna verliep de stijging geleidelijker, zodat ook in 1977 (drie jaar na de wetwijziging) het niveau van alcoholgebruik nog altijd lager is dan vóór de wetwijziging.

Drs. P.C. Noordzij, A.A. Vis & ing. J.A.G. Mulder
Alcoholgebruik onder automobilisten

1979 Handleiding aanpak VOC gereed

In het voorjaar van 1979 installeerde minister Tuynman van Verkeer en Waterstaat de Werk- en Stuurgroep Verkeersongevallenconcentraties (VOC). Binnen de gestelde termijn van zes maanden is de Werkgroep erin geslaagd een handleiding te produceren voor de aanpak van dergelijke concentraties, plaatsen waar veel ongevallen gebeuren. Half januari zal de handleiding door de Directie Verkeersveiligheid (DVV) worden verspreid onder een grote groep betrokkenen bij de verkeersveiligheid. De DVV trad op als coördinator bij het totstandkomen van de handleiding. De SWOV die zowel in de Werk- als in de Stuurgroep was vertegenwoordigd, heeft inmiddels van de DVV opdracht gekregen om een onderzoeksopzet te maken voor een evaluatieplan van de handleiding.

Ir E. Asmussen, ir F.C.M. Wegman, drs S. Oppe, e.a.
Aanpak verkeersongevallenconcentraties. Handleiding Stuur- en Werkgroep onderzoek Verkeersongevallenconcentraties



1979 De Nederlandse band geprofileerd

Ongeveer een half procent van alle banden van de aan het verkeer deelnemende personenauto's heeft een profiel diepte van minder dan 1 mm en ruim één procent een profiel diepte van tussen 1 en 1,6 mm. Hooguit vijf procent van alle banden heeft een profiel diepte van minder dan 2 mm. Van alle aan het verkeer deelnemende personenauto's heeft ongeveer anderhalf procent ten minste één band met een profiel diepte van minder dan 1 mm, circa vijf procent heeft ten minste één band met een profiel diepte van tussen 1 en 1,6 mm. Circa tien procent van de personenauto's heeft ten minste één band met een profiel diepte van minder dan 2 mm.

Wanneer alle personenauto's voorzien zouden zijn van banden met een profiel diepte van 1,6 mm of meer, zou het aantal personenauto-ongevallen met letsel of dodelijke afloop naar schatting met maximaal 1% afnemen.

Ir. L.H.M. Schlösser, De Nederlandse band geprofileerd

1980 De effecten van verkeersdrempels

SWOV-onderzoek naar verkeersdrempels die het Engelse TRRL heeft ontwikkeld, en die door het SVT in Nederland in verbeterde vorm worden aanbevolen, leidt tot de volgende conclusies:

- Ze kunnen de rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer verlagen.
- Ze kunnen het sluipverkeer doen verdwijnen.
- Ze hoeven niet te leiden tot meer verkeerslawaai.
- Ze kunnen het voetgangersgedrag in positieve zin beïnvloeden (oversteekgedrag en oversteekmogelijkheden).
- Uit Engels onderzoek blijkt dat ze in bepaalde omstandigheden de verkeersveiligheid duidelijk positief kunnen beïnvloeden.
- Gezien de positieve onderzoeksresultaten in Nederland en het buitenland is experimentele toepassing in Nederland zeker gerechtvaardigd.

Drs. J.H. Kraay, De effecten van verkeersdrempels

1981 Slecht uitzicht vrachtwagenchauffeur bedreigend voor fietser en bromfietser

Vrachtwagenbestuurders zien hele stukken van hun voertuig niet, vooral de achter- en rechterzijde. Mede hierdoor vielen

Wel wordt de SWOV geconfronteerd met de consequenties van nieuwe bezuinigingsmaatregelen bij de rijksoverheid. Dit heeft het niet kunnen opvullen van vacatures en verschuiving van prioriteiten in het onderzoeksprogramma tot gevolg.

In mei van dat jaar vindt in Amsterdam het SWOV-congres 'Toekomst in veiligheid' plaats. Tijdens dit congres staat het Beëindigingsplan voor de Verkeersveiligheid centraal. In dat plan richt de minister van Verkeer en Waterstaat zich op structurele maatregelen (omdat er geen algemene maatregelen meer te bedenken zouden zijn). SWOV-voorzitter Westerhout beëindigt zijn welkomstwoord met de zinnen: 'Dergelijke maatregelen (bedoeld zijn de structurele maatregelen) zijn zeer gecompliceerd en zeer duur. Structurele maatregelen worden des te moeilijker gerealiseerd naarmate het geld schaars wordt. Maar bedacht moet dan worden dat in de tijd dat geld schaars is, de materiële schade van verkeersonveiligheid des te zwaarder drukt. Niet uit menselijk oogpunt, maar ook uit economische overweging verdient het dan aanbeveling te investeren in structurele verbeteringen voor de verkeersveiligheid.' We schrijven 1976.

In dat jaar is ook besloten om de jaarverslagen een ander aanzien te geven en onder een minder groot publiek te verspreiden. Om toch meer uitgebreid melding te kunnen maken van uitgevoerd onderzoek en de resultaten



SWOV congres 'Toekomst in veiligheid', met v.l.n.r. de heren Kuiperbak, Stokvis, Westerhout, Asmussen, Allewijn en Beukers

daarvan, verschijnen tot en met 1981 vijf publicaties die getiteld zijn als 'De SWOV in...'. De functie daarvan zal in 1979 worden overgenomen door het eens per kwartaal te verschijnen SWOV-schrift.

De periode 1977-1983

De periode 1977-1983 is er een van consolidatie. Het onderzoeksprogramma wordt aangepast aan nieuwe prioriteiten zoals die door minister drs. T.E. Westerterp zijn vastgesteld in het 'Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid', dat in 1975 is opgesteld.

De tijd van de grote, relatief eenvoudig te treffen maatregelen die een belangrijk effect hebben op de verkeersveiligheid, is voorbij. Meer en meer wordt Nederland geconfronteerd met de ingewikkeldheid van het probleem van de verkeersonveiligheid. De SWOV wordt door de minister intensief betrokken bij



het voorbereiden van een aantal onderdelen van het op te stellen Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid.

Tevens begint er een ontwikkeling waarbij de SWOV opdrachten krijgt die buiten de basis-subsidie om worden gefinancierd. Dat noopt tot herziening en aanvulling van de subsidievoorwaarden, waarover overleg op gang wordt gebracht.

Er start een procedure die na overleg met de Rijkskantoor machinecentrale en de Commissie Automatisering Rijksdiensten ertoe leidt dat nog in 1978 een minicomputer wordt geïnstalleerd die wordt gefinancierd uit de budgetten van het lopende onderzoeksprogramma. Het eerste systeem bestaat uit een PDP 11/34A 16-bits centrale processor unit, waaraan een 67 megabyte schijf eenheid is gekoppeld als voornaamste medium voor externe informatieopslag. Daarnaast zijn er twee eenheden voor magneetbanden die speciaal geschikt zijn voor de verwerking van zeer grote hoeveelheden (ongevallen)gegevens. Verder zijn op het systeem vijf terminals en een regeldrukker aangesloten; drie terminals daarvan hebben een beeldscherm, de beide andere zijn schrijvende terminals. Het systeem kan ook via een telefoonverbinding worden aangesloten op de grote computer van het Centraal Rekeninstituut van de Rijksuniversiteit Leiden.

Vanuit de maatschappij ontstaat vanaf 1979 druk om in geproduceerde jaarverslagen niet

alleen de productieve en financiële elementen aan de orde te laten komen, maar ook het sociale element. Dat wil zeggen dat in een jaarverslag ook de uitvoering van het sociale beleid nader moet worden belicht.

Overwogen wordt in 1979 om de afdeling Wetenschapsbeleid op te heffen en de taken daarvan te laten overnemen en voortzetten door medewerkers van de onderzoeksafdelingen zelf. De afdeling Projectvoorbereiding en -begeleiding wordt omgevormd tot de afdeling Projectvoorbereiding en advies (PV&A). De SWOV gaat consulten schrijven waarin wetenschappelijke kennis wordt toegepast op een specifieke (beleids)probleemstelling. Er komen of zijn nu drie vormen van gestructureerd intern overleg:

- De stafvergadering bestaande uit de afdelingshoofden voorgezeten door de directeur. Iedere maand vindt een oordeelsvormende themavergadering plaats ter voorbereiding van het te voeren directiebeleid alsook een 'informatieve vergadering' waarin vanuit de afdelingen wordt gerapporteerd aan de stafvergadering (alles 'volgens plan').
- De coördinatiecommissie bestaande uit afdelingshoofden die budgettaire verantwoordelijkheid dragen. Deze bereidt onder voorzitterschap van de researchcoördinator het Financieel Meerjarenplan (FMP) voor, waarvan werkschema en begroting onderdeel uitmaken.



in de periode van 1975 tot 1980 150 verkeersdoden bij een aanrijding met een rechtsafslaande vrachtauto. Het blijkt dat een rechts naast de vrachtwagen rijdende fietser of bromfietser 'over het hoofd' wordt gezien. Ook treedt er bij rechtsafslaande vrachtwagens een zogenaamde baanverbreiding op: de achterste wielen snijden dan als het ware de dode hoek af.

De SWOV heeft aanbevelingen gedaan ter verbetering van deze situatie. De aanbevelingen houden onder meer in dat gebruik moet worden gemaakt van spiegels met een combinatie van nagenoeg vlakke en gekromde spiegels. De plaatsing en grootte van deze spiegels moeten goed worden afgestemd op de eisen en afmetingen van het voertuig. Andere middelen om het zichtveld voor vrachtautochouffeurs te verbeteren zijn het verlagen van de zijruiten, het plaatsen van extra spiegels en het aanbrengen van draaibare achterassen om baanverbreiding in bochten te verkleinen. Om de letselerst bij botsingen met een vrachtauto te verminderen kan worden gedacht aan het afschermen van de zijkant van de vrachtauto.

Verkeerstechnische oplossingen zijn voorts een aparte opstelruimte voor tweewielers bij stoplichten, zodat zij zich vóór de vrachtauto kunnen opstellen. Tot slot zouden vrachtauto's kunnen worden geweerd uit gebieden met smalle straten en scherpe bochten en zouden distributiecentra buiten de bebouwde kom kunnen worden geplaatst.

A. Blokpoel & ing. J.A.G. Mulder, Het zichtveld van bestuurders van vrachtwagens

De periode | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983

1982 Tunnelverlichting aanpassen aan het 'natuurlijk licht'

Bij veranderingen in lichtniveau komt het voor dat de aanpassing van de visuele waarneming van de weggebruiker achterblijft en een 'defect' vertoont. Dit adaptatiedefect speelt een doorslaggevende rol bij de bepaling van de juiste verlichting van tunnelingangen. Zeer hoge waarden van de buitenluminantie zullen uiteraard een groot adaptatiedefect tot gevolg hebben. Praktijkervaringen en laboratoriumonderzoeken leveren hierbij tegenstrijdige resultaten op. Grote verschillen in verlichtingsniveau tussen buiten de tunnel en daarbinnen zullen moeten worden opgevangen door een 'drempelzone' in het eerste deel van de tunnel. Het verlichtingsniveau daar kan worden bepaald met de speciaal daarvoor ontwikkelde proeven van Schreuder.

Dr.ir. D.A. Schreuder, De verlichting van tunnelingangen

1983 Vehicle dynamics and crash dynamics with minicomputer (VEDYAC)

VEDYAC stands for Vehicle Dynamics and Crash Dynamics, a flexible computer model which is able to compute and display movements of bodies in space and what happens when they collide. VEDYAC is able to simulate all sorts of manoeuvres and collisions, not only real life traffic situations but even situations that exist only in theory, for which full-scale crash tests are not yet feasible.

VEDYAC can simulate collisions between vehicles: cars, buses, lorries, trains, ships or aircraft even space shuttles. VEDYAC can also show how vehicles behave in relation to their environment, i.e. road, shoulder, dyke, fixed roadside objects.

The results of the simulation can be shown in three different forms.

- A numerical series can be presented in the form of graphs.
- Printed computer graphics show the course of a crash, for instance in visual form.
- A videotape recording shows the course of a crash in its entirety and the behaviour of the vehicles and objects involved.

Ir. T. Heyer & ir. J. van der Sluis, ing. W.H.M. van de Pol, Vedyac crash simulations

- De (vrijwillige) Ondernemingsraad, bestaande uit vijf gekozen leden voorgezet door de directeur (een bandrecorder registreert het overleg en wordt gebruikt voor het verslag).

De subsidievoorwaarden worden voorlopig verlengd tot 1980. Bij de onderhandelingen daarover komt het accent te liggen op de visie die bestuur en subsidiegever hebben over de positie van de SWOV in de toekomst. Het overleg daarover vordert traag en leidt bovendien tot uitstel van een definitieve vaststelling van de subsidie over voorgaande jaren. Het jaar 1980 is een moeilijk jaar voor de SWOV. Er is dan nog steeds overleg gaande over de subsidievoorwaarden, dat, zoals wel de bedoeling was, nog niet kan worden afgerond. Dit heeft tot gevolg dat de voorlopige voorwaarden moeten worden verlengd tot 1981. Dit heeft een blijvende onduidelijkheid over de status en positie van de SWOV tot gevolg. Daarnaast doen zich nog andere ontwikkelingen voor die van belang zijn voor die positie. In 1981 zal de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid, waarmee de SWOV a.s. sinds 1979 een samenwerkingsovereenkomst heeft, een formele status als Raad krijgen. De samenwerking zal worden voortgezet en uitgebouwd met inachtneming van de onafhankelijkheid van beide instituten. Het overleg over de subsidievoorwaarden wordt in 1981 afgerond. De uitgangspunten

hierbij zijn:

- De status van de SWOV is die van een instituut met een centrale positie op het gebied van onderzoek naar verkeersveiligheid. Zij is belast met de integratie en het toepasbaar maken van zelf of door anderen verricht onderzoek. De wetenschappelijke onafhankelijkheid wordt gewaarborgd.
- De financiering zal plaatsvinden volgens het zogenaamde tekortenmodel. Op basis van tevoren ingediende en goedgekeurde (werkplan)begrotingen zal het exploitatietekort worden gesubsidieerd. De SWOV kan afzonderlijk gefinancierde opdrachten van derden accepteren.
- Afhankelijk van de behoefte aan onderzoek overeengekomen in een meerjarenprogramma scheidt de subsidiegever de nodige waarborgen voor de continuïteit van de SWOV.

De nieuwe subsidievoorwaarden worden in 1982 van kracht en een belangrijk onderdeel daarvan is het programmeringsoverleg tussen Rijk en SWOV. Het blijkt een goed middel om de relevantie van het beleidsondersteunend onderzoek te bepalen. In 1979 is voor de eerste maal sprake van detachering. De minister vraagt de SWOV - vanwege bezettingsproblemen bij de Directie Verkeersveiligheid - een van de stafmedewerkers ter beschikking te stellen om voor die Directie werkzaamheden te verrich-



ten. Deze detachering wordt niet voortgezet, omdat hi erdoor wellicht belangenverstrengeling kan ontstaan.

Om sneller over de resultaten van onderzoek te kunnen rapporteren wordt een kwartaaluitgave geïntroduceerd: SWOV-schrift verschijnt in september van 1979 voor de eerste maal. In een frequentie van viermaal per jaar wordt in deze publicatie een overzicht gegeven van de belangrijkste onderzoeksresultaten.

De Raad van Advies voor het Wetenschapsbeleid geeft in 1980 een kritische beschouwing over de wijze waarop het onderzoeksbeleid en de onderzoeksprogrammering van de SWOV tot stand komt en hoe dit aansluit bij het door de overheid te voeren algemene wetenschapsbeleid. Het bestuur spreekt zich uit tot het instellen van een Programma Adviesraad, waarin richting en inhoud van het door de SWOV uit te voeren basisonderzoek en de aansluiting daarvan bij onderzoek door anderen ter discussie zullen worden gesteld.

Het gevoerde en te voeren personeelsbeleid is in 1980 een belangrijk punt van overleg met de OR, die inmiddels een formele zogenaamde 100+- status heeft gekregen op grond van de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). Dit betekent dat de OR meer uitgebreide bevoegdheden krijgt, als ware deze de OR van een organisatie met meer dan 100 medewerkers. Duidelijk wordt dat het arbeidsvoorwaardenbeleid via een CAO

gestalte dient te krijgen en het overleg hierover wordt tot stand gebracht tussen een vertegenwoordiger van het bestuur en bestuurders van vier vakorganisaties, die een belangrijk deel van het personeel vertegenwoordigen. Een ander deel van het personeel heeft zich verenigd in de Vereniging van SWOV-medewerkers (VSM). Deze VSM heeft geen formele onderhandelingspositie, maar wordt, evenals het niet-georganiseerde personeel, betrokken bij het besluitvormingsproces. Voor deze plaatsbepaling in het overleg is een uitspraak van de Haagse Rechtbank nodig in een door de VSM aangespannen kort geding tegen de betrokken vakbonden en de SWOV. Uniek is dat de onderhandelingen over de CAO die worden gevoerd tussen vakbondsbestuurders en mr. J.W.R. Sanders als vertegenwoordiger van het bestuur worden bijgewoond door zogenaamde waarnemers die gekozen zijn vanuit de vakbondsleden. De SWOV constateert in 1981 dat in het beleidsdenken een toenemende aandacht valt waar te nemen voor de kwetsbare groepen verkeersdeelnemers. Het regeerakkoord van het kabinet Van Agt II dat dit jaar is opgesteld, geeft aan dat er een Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid zal worden opgesteld waarin deze kwetsbaren centraal staan. De SWOV anticipeert op die ontwikkelingen door onderzoek te initiëren dat op deze problematiek is gericht.

In 1983 vinden de belangrijkste activiteiten

1983 Van 'Heer' in het verkeer' naar 'beheerst verkeer': verkeersonveiligheid eist nieuwe benadering

Het bestrijden van de verkeersonveiligheid door overheden is een verbrokken gebeuren. Dit is te wijten aan achterhaalde wijzen van denken, zoals het monocausaal denken en werken. Ieder ongeval wordt als een uniek probleem beschouwd en de monocausaal gevonden oorzaak levert de oplossing. Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat die oplossing nieuwe problemen kan veroorzaken. Ook alle pogingen om brokkenmakers aan te wijzen en te straffen of te heropvoeden tot 'Heer in het verkeer' bleken vruchteloos. Maar toch wordt het soms weer geprobeerd. Dan is er nog de 'noodlot'-benadering waarbij ongevallen volledig worden beschouwd als kansverschijnselen waar dus niets tegen te doen is. Die benadering heeft maar een beperkt effect, doordat men zich slechts op de gevolgen van ongevallen concentreert.

Prof.ir. E. Asmussen, Van 'Heer in het verkeer' naar 'beheerst verkeer'

1984 De dynamische systeembenadering van de verkeersonveiligheid nader beschouwd

De dynamische systeembenadering van de verkeersonveiligheid komt in het kort op het volgende neer. Zowel het vervoer en verkeersproces, dat kan uitmonden in ongevallen, als het botsproces worden beschouwd als een in de tijd voortschrijdend (het dynamische aspect) geheel van opeenvolgende, steeds kritieker wordende combinaties van omstandigheden en gebeurtenissen. Die leiden uiteindelijk tot letsel en schade. In principe kan aan dit proces in elke fase een halt toegeroepen worden. Omdat het een dynamisch proces is, moet vaak al in de omstandigheden vóór voorafgaand aan het ongeval worden ingegrepen. Daarbij is zelden sprake van één oorzaak en één omstandigheid, maar is er altijd sprake van een kritieke samenloop van omstandigheden.

Prof.ir. E. Asmussen & A. Kranenburg, Dynamische systeembenadering van de verkeersonveiligheid



1985 Tien jaar onderzoek naar Brabantse verkeers- onveiligheid afgesloten

Het provinciaal bestuur van Noord-Brabant heeft op 2 november 1985 het laatste deel aanvaard van een serie van tien rapporten over de aanpak van de verkeersonveiligheid in die provincie. Hiermee is tien jaar onderzoek afgesloten. Dit onderzoek werd uitgevoerd in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Provinciale Waterstaat.

Medeoorzaak van veel ongevallen bleek het historisch gegroeide wegverloop in de regio en de landschappelijke aanpak van de wegen. Methoden werden aangegeven om zulke ongevallen te voorkomen of de ernst van de afloop te verminderen, waarbij niet onmiddellijk de bomen worden omgehakt. Daarnaast werd onderzoek gedaan naar het oplossen van andere gevaarlijke punten, zoals gelijkvloerse kruisingen. De SWOV heeft aangegeven hoe dit verbeterd kan worden. Ook heeft de SWOV nieuwe registratietechnieken bedacht en beproefd om de kenmerken van plaatsen waar ongevallen gebeuren, systematisch in verband te brengen met de gegevens van de ongevallen zelf.

*Drs. R. Roszbach, F. Poppe, L.H.M. Soons & M. Schilperoord,
De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant.*

1986 Handleiding conflictobservatietechniek DOCTOR

Weggebruikers bevinden zich op een botskoers als men maai een van beide iets moet ondernemen om een botsing te vermijden. Naarmate het moment waarop wordt gereageerd, geteld op de naderingssnelheden en reactiemogelijkheden van beide betrokkenen, dichtert het moment waarop een botsing zal plaatsvinden, is de verkeerssituatie potentieel gevaarlijk.

Is de beschikbare manoeuvreerruimte kleiner dan de bij een normaal reageren benodigde ruimte, dan is er sprake van een kritieke verkeerssituatie. Onder een conflict wordt een kritieke verkeerssituatie verstaan waarbij twee (of meer) weggebruikers elkaar zodanig naderen dat een botsing dreigt en er een reële kans op lichamelijk letsel of materiele schade aanwezig is als hun koers en snelheid onveranderd blijven. De ernst van een conflict wordt vastgesteld aan de hand van zowel de kans op botsen als de omvang van de gevolgen indien een botsing zou hebben

van de SWOV op het gebied van de theorievorming plaats in het internationale verband van een OECD-onderzoekgroep 'op hoog niveau'. De OECD heeft de groep opgedragen een raamwerk te maken voor een geïntegreerde aanpak van het probleem van de onveiligheid. Het gaat daarbij niet alleen om integratie van onderzoek waarbij verschillende takken van wetenschap samenwerken om kritische situaties op te sporen en te analyseren, maar ook om integratie van onderzoek, beleid en beheer. De SWOV vervult, samen met de Verenigde Staten, een voortrekkersrol in de groep die bestaat uit vertegenwoordigers van de meeste Westeuropese landen, de Verenigde Staten, de World Health Organisation en het Comité Européen des Ministres de Transport. Resultaat van die rol zijn een 'background paper' als uitgangspunt van de discussie en een theoretisch kader voor de beheersing van de onveiligheid. Dat laatste vormt de spil voor het eindrapport van de groep.

Bij het beleidsondersteunend onderzoek dat zich richt op omvang en ontwikkeling van de onveiligheid, factoren over ontstaan en afloop van ongevallen en op ontwikkeling en effect van maatregelen, wordt nauw samengewerkt met bedrijfsleven en met wetenschappelijke instituten in binnen- en buitenland. Er ontstaat een omslag in het denken over de onveiligheid, die steeds minder als een natuerverschijnsel lijkt te wordt beschouwd.

Er moeten daarbij geen geïsoleerde oplossingen voor problemen worden gezocht, maar het functioneren van het gehele verkeers- en vervoersysteem moet worden verbeterd. Daar is niet alleen integratie van kennis uit verschillende takken van wetenschap voor nodig, maar ook betere integratie van onderzoek, beleid en beheer. Erik Asmussen, in 1983 benoemd tot buitengewoon hoogleraar Verkeersveiligheid aan de TUD, geeft dit aan in zijn inaugurele rede, die als titel meekreeg: "Van 'Heer in het verkeer' naar 'beheerst verkeer'".

1977

In 1977 neemt het personeelsbestand toe tot 88 medewerkers. Het aantal tijdelijke medewerkers en adviseurs verandert niet. Omdat behoefte ontstaat aan een personeelsvertegenwoordiging heeft zich spontaan een voorbereidingscommissie geformeerd. Deze gaat mogelijkheden en wenselijkheden onderzoeken en een concept-reglement opstellen. De verwachting is dat verkiezingen om een dergelijke personeelsvertegenwoordiging te realiseren, in 1978 kunnen plaatsvinden.

1978

In 1978 worden de afdelingen TOP en POP weer samengevoegd tot een afdeling Precrash-onderzoek (PCO) naast Crash & Postcrash-onderzoek (CPCO). Een nieuwe afdeling Methoden en Technieken wordt in



het leven geroepen. De Stafvergadering als vergadering van afdelingshoofden onder voorzitterschap van Erik Asmussen, een coördinatiecommissie voor onderzoek onder leiding van Joop Carlquist en een voorlichtingscommissie onder voorzitterschap van Rob Maas zien het licht.

Er wordt een gesprek op gang gebracht over het delegeren van directietaken aan twee van de functionerende afdelingshoofden, Hans Paar en Joop Carlquist.

Samen met de ANWB wordt in 1978 het eerste Nationaal Verkeersveiligheidscongres georganiseerd, met als thema: 'De veiligheid van voetgangers, fietsers en bromfietzers binnen de bebouwde kom'. Dit tweedaagse congres wordt gehouden in de RAI te Amsterdam en telt enkele honderden deelnemers. Er wordt een nieuw kantoorpand betrokken



Behú zing in het 'Structon-gebouw' aan de Ridder Snouckaertlaan te Voorburg

aan de Ridder Snouckaertlaan te Voorburg (het Structon-gebouw), dat officieel wordt geopend door de burgemeester van Voorburg, mevr. E. den Haar-Groen. De dependance in het Damsigt-kantoorgebouw blijft gehandhaafd. De personeelsvertegenwoordiging krijgt gestalte in de vorm van een Ondernemingsraad.

1979

In 1979 bedraagt de bezetting 90 vaste medewerkers en 11 in tijdelijke dienst.

Met de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid wordt een overeenkomst afgesloten die het mogelijk maakt dat deze over de bij de SWOV aanwezige kennis kan beschikken. Voorts wordt gewerkt aan een stroomlijning van de tijdrovende opdrachtprocedure in de al jaren bestaande opdrachtrelatie tussen Rijkswaterstaat en de SWOV. Men denkt daarbij aan een raamovereenkomst met een financieel kader waarbinnen actuele behoeften aan kennis en praktijkonderzoek sneller zijn in te passen in het lopend onderzoeksprogramma.

Het begrip 'tijdschrijven' wordt geïntroduceerd: 55 medewerkers gaan verantwoording afleggen over de bestede tijd aan een onderzoek of de verslaglegging daarover. Vorbereidende werkzaamheden worden gestart voor een nieuwe huisvesting in 1981 voor 90 vaste medewerkers. Dit gebeurt in nauw overleg met de directie Algemene

plaatsgevonden. Deze gevolgen kunnen zowel lichamelijke letsel als materiële schade omvatten.

Na het detecteren van een conflictsituatie wordt allereerst van de observator een totaaloordeel van de ernst gevraagd door te scoren op een schaal van 1 tot 5 (van licht tot zeer ernstig). Na deze eerste indruk van de ernst wordt een uitwerking gevraagd door middel van een afzonderlijk oordeel over de beide aspecten kans op botsen en omvang van de gevolgen.

De kans op botsen wordt bepaald door middel van de maat 'time to collision' (TTC) en/of de 'post encroachment time' (PET). De TTC is gedefinieerd als de tijd die nog resteert tot twee weggebruikers, die op een botskoers liggen, zullen botsen als koers en snelheid ongewijzigd blijven. Zolang de weggebruikers op een botskoers liggen is er sprake van een TTC en is de TTC een continue functie van de tijd.

Drs. J.H. Kraay & drs. S. Oppe, Handleiding conflictobservatietechniek DOCTOR

1986 ANWB-verkeersveiligheidsprijs voor gemeenten: SWOV ontwikkelde selectiemethode

Op lokaal en regionaal niveau neemt de belangstelling voor verkeersveiligheidsbeleid toe. De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB wil dit verder stimuleren door een tweejaarlijkse verkeersveiligheidsprijs voor gemeenten in te stellen. De SWOV ging hiervoor na in hoeverre de winnende keuze kan worden gebaseerd op objectieve gegevens, zoals de geregistreerde ongevallen.

De geselecteerde gemeenten werden door de ANWB op de Verkeerstechnische Leergang op 10 oktober 1985 in Amsterdam bekendgemaakt:

- in de klasse > 100 duizend inwoners: Apeldoorn, Arnhem en Maastricht;
- in de klasse 50-100 duizend inwoners: Den Helder, Den Bosch en Schiedam;
- in de klasse 20-50 duizend inwoners: Losser, Opsterland en Weststellingwerf;
- in de klasse 10-20 duizend inwoners: Goor, Middelharnis en Valburg.

J. van Minnen, A. Blokpoel & F. Poppe, Het selecteren van de gemeenten die in aanmerking komen voor de ANWB verkeersveiligheidsprijs



1987 The Way Ahead

'... De pionier op het gebied van de verkeersveiligheid, Asmussen, heeft zijn levenswerk, de SWOV, in jongere handen gelegd. Dat levenswerk, die SWOV, biedt perspectief voor onze toekomst. De weg die voor ons ligt, is door zijn vooruitlopen deels al gebaad ...'

Na het uitspreken van zijn speech overhandigde drs. Westerhout het 'Liber Amicorum' met titel 'The Way Ahead' aan professor Asmussen.

Drs. Th.J. Westerhout, internationaal seminar 'Recent developments in road safety research'

1987 Nederland leert snel door verkeersveiligheidsonderzoek

Als het verloop van de aantallen verkeersdoden wordt gerelateerd aan de ontwikkeling van de mobiliteit, geeft dit een dalend risico per afgelegde kilometer te zien om in het verkeer gedood te worden. Van 24 doden per 100 miljoen kilometers in 1950 tot bijna 2 doden per 100 miljoen kilometers nu. Deze risicodaling is goed te beschrijven door een eenvoudige curve, waarvan de jaarlijkse risicodaling sinds 1950 6,7 % per jaar is. Anders gezegd, het risico halveert in iets minder dan 10 jaar in Nederland. Soortgelijke ontwikkelingen doen zich ook voor in andere landen. Men zou kunnen zeggen dat elk land steeds veiliger met het verkeer leert om te gaan. Nederland leert 10 % sneller dan West-Duitsland, dat kort na de oorlog hetzelfde risico als Nederland vertoonde. De Nederlandse maatschappij leerde veel sneller dan Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, maar deze landen waren van oudsher veel veiliger. Toch leert Nederland zoveel sneller, dat het nu veiliger is dan Groot-Brittannië. Met circa 10 verkeersdoden per 100.000 inwoners behoort Nederland intussen tot de groep veiligste gemotoriseerde landen, samen met Zweden, Noorwegen, Groot-Brittannië en Japan. Kennelijk heeft Nederland sneller van het fatale falen in het verkeer geleerd dan andere landen.

Drs. M.J. Koomstra, toespraak SWOV-studiedag

zaken en Kabinet van Verkeer en Waterstaat op basis van een Programma van eisen. Overleg over het werkschema 1980 en de begroting 1981 leidt voor het eerst tot een integrale nota: het FMP 80-84. In verband met de onzekere financiële omstandigheden is het uitgangspunt 'constant beleid'.

1980

Begin 1980 telt de SWOV 90 medewerkers in vaste dienst, waarvan 8 in deeltijd. Dit aantal neemt in de loop van het jaar af tot 84 (6). Het onderzoeksprogramma is in 1980 verdeeld in drie hoofdcategorieën: basisonderzoek, beleidsondersteunend onderzoek en activiteiten ad hoc. Het beleidsondersteunende onderzoek richt zich sterk op regionale en lokale verkeersproblemen, problemen ten aanzien van verkeersdeelnemers en verkeersveiligheidsproblemen op risicoverhogende factoren.

Voor de tweede maal wordt samen met de ANWB een Nationaal Verkeersveiligheidscongres georganiseerd, met als onderwerp: 'Ongelijkheid en ongelijkwaardigheid in het verkeer'.

1981

In het begin van 1981 zijn er 82 medewerkers in vaste dienst, waarvan 10 in deeltijd. In de loop van het jaar neemt dit aantal toe tot 86 respectievelijk 11. Met de ingebruikneming van een nieuw kantoorpand aan de

Duindoorn te Leidschendam (in het winkelcentrum Leidsenhage) komt een einde aan de gescheiden huisvesting waarmee de SWOV sinds 1976 kampt, wat leidt tot betere en meer directe communicatie tussen afdelingen en medewerkers. Het nieuwe kantoor wordt officieel geopend door minister mr. H.J. Zeevalking van Verkeer en Waterstaat.



Officiële opening van het kantoor in Leidschendam door minister Zeevalking van Verkeer en Waterstaat (eerste rij, vijfde van links)

Ook wordt in dit jaar een voorgenomen bestuursbesluit uit 1980 uitgevoerd om de taken op directieniveau te delegeren. De directeur wordt bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid bijgestaan door de adjunct-directeur Onderzoeksproductie en Advisering, Hans Paar, en de adjunct-directeur Personeel en Financiële zaken, Joop Carlquist. Hun onderlinge bevoegdheden worden vastgelegd in een samenwerkings-protocol. Een andere verandering in de organisatie betreft





Kantoorpand aan de Duindoorn in Leidschendam

het opheffen van de afdeling Researchcoördinatie en het afsplitsen van een zelfstandige afdeling Onderzoeksondersteuning (Stephen Harris) van de afdeling Projectvoorbereiding en -adviezen (Fred Wegman).

1982

In 1982 stelt de SWOV vast dat de tijd van de grote, relatief eenvoudige maatregelen die een belangrijk effect hebben op de verkeersveiligheid, achter ons ligt. Een systematische aanpak, met behulp van vele takken van kennis en wetenschap, is noodzakelijk. Voor het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is 1982 vooral het jaar van het voorbereiden van het Nationaal Plan voor de

Verkeersveiligheid. De SWOV is intensief betrokken bij het voorbereiden van een aantal onderdelen van het plan en het leveren van een kwantitatieve onderbouwing. De SWOV gaat zich naast het vele werk voor de Postacademiale Cursussen van de Technische Universiteit Delft ook meer richten op de begeleiding van studenten die willen afstuderen op een onderwerp op het terrein van de verkeersveiligheid. Steeds meer belang wordt gehecht aan internationale samenwerking. Verkeersveiligheid houdt niet op bij de landsgrenzen en uitwisseling van kennis en ervaring is van uitermate groot belang.



Stemming bij een plenaire discussie tijdens het NVVC 1982 'Verkeersveiligheid in woonwijken'

Het derde Nationaal Verkeersveiligheidscongres heeft acht thema's rond het onderwerp: de verkeersveiligheid in woonwijken.



1987 Alcogram

In de brochure 'Alcohol en verkeer: een dodelijke combinatie' wordt het zogenaamde 'Alcogram' gepresenteerd. Het Alcogram geeft aan bij hoeveel standaard-horecaglazen met alcoholhoudende drank en na hoeveel tijd een bepaald promillage alcohol in het bloed wordt bereikt door mannen en vrouwen van verschillende gewichtsklassen. Bijvoorbeeld: een man van 80 kg neemt om 21.00 uur zijn eerste glas en drinkt er elk half uur nog een. Om 23.00 uur stopt hij. Hij heeft dan in 2 uur 5 glazen gedronken, gelijkmatig verdeeld over de tijd. Aangenomen is dat het standaard-horecaglazen zijn. Deze bevatten - ongeacht de soort drank - eenzelfde hoeveelheid pure alcohol. De tabel van het Alcogram laat zien dat de man een bloedalcoholgehalte (BAG) heeft van 0,65 promille. Dit is ruim boven de wettelijke limiet van 0,5 promille. Het Alcogram laat ook zien hoe lang het duurt voordat het promillage van de man onder de 0,5 is gezakt. Dit blijkt nog eens 1 uur later te zijn, aangenomen dat hij niet meer drinkt. Maar om helemaal zeker te zijn dat hij onder deze grens zit, moet nog 1 uur worden gewacht. Zes uur na het drinken van het eerste glas is het laatste restje alcohol uit het bloed verdwenen.

SWOV, brochure 'Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie'

1988 Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden

In 1978 werd het project 'Fietsvoorzieningen op weggedeelten binnen de bebouwde kom' in het onderzoekprogramma van de SWOV opgenomen. De globale doelstelling van dit project is te onderzoeken wat de invloed is van de aanwezigheid van speciale voorzieningen voor fietsers en bromfietzers op de veiligheid van deze categorieën verkeersdeelnemers. En onder welke condities er sprake is van de bedoelde invloed.

Bij dit onderzoek worden drie groepen voorzieningen onderscheiden.

- vrijliggende fietspaden;
- fietsstroken;
- geen speciale voorzieningen voor fietsers en bromfietzers.

Dit alles leidt tot de volgende algemene conclusie:

- Voor bromfietzers is de verkeersonveiligheid, voorzover die zich uit in letselongevallen, groter op wegen met vrij-

liggende fietspaden dan op wegen zonder fietsvoorzieningen en op wegen met fietsstroken.

- Voor voetgangers en fietsers geldt dat botsingen met bromfietzers frequenter voorkomen op wegen met vrijliggende fietspaden dan op andere onderzochte wegen.

Ir. A.G. Welleman & ir. A. Dijkstra, Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden

1988 Onderzoek naar ademanalyse-apparaten

Het onderzoeksrapport Ademanalyse-apparaten voor de bewijsvoering geeft een compleet overzicht van de stand van zaken in 1988. Er wordt ingegaan op de werking van de ademanalyse. Verder wordt verslag gedaan van de inventarisatie van ademanalyse-apparaten die in 1984 in productie waren. Deze apparaten werden in het laboratorium aan een onderzoek onderworpen en door de Dienst van het IJkwezen getest. Per apparaat zijn de bevindingen weergegeven. Mede op grond van deze resultaten kon zo het definitieve pakket van eisen geformuleerd worden waaraan ademanalyse-apparaten moeten voldoen.

Ing. J.A.G. Mulder (SVOV), ir. W. Neuteboom (Gerechtelijk Laboratorium), dr. W. Frankvoort & R.M. Wessel (Dienst van het IJkwezen), Ademanalyse-apparaten voor de bewijsvoering

1989 Tv-programma 'Familie Oudennijn'

Voorlichting is een belangrijk onderdeel van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid MPV. Dit plan heeft tot doel bij te dragen tot de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2000. Het voorziet in aanvullende maatregelen ten opzichte van het bestaande beleid om de verkeersonveiligheid verder terug te dringen.

Een van de voorlichtingsinstrumenten is het tv-programma 'Familie Oudennijn'. De doelstelling hierbij is het vergroten van de publieke belangstelling en betrokkenheid bij het onderwerp verkeersveiligheid.

De televisieserie wil het publiek duidelijk maken dat het eigen verkeersgedrag kan bijdragen tot een veiliger verkeer.

Drs. M.P. Hagenziëker & drs. R.D. Wittink, 'De Familie Oudennijn', een evaluatie-onderzoek naar de eerste acht afleveringen

registratie • medische verbeteringen; consequenties van de medische wetenschap en verbeterde kuipverfening • meetmethoden van autogedrag • medische factoren • middenberm-

Het bestuur van de SVOV neemt het principebesluit om de bestuursstructuur te wijzigen en te komen tot een ongedeeld bestuur van maximaal 9 leden bijgestaan door een Onderzoek Advies Groep. Een wijziging van de statuten is hiervoor noodzakelijk.

Met het oog op de bevordering van de rechtspositie van het personeel is het bestuursbeleid steeds gericht geweest op het verwerven van de zogenaamde B3-status (ambtenaar in de zin van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en dat te realiseren door het afschaffen van een eigen CAO voor het SVOV-personeel. Het overleg hierover met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kon in dit jaar nog niet worden afgerond.

De Ondernemingsraad stemt in met een procedure om het functiebeschrijvings- en waarderingsproces van de medewerkers bij de SVOV te regelen; een van de onderdelen van de voorgenomen CAO. De personeelsbezetting is redelijk stabiel: 86 (88) medewerkers in vaste dienst, waarvan 11 (14) in deeltijd.

1983

In 1983 ondergaat het personeelsbestand ten opzichte van het jaar daarvoor vrijwel geen wijziging.

De minister mevr. drs. N. Smit-Kroes wil zich herbezinnen op de taken van de SVOV en schort mede in verband hiermee het overleg over de CAO op. Het bestuur benoemt een adviseur, ing. H. van Velzen, die afkomstig is

van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Deze stelt zogenaamde KSG's (kleine snelle groepen) in, bestaande uit SVOV-medewerkers, die tot taak krijgen inventarisaties te maken en voorstellen te doen voor die herbezinning.

De periode 1984-1991

De periode 1984-1992 is er een van herbezinning. Om de verkeersonveiligheid verder te verbeteren doet minister Smit-Kroes, tijdens het NVVC 1984 een appel op de onderzoekers om nog eens te zoeken naar grensverleggende mogelijkheden. Er is behoefte aan nieuwe manieren om aan de wet van de afnemende meeropbrengst te ontkomen. Onderzoek moet worden gericht op concrete mogelijkheden voor praktijktoepassingen. Het 25-jarig jubileum wordt in 1987 gevierd met een Nationale Studiedag over onderzoek



Forumdiscussie tijdens de studiedag ter gelegenheid van 25 jaar SVOV



in relatie tot het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. Er wordt een internationaal symposium voorbereid over Traffic Safety Theory and Research Methods. Een belangrijke aanzet tot verbreding van het wetenschappelijk draagvlak van de SWOV is de oprichting van de Wetenschappelijke Adviesraad van de SWOV. Bestaande uit vijf hoogleraren uit verschillende wetenschappelijke disciplines adviseert deze raad het bestuur over beleid en programmering. Op beleidsniveau wordt de rol van de SWOV als centraal en coördinerend instituut weer eens herbevestigd en worden afspraken gemaakt over wederzijdse taakafbakening en -opvatting die vlotte uitvoering van opdracht-procedures ten goede komen. Een belangrijke stap voorwaarts wordt gezet in programmering en planning van onderzoek door het bereiken van overeenstemming met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de projectprogramma's (ook definitiestudies genoemd) van de acht hoofdprojecten uit het voorlopige Meerjaren Onderzoeksprogramma 1989-1992. In 1989 verschijnt bij de SDU het boek: 'Voor alle veiligheid: bijdragen aan de bevordering van de verkeersveiligheid'. De SWOV probeert in dit boek voor de eerste maal in Nederland de verkeersonveiligheid in al zijn aspecten te beschrijven - niet alleen vanuit de techniek, niet alleen vanuit de gedragswetenschappelijke, juridische of medische



Fred Wegman overhandigt het boek 'Voor alle veiligheid' aan minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat

invalshoek, niet alleen vanuit organisatorisch perspectief. Het boek behandelt het probleem verkeersonveiligheid als een probleem dat een aanpak vanuit verschillende vakgebieden vraagt. Enkele grote veranderingen - nieuwe gedachten in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid, het Structuurschema Verkeer en Vervoer en de ontwikkeling van de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning 1990-2010 (in navolging van de nota Zorgen voor Morgen op het gebied van milieu) - missen hun uitwerking op de werkzaamheden van de SWOV niet. Inhoudelijk uiting gevend aan haar taak als coördinerend instituut bereikt de SWOV een mijlpaal. Tezamen met andere instituten en onder haar leiding laat de SWOV in 1991 een publicatie verschijnen waarin de eerste stap gezet wordt naar de ontwikkeling van een wetenschappelijk onderbouwde langetermijnvisie op de verkeersveiligheid. Na de publica-

1990 RIMOB is effectieve afschermingsvoorziening

De rimpelbuisobstakelbeveiliging RIMOB blijkt obstakels op een veilige manier af te schermen. In totaal zijn door de wegbeheerders 97 aanrakingen met de RIMOB geregistreerd. In 38 gevallen is door de politie rapport opgemaakt. Ondanks dat er botsnelheden zijn vastgesteld van meer dan 100 km/uur, vielen er hierbij geen dodelijke slachtoffers. Van de 38 ongevallen waren er 1 à 2 met ziekenhuisopname en 4 à 5 met licht letsel. Van de 59 niet-geregistreerde ongevallen kon in 35 gevallen de grootte van de indrukking van de RIMOB worden vastgesteld: in bijna de helft van de gevallen bedroeg deze niet meer dan 1 meter.

Ing. C.C. Schoon, Evaluatie rimpelbuisobstakelbeveiliging, RIMOB, deel I



Botsproef tegen een rimpelbuisobstakelbeveiliging

1990 Eindhoven en Rijswijk: minder ongevallen na herinrichting

Uit SWOV-onderzoek naar ongevallen in Eindhoven en Rijswijk blijkt dat er na de herinrichting van gebieden minder letselongevallen plaatsvonden. Dit geldt zowel voor de woonwijken (de verblijfsruimte) als voor de verkeersaders (de verkeersruimte). Ook in de omgeving van de heringerichte gebieden (het invloedsg gebied) is de verkeersveiligheid toegenomen. Verondersteld wordt dat de genomen maatregelen ook een gunstig effect hebben op omliggende gebieden.



De daling van het aantal letselongevallen per voertuigkilometer binnen de verkeersruimte als gevolg van de maatregelen wordt geschat op 16%. Deze daling geldt vooral voor de letselongevallen waarbij uitsluitend motorvoertuigen betrokken zijn. De ontwikkeling van de overige letselongevallen is ook gunstig, maar minder duidelijk. Op de ontsluitingswegen (de gewijzigde verkeersaders) blijken de maatregelen minder effectief te zijn dan op de verkeersaders.

Ir. S.T.M.C. Janssen & P.J.G. Verhoef, Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden in de gemeenten Rijswijk en Eindhoven. Eindrapport van het ongevalsonderzoek; een evaluatie van de maatregelen na een periode van vijf jaar, 1982 t/m 1986

1991 SWOV-ongevalanalyses voor gemeenten slaan aan

De SWOV heeft de laatste maanden voor een groot aantal gemeenten ongevalanalyses uitgevoerd waarbij gebruik gemaakt is van een door de SWOV ontwikkeld computerprogramma.

De analyses zijn voor zowel grote als kleine gemeenten uitgevoerd. Zo zijn opdrachten ontvangen van de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag gezamenlijk, maar ook van de veel kleinere gemeente Winsum in de provincie Groningen. De gemeenten gebruiken de analyseresultaten om er het eigen verkeersveiligheidsbeleid mee te kunnen bepalen.

SWOV, brochure 'Analyse van de verkeersonveiligheid in uw gemeente'

1991 Snelheidsmetingen op 80 km/uur-wegen

Enkele van de conclusies:

- De resultaten van de snelheidsmetingen op 80 km/uur-wegen in twaalf gebieden in Nederland geven aan dat er op die wegen wordt gereden met een gemiddelde snelheid van 77 km/uur, ruim eenderde van de voertuigen overschrijdt de limiet en 15% van de voertuigen rijdt sneller dan 91 km/uur.
- Op wegen met grotere breedte wordt sneller gereden dan op smallere wegen. De spreiding van de snelheden neemt toe naarmate de breedte van de weg afneemt. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de aanwezigheid van langzaam rijdende voertuigen als tractoren.

trie federeen kent wel iemand...' verschijnt 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer', in de wandeling 'het Paarse Boek' genoemd, waarin de contouren van de visie 'duurzaam veilig' staan beschreven.

1984

Het jaar 1984 betekent voor de SWOV een nieuwe start, doordat de eerste stappen zijn gezet op weg naar een SWOV nieuwe stijl die moet resulteren in een betere integratie van onderzoek en beleid. De Directie Verkeersveiligheid en de SWOV bundelen hun krachten om gezamenlijk een voortschrijdend Meerjarenplan voor de Verkeersveiligheid tot stand te brengen. In dit plan zal een belangrijke plaats ingeruimd worden voor het ontwikkelen en uitdragen van een visie op de beheersing van de onveiligheid. Deze ontwikkeling is van wezenlijke betekenis omdat zij leidt tot een meer systematische kennisverwerving en daarmee tot een grotere samenhang tussen de onderzoeksprojecten.

De economische teruggang die zich al in 1983 aankondigde baart zorgen, omdat de SWOV al enige tijd zoekt naar nieuwe wegen die effectief en efficiënt verwerven van kennis mogelijk maken. Nu daarbij succes wordt geboekt zullen bezuinigingen die ontwikkeling verstoren. Die bezuinigingen gaan weliswaar niet geheel aan de SWOV voorbij, mede omdat de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, mr.dr.s. L.C. Brinkman, de

subsidie van dat ministerie aan de SWOV terugtrekt. Daar staat tegenover dat staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, drs. J.F. Scherpenhuizen, die op dat moment belast is met verkeersveiligheid, de toekomst van de SWOV veiligstelt door het aanvaarden van een plan voor een SWOV nieuwe stijl. In dat plan, dat uiterlijk op 1 januari 1989 gerealiseerd moet zijn, worden twee functies van de SWOV aanzienlijk versterkt:

- het optreden als architect van onderzoek dat buiten de SWOV wordt uitgevoerd;
- het integreren en toepasbaar maken van onderzoeksresultaten voor het beleid.

Een derde functie van de SWOV, het zelf uitvoeren van onderzoek, wordt sterk beperkt. Daarmee wordt ook tegemoetgekomen aan de aanbevelingen van de Raad van Advies voor het Wetenschapsbeleid (RAWB), die eerder een kritische beschouwing gaf over het onderzoeksbeleid van de SWOV.

Het vierde, samen met de ANWB georganiseerde NVVC vindt plaats met als thema: 'Mobiliteit en veiligheid'.

Het personeelsbestand omvat 81 vaste medewerkers en 14 ½ deeltijd.

1985

In 1985 wordt de eerste fase om te komen tot de SWOV nieuwe stijl afgerond. Voorstellen hiertoe worden gedaan door een tijdelijk gedelegeerd bestuurslid, ir. H.J.J. van Bussel.



Hij is voorgedragen door de directeur-generaal van Rijkswaterstaat en is belast met de uitvoering. Twee wensen van hem vergezellen die voorstellen. De eerste is gericht aan de SWOV zelf: 'Grijp als SWOV in het Nieuwe Stijl-tenue de kans om daadwerkelijk met een hernieuwd elan van start te gaan.' De tweede is gericht aan de opdracht- en subsidiegevers: 'Geef de SWOV Nieuwe Stijl met haar nieuw gedefinieerde takenpakket, nu voldaan gaat worden aan de gestelde eisen en normen, de kans om met verve verder te gaan.' Er wordt door de verdere toename van het aantal gebruikers en gebruiksvormen een VAX 32-bits computer geïnstalleerd; daarnaast blijven er nog twee tekstverwerkers in gebruik. Het personeelsbestand omvat 78 vaste medewerkers en 14 in deeltijd.

1986

In 1986 wordt het te grote aantal onderzoeksprojecten samengevoegd tot vijftien onderzoeksterreinen. Daarmee wordt beoogd de samenhang van de projecten binnen deze terreinen meer aandacht te geven. Er worden beschrijvingen opgesteld van de terreinen die te beschouwen zijn als eerste aanzetten en die zijn gericht op de bijdrage van de projecten aan het kennisverwervings- en/of toepasingsproces van het betreffende terrein. Voor ieder terrein wordt een projectleider aangesteld. De terreinen zijn visieontwikkeling ver-

keersonveiligheid, methoden van verkeersveiligheidsonderzoek, verkeersveiligheidsgegevens, onderbouwing van verkeersveiligheid, mobiliteit en verkeersveiligheid, snelheidsvorming en -beïnvloeding, botsfase, wegl-tenue de kans om daadwerkelijk met een hernieuwd elan van start te gaan.' De tweede is gericht aan de opdracht- en subsidiegevers: 'Geef de SWOV Nieuwe Stijl met haar nieuw gedefinieerde takenpakket, nu voldaan gaat worden aan de gestelde eisen en normen, de kans om met verve verder te gaan.' Er wordt door de verdere toename van het aantal gebruikers en gebruiksvormen een VAX 32-bits computer geïnstalleerd; daarnaast blijven er nog twee tekstverwerkers in gebruik. Het personeelsbestand omvat 78 vaste medewerkers en 14 in deeltijd.

keersonveiligheid, methoden van verkeersveiligheidsonderzoek, verkeersveiligheidsgegevens, onderbouwing van verkeersveiligheid, mobiliteit en verkeersveiligheid, snelheidsvorming en -beïnvloeding, botsfase, wegl-tenue de kans om daadwerkelijk met een hernieuwd elan van start te gaan.' De tweede is gericht aan de opdracht- en subsidiegevers: 'Geef de SWOV Nieuwe Stijl met haar nieuw gedefinieerde takenpakket, nu voldaan gaat worden aan de gestelde eisen en normen, de kans om met verve verder te gaan.' Er wordt door de verdere toename van het aantal gebruikers en gebruiksvormen een VAX 32-bits computer geïnstalleerd; daarnaast blijven er nog twee tekstverwerkers in gebruik. Het personeelsbestand omvat 78 vaste medewerkers en 14 in deeltijd.

In het begin van het jaar is de uitvoering gestart van een reorganisatie, gebaseerd op het realiseren van de drie centrale functies in de SWOV nieuwe stijl: de kennisbeheersingsfunctie, de architectenfunctie en de onderzoeksfunctie. De structuur van de organisatie wordt hierop aangepast en leidt tot een instituut met een eenhoofdige leiding, die voorlopig wordt vervuld door ir. H.J.J. van Bussel als interim-manager en met vier hoofdafdelingen: Tactisch onderzoek (Fred Wegman), Strategisch onderzoek (Siem Oppe), Programmering en Voorlichting (Ada Sanders-Kranenburg), Algemeen secretariaat, Financiële en Sociale zaken (Joop Carlquist). Aan het begin van het jaar worden alle medewerkers in nieuwe functies geplaatst en komt de formatie op het aantal dat per 1 januari 1989 in de SWOV nieuwe stijl zal gelden.

De indeling naar wegtype geeft een vrij overeenkomstig beeld te zien

- Als door maatregelen de 85%-waarde van rijnsnelheden teruggebracht zou kunnen worden tot 80 km/uur, zou dit - indien de formule van Nilsson voor de Nederlandse situatie eveneens van toepassing zou zijn - een aanmerkelijke reductie van het ongevallenquotiënt tot gevolg kunnen hebben
- Gewenst is om voor de belangrijkste 80 km/uur wegtypen in Nederland de relatie tussen rijnsnelheden en ongevallen nader te onderzoeken
- Derhalve lijkt een uitwerking van een opzet voor een snelheidsmeetnet op provinciaal niveau aan te bevelen. Zo'n meetnet kan in een nader te bepalen proefprovincie worden ontwikkeld, gebaseerd op door de opdrachtgever geformuleerde doelstelling(en) en gegevens over wegvakken in die provincie betreffende wegtype, breedteklasse, intensiteit, l-miet en eventuele bestaande snelheidsmeetsystemen en -gegevens. Een snelheidsmeetstelsel dat in de twaalf provincies wordt uitgevoerd zal ruimschoots voldoende gegevens opleveren om een landelijk beeld te geven

Ir Oei Hway-liem & ing. W.H.M. van de Pol, Rijnsnelheden op 80 km/uur wegen in Nederland II

1992 Naar een duurzaam veilig wegverkeer

Duurzaam veilig is de term voor een nieuwe visie op de aanpak van de verkeersonveiligheid in de komende decennia. Deze visie is ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en stoelt op analyses van het verschijnsel verkeersonveiligheid en de beheersing ervan. De eerste aanzet hiervoor heeft de SWOV in 1991 gegeven in het boekje 'Iedereen kent wel iemand...' Het is een gemeenschappelijke visie van de wetenschappelijke instituten in Nederland die zowel nationaal als internationaal op verkeersveiligheidsterrein werkzaam zijn. Het is veelzeggend voor de potentiële waarde van deze visie dat zij ook steun vindt in het overheidsbeleid zoals dat is geformuleerd in het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid.

'In een duurzaam veilig wegverkeersstelsel is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voorzover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagevoelbaar is.'

De periode | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |

kenning voor de jaren 1990/2010 • naar een inherent veilig wegverkeer • nachtelijk rijverbod • normen voor de l-namc aan het verkeer • nota verkeersveiligheid • obstakels in wegbeheer

Drs. M.J. Koomstra, M.P.M. Mathijssen, ing. J.A.G. Mulder, drs. R. Roszbach & ir. F.C.M. Wegman, *Naar een duurzaam veilig wegverkeer*

1992 Wat is BIS-V?

Informatie-uitwisseling tussen verschillende instanties die met verkeersveiligheidsbeleid belast zijn, is van groot belang. Dit geldt in Nederland zeker nu het beleid meer en meer wordt neergelegd bij provincies, gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden. Om bij de evaluatie van dit beleid een vinger aan de pols te kunnen houden is het Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (BIS-V) ontwikkeld. In dit systeem worden periodiek verkeersveiligheidsgegevens verzameld, gebundeld en van een interpretatie voorzien. BIS-V is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontwikkeld ten behoeve van de eigen beleidsmedewerkers. Het wordt beheerd door de SWOV. BIS-V maakt beleidsinformatie toegankelijk via een pc-applicatie en het zogenaamde BIS-loket, waar gebruikers met hun vragen terecht kunnen.

Dra. M. Brouwer

1993 Raad voor de Journalistiek acht klacht SWOV gegrond

In mei en juni 1992 schreef NRC Handelsblad-redacteur Rob Biersma op de opiniepagina twee artikelen waarin hij zijn mening uiteenzette over het voeren van Motorvoertuigverlichting Overdag. Daarin betichtte hij de SWOV en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van moedwillig verdraaide statistiek, grenzend aan bedrog, en stelde dat de dimlichtlobby van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de SWOV opzettelijk of uit incompetentie verkeerde cijfers presenteerde.

Daarop heeft de SWOV een klacht ingediend bij de Raad voor de Journalistiek omdat de SWOV zich door deze publicaties en de woordkeus aangetast voelde in haar goede naam en integriteit. Na behandeling van deze zaak op 6 november jl. heeft de Raad voor de Journalistiek beslist dat de klacht van de SWOV gegrond is.

Raad voor de Journalistiek, Uitspraak 1992-19

Het personeelsbestand omvat 75 vaste medewerkers en 16 in deeltijd. In dit jaar vindt ook de overgang naar de B3-status plaats. Dit betekent voor het personeel: nieuwe arbeidsvoorwaarden, een nieuwe pensioenvoorziening, een nieuw functionerings- en beoordelingssysteem en toenemende opleidingsactiviteiten. Het vijfde Nationaal Verkeersveiligheidscongres wordt georganiseerd, met als onderwerp: 'Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid; het kan wel degelijk!' Na twintig jaar treedt drs. Th.J. Westerhout, burgemeester van Vlissingen, als voorzitter van het SWOV-bestuur terug. Ook de directeur, Erik Asmussen, neemt afscheid van de SWOV. In zijn plaats wordt door het bestuur Matthijs Koomstra als directeur aangesteld. Interim-manager Van Bussel treedt terug, ook als gedelegeerd bestuurslid. Ook het delegeren van directietaken naar de twee adjunct-directeuren wordt ongedaan gemaakt.

1987

In 1987 viert de SWOV haar 25-jarig bestaan met een nationale studiedag over verkeersveiligheidsonderzoek van de SWOV in relatie tot enkele speerpunten uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. De studiedag wordt in november gehouden in het RAI Congrescentrum in Amsterdam. De minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw drs. N. Smit-Kroes, opent de dag en spreekt daarbij de

wens uit dat ook in de toekomst onderzoek leidt tot maatregelen waarmee men in de praktijk wat kan doen. Maatregelen waarvan een groot effect verwacht kan worden. Zij besluit: 'SWOV, pak deze uitdaging op. Met 25 jaar bent u in de kracht van uw leven.' Daarna komen, steeds in drieluiken, de volgende onderwerpen aan de orde: snelheidsvorming en -beïnvloeding, het Stimuleringsplan van gemeenten, Actie -25% en als laatste alcohol en ademanalyse.



SWOV-voorzitter Arnoldy overhandigt de brochure 'Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie' aan minister Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat tijdens de studiedag ter gelegenheid van 25 jaar SWOV.

Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt overleg gestart over nieuwe subsidievoorwaarden. De SWOV zal ongeveer 60% van de exploitatiekosten via opdrachtfinanciering voor onderzoek moeten verwerven en



40% gefinancierd krijgen als doelsubsidie voor dienstverlening, kennisverspreiding en onderzoek. De SWOV gaat 'offertes' schrijven en dient deze in bij de Dienst Verkeerskunde. Hiermee komt een eind aan de tekortensubsidie en is een zakelijke basis gelegd voor financiering op grond van te leveren prestaties. De centrale coördinerende taak op het terrein van de verkeersveiligheid wordt herbevestigd.

Om tot efficiënte en effectieve productie te komen met goede kwaliteitsgaranties wordt het projectmatig werken geïntroduceerd en wordt een integratie van de onderzoeksafdelingen voorbereid. Verder laat de nieuwe directeur een frisse wind waaien door de SWOV: er wordt afscheid genomen van (soms heel) oud meubilair, de werkamers krijgen een meer moderne uitstraling; zelfs een (witte) piano moet het pand verlaten. Gestart wordt met de voorbereiding van een Meerjaren Onderzoek Plan (MOP), waarin een krimp- en groeiperspectief en een bundeling van losse activiteiten tot grote projecten wordt omschreven.

Er wordt een begin gemaakt met het project 'Pc-privé', dat is gericht op het stimuleren van het automatiseringsgebruik binnen de SWOV. Dat leidt ertoe dat een belangrijk aantal medewerkers die tot dan maar beperkt gebruikmaakten van de geboden faciliteiten, een personal computer aanschafte. Mede daardoor kan een meer effectief en efficiënt

gebruik van het toenemend aantal personal computers op de werkplekken plaatsvinden. Het bestuur benoemt ir. R. Arnoldy tot zijn voorzitter. Het personeelsbestand omvat 76 vaste medewerkers en 15 in deeltijd.

1988

In 1988 worden de nieuwe subsidievoorwaarden van kracht. In zekere zin is de SWOV, die in formele zin door de stichtingsvorm al een private instelling is, nu ook in materiële zin geprivatiseerd. Hiermee begint een nieuwe periode in het bestaan van de SWOV: meer risicovol en meer uitdagend.

Buiten de doelsubsidie geschiedt de financiering door middel van het uitbrengen van offertes en het sluiten van overeenkomsten met de overheid of andere organisaties als opdrachtgever.

De SWOV presenteert het eerste meerjarenplan voor het verkeersveiligheidsonderzoek dat 'Voorlopig Meerjarenonderzoeksplan Verkeersveiligheid 1989-1992' is gedoopt. Het is de SWOV-visie hoe binnen welke kaders onderzoek op middellange termijn moet worden uitgevoerd. Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en een aantal onderzoeksinstituten waaraan de SWOV onderzoek uitbesteedt, wordt overlegd zodat het ook voor hen een aanvaardbaar kader voor het onderzoek zal worden.

Om effectief met de nieuwe situatie te kunnen omgaan krijgt de SWOV een andere

1993 Proef met bromfietzers op de rijbaan: halvering aantal letselongevallen

De proef waarbij de bromfietser op de rijbaan rijdt, in plaats van op het fietspad, lijkt succesvol. Dit blijkt uit een onderzoek dat de SWOV heeft uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. In Tiel en in delen van de gemeenten Apeldoorn en Den Haag fungeerden wegen met vrijliggende fietspaden als proeftrajecten. Het opvallendste resultaat van de studie is dat na een jaar het aantal letselongevallen met bromfietzers op de proeftrajecten ongeveer gehalveerd is. Ook het aantal slachtoffers dat daarbij viel is meer dan gehalveerd.

Drs. M.P. Hagenzieker, Bromfietzers op de rijbaan. Ongevallenstudie ter evaluatie van de maatregel 'bromfietser op de rijbaan'



1994 Verkeersveiligheids-effectrapportage

Een verkeersveiligheids-effectrapportage kan op een meer strategisch niveau en op projectniveau worden opgesteld. Op strategisch niveau dienen de veiligheidsconsequenties of veranderingen van het verkeer over het netwerk bepaald te worden. Dit kan door middel van een scenariotechniek. Deze techniek maakt gebruik van het feit dat de verschillende wegcategorieën verschillende verkeersveiligheidscijfers hebben, afhankelijk van het verkeersvolume. Door het wegtype, de waarden van relevante veiligheidsindicatoren



en verkeersvolumes te bepalen, kan het verkeersveiligheidseffect berekend worden voor verschillende varianten ten aanzien van wegcategorieën, netwerkopbouw, tracékeuze, aansluitingen aan het bestaande wegennet, etc.

Op projectniveau kan gebruik worden gemaakt van een audittechniek om expliciet de mogelijke veiligheidsconsequenties van bepaalde keuzen in de gedetailleerde planning en de ontwerpprocedure te kunnen bepalen en indien nodig, het ontwerp te optimaliseren. Het belangrijkste doel van een audittechniek is de zekerheid te krijgen dat verkeersveiligheid optimaal geïntegreerd wordt in het ontwerp en de uitvoeringsfase van een infrastructureel project. Een onafhankelijk oordeel bij deze techniek is van groot belang.

Ir. F.C.M. Wegman, drs. R. Roszbach, ing. J.A.G. Mulder, ing. C.C. Schoon & F. Poppe, Road safety impact assessment: RIA

1994 Actie -25%: wel meer kennis, niet 'meer en beter beleid' bij gemeenten

In 1987 startte het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Actie 25%. De actie had tot doel om gemeenten meer te betrekken bij de strijd tegen de verkeersveiligheid. Gemeenten werden hiertoe gestimuleerd met financiële prikkels als startgeld en resultaatpremies. Hiervoor moesten zij meer en beter verkeersveiligheidsbeleid gaan voeren. Dit zou uiteindelijk moeten leiden tot 25% minder verkeersdoden in 2000 ten opzichte van het aantal van 1986. De actie had een looptijd van drie jaar.

De SWOV heeft deze actie geëvalueerd. Hierbij waren ook de Rijksuniversiteit Groningen (vakgroep Bestuursrecht en Bestuurskunde) en de Vrije Universiteit Amsterdam (vakgroep Politicologie en Bestuurskunde) betrokken.

De evaluatie wees uit dat bestuurlijke aandacht voor verkeersveiligheid nog steeds schaars is.

Dat geldt niet voor de kennis over verkeersveiligheid die bij de beleidsvoorbereiding is benut. Als gevolg van de Actie 25% is er over het algemeen een toename te zien in het aantal lokale onveiligheidsanalyses en de grondigheid hiervan. Uit het onderzoek blijkt verder dat de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid nauwelijks zijn veranderd. Bovendien zijn ze in de meeste gevallen ook niet concreet geformuleerd.

De samenwerking met externe actoren heeft een wisselend succes opgeleverd. De samenwerking met de regionale

organisatievorm. De hoofdafdelingen Tactisch en Strategisch Onderzoek worden samengevoegd tot een hoofdafdeling Onderzoek, die bestaat uit vier onderzoeksafdelingen:

Technische Wetenschappen (Fred Wegman), Onderzoeksmethoden & Data-analyse (Siem Oppe), Gedragwetenschappen (Piet Noordzij) en Veiligheidskunde (Paul Wesemann).

De vier genoemden vormen samen het teamoverleg onderzoeksmanagers, TOOM, dat in wekelijks overleg onder meer de voorwaarden schept waarbinnen de projectmanagers hun projecten uitvoeren.

Voor de zesde maal wordt een NVVC georganiseerd, met als thema: 'Onveilig verkeer voor oudere rijders: het moet niet zo blijven'.

Het personeelsbestand omvat 74 vaste medewerkers en 14 in deeltijd.

1989

In het jaar 1989 ontwikkelt de verkeersveiligheid zich in ongunstige zin. Vooral het aantal doden is hoger dan men op grond van de ontwikkeling in de afgelopen vijf jaar kon verwachten.

Mevr. J.R.H. Maij-Weggen treedt aan als nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat en de SWOV spreekt de hoop uit dat zij bij haar beleid gebruik kan maken van de (bij de SWOV) aanwezige kennis om die ongunstige ontwikkeling te stoppen.

De nieuwe werkwijze blijkt invloed te hebben op de externe betrekkingen; niet alleen in de

relaties met samenwerkende onderzoeksinstaties, maar ook met de belangrijkste opdrachtgever: het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De reorganisaties binnen de afdelingen van dat departement die de veiligheid betreffen vragen van de SWOV veel energie voor het vernieuwen van het relatienetwerk.

Het personeelsbestand omvat nu 70 vaste medewerkers, waarvan 16 in deeltijd.

1990

Het jaar 1990 is een moeilijk jaar. De SWOV ziet zich in haar continuïteit bedreigd omdat zowel de opdrachtverlening als de financiering van projecten vanuit het ministerie stagneren en de financiële ruimte voor onderzoek dreigt te worden ingekrompen. Vanuit verschillende invalshoeken wordt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar ook de politiek benaderd: bestuur, directie, ondermingsraad en andere wetenschappelijke instituten die op het terrein verkeersveiligheid werkzaam zijn geven uiting aan hun zorg. Mede door die tussenkomst wordt het financiële aflopende tijdenigszins gekeerd. De doelstelling van het meerjarenplan blijkt niet bereikt. Een gezamenlijke basis voor strategisch en anticiperend onderzoek dreigt weg te vallen, waardoor dit type onderzoek in de verdrukking kan raken.

De statutair aftredende voorzitter ir. R. Arnoldy stelt zich opnieuw beschikbaar voor een



periode van vijf jaar. De Wetenschappelijke Adviesraad van de SWOV neemt afscheid van zijn voorzitter prof.ir. E. Asmussen en benoemt in zijn plaats prof.ir. B. Beukers. Aan het eind van het jaar zijn er 68 personen in dienst, waarvan 18 in deeltijd.

1991

In het voorjaar van 1991 komt het Meerjarenplan voor de Verkeersveiligheid 3 uit. Het verschijnen van dit plan betekent een nieuwe impuls voor het werk van de SWOV. Het leidt tot een aantal koersverleggingen en drukt een duidelijk stempel op het onderzoeksprogramma van de SWOV. Met name toepassingsgericht werk krijgt een sterk accent ten koste van het fundamentele en strategische onderzoek.

De SWOV schaft een nieuwe centrale computer aan: de VAX 4000-300. Er wordt in het gebouw een computernetwerk aangelegd, waarop alle pc's worden aangesloten. Hoewel er op het gebied van de automatisering al veel is bereikt, moet een aantal zaken nog worden gerealiseerd. Dat zijn de koppeling van de planning en voortgangsregistratie aan de financiële administratie en het opzetten van een geautomatiseerd systeem voor de afdeling Documentatie en Bibliotheek. Inmiddels kunnen SWOV-onderzoekers wel elektronisch corresponderen met andere onderzoekers uit diverse landen, omdat de SWOV is aangesloten op het netwerk via

SURF, het netwerk voor hogescholen en universiteiten.

In 1991 wordt de SWOV betrokken bij de ontwikkeling van het Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid BIS-V, onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij de beleidsmakers en -uitvoerders bestaat grote behoefte om te kunnen beschikken over actuele, geïnterpreteerde gegevens over de verkeersonveiligheid en over mogelijke maatregelen. De ontwikkeling vergt geruime tijd, niet alleen omdat uitgebreid de behoeften van verschillende gebruikers worden onderzocht, maar ook omdat het systeem, dat een grote hoeveelheid informatie gaat bevatten, op een hanteerbare en gebruiksvriendelijke manier moet kunnen worden geraadpleegd.

Er vindt wederom een organisatorische aanpassing plaats. De hoofdafdeling Algemeen Secretariaat, Financiële en Sociale Zaken wordt samengevoegd met de hoofdafdeling Programmering en Voorlichting tot de hoofdafdeling Organisatie en Informatie onder leiding van Ada Sanders-Kranenburg, die naast een secretariaat de volgende afdelingen kent: Voorlichting en Publiciteit, Documentatie en Bibliotheek, Automatisering en Computerbeheer, Planning en Voortgangsregistratie, Financiële zaken, Personeelszaken en Interne dienst.

De Hoofdafdeling Onderzoek verandert niet in structuur; wel wordt aan de afdeling

organen is belangrijk toegenomen, maar die met de regionale directies van de Rijkswaterstaat en met de politie is ernstig verslechterd. Misschien dat de reorganisatie van de politie hier een rol heeft gespeeld.

De bij de Actie 25% gehanteerde financiële instrumenten zoals startgeld, resultaatpremie en projectsubsidies bleken niet alle even succesvol. Toch hebben zij soms meer, soms minder effect gehad om meer vorm te geven aan de bedoelingen van de actie. Een andere toepassing van de instrumenten zal wellicht tot meer effect leiden.

Ing. J.A.G. Mulder, Een totaaloverzicht van de resultaten van de verschillende deelonderzoeken

1995 SWOV gaat experiment met helikopter-traumateam evalueren

De SWOV gaat een experiment evalueren waarbij een helikopter traumateam hulp gaat verlenen aan ernstig gewonde ongevals slachtoffers. Het experiment is geïnitieerd door de ANWB. De SWOV werkt in het onderzoek samen met het Centrum voor Gezondheidszorgbeleid en Recht van de Erasmus Universiteit in Rotterdam. De Ziekenfondsraad subsidieert het onderzoek.

In een straal van 50 kilometer rond Amsterdam wordt sinds 1 mei j.l. een helikopter traumateam ingezet om specifieke medische hulp bij ernstige ongevallen te bieden. De helikopter is gestationeerd bij het Academisch Ziekenhuis van de Vrije Universiteit van Amsterdam.

M.P.M. Mathijssen, S. Harris, MA & dr. A.W. van Blokland-Vogelzang, Proef met 09 gevá's hul p per helikopter

1995 Snelheidstoezicht op 80 en 100 km/uur-wegen in Friesland geëvalueerd

In 1994 heeft de provincie Friesland een snelheidscampagne gevoerd op negenendertig 80 en 100 km/uur-wegen. Hierbij zijn controles uitgevoerd met onopvallende radarauto's langs de weg. Tijdens de controle-uren werd voorbij de controleplaats een bord geplaatst met de tekst Uw snelheid is gecontroleerd. Voor en tijdens de campagne is er informatie over de controles gegeven via de media. De snelheidscampagnes zijn door de SWOV geëvalueerd. Uit metingen bleek het percentage voertuigen dat op autowegen sneller dan de limiet van 100 km/uur reed, zowel vóór als tijdens de campagne op slechts enkele procenten te liggen. Op 80 km/uur wegen lag dit percentage vooraf



gaand aan de campagne hoger: respectievelijk op 42% (op wegen gesloten voor langzaam verkeer) en 37% (op wegen gesloten voor (brom)fietsers). In fase 1 van de campagne zijn deze percentages teruggebracht tot respectievelijk 32% en 29%. De metingen in fase 2 bleken een sterk afwijkend beeld te vertonen: er was sprake van zowel een relatief grote groep zeer langzame rijders als van een relatief grote groep zeer snelle rijders. Voor dit verschijnsel kon geen verklaring worden gevonden.

De resultaten van de enquête wijzen uit dat de bij deze campagne gehanteerde vorm van controle door een grote meerderheid van de respondenten wordt aanvaard. De evaluatie van de campagne leidt tot de conclusie dat, om de taakstelling voor het jaar 2000 ten aanzien van het speerpunt 'snelheid' te kunnen halen, verkeershandhaving een hogere prioriteit dient te krijgen. Ook dient de capaciteit voor toezicht op rijnsnelheid verruimd te worden.

Ir. Oei Hway-liem & dr. Ch. Goldenbeld, Evaluatie van het toezicht op snelheid op 80 en 100 km/uur-wegen in Friesland

1995 Ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid van wegtypen

De SWOV heeft de ontwikkeling van risicocijfers op het Nederlandse wegennet geschat, in de periode 1978-1993. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen rijkswegen, provinciale wegen, overige wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom. Bovendien is de ontwikkeling gegeven voor de wegtypen: autosnelwegen, autowegen, wegen gesloten voor langzaam verkeer, wegen voor alle verkeer buiten de kom en drie wegtypen binnen de kom (verkeersaders, woonstraten en woonerven). De risico's zijn o.a. uitgedrukt in letselongevallen en slachtoffers per miljoen afgelegde motorvoertuigkilometers.

Het blijkt dat de risicocijfers voor de verschillende wegtypen sterk afwijken, zowel in grootte als in ontwikkeling over de laatste jaren. Mogelijke verklaringen voor geconstateerde risicoveranderingen zijn deels gezocht in de relatie tussen het aantal ongevallen en de gemiddelde dagintensiteiten van motorvoertuigen voor de wegtypen. De geconstateerde ontwikkelingen geven voeding aan de veronderstelling dat een plotselinge verandering in de groei van het verkeer een ongunstig effect heeft op het ongevalsrisico.

Onderzoeksmethoden en Data-analyse een onderafdeling Datamanagement en Beheer toegevoegd.

Joop Carlquist, één van de medewerkers van het eerste uur, neemt dit jaar afscheid bij de SWOV. Aan het einde van het jaar zijn er 68 personen werkzaam.

De periode 1992-2002

In de periode 1992-2002 verandert de missie van de SWOV niet echt, maar is de vertaling wel steeds iets anders, in het bijzonder op instigatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Er wordt een nieuwe weg ingeslagen in het streven naar een meer verkeersveilige samenleving. Gezamenlijk met de onderzoekswereld in Nederland wordt door de SWOV een profiel geschetst van een duurzaam veilig wegverkeer, hoe dat er in de toekomst zou kunnen uitzien en hoe dat kan worden gerealiseerd. Minister J.R.H. Majj-Weggen maakt deze aanpak tot hoeksteen van het nationale verkeersveiligheidsbeleid. Er wordt een beroep gedaan op politieke organen en publieke organisaties die actief zijn op de terreinen van ruimtelijke ordening, wegen en verkeer alsmede verkeerstoezicht om het niet eenvoudig te realiseren ideaal tot stand te brengen. Vele jaren wordt er een 'herenakkoord' gesloten tussen DVK/AVV en de SWOV.

De intentieverklaring van het Startprogramma

Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000 wordt ondertekend. De SWOV gaat een bijdrage leveren aan de voorbereidingen van de tweede fase: de integrale en volledige invoering van het concept 'duurzaam veilig' in Nederland.

De minister sluit een principeovereenkomst met de SWOV over de verantwoordelijkheid van de overheid voor het instandhouden en vergaren van verkeersveiligheidskennis en de positie van de SWOV daarin. De hoofdtaak zal gaan bestaan uit fundamenteel en strategisch, vernieuwend onderzoek. Meer dan in het verleden zal toegepaste wetenschappelijke kennis en internationale kennis worden overgedragen aan al degenen die professioneel een bijdrage te leveren hebben aan de bevordering van de verkeersveiligheid. Internationaal onderzoek, met name in opdracht van de Europese Commissie of met subsidie, gaat een belangrijk onderdeel vormen van de SWOV-werkzaamheden.

1992

In 1992 wordt weer een mijlpaal bereikt: de SWOV bestaat dertig jaar. In het boek 'Naar duurzaam veilig wegverkeer' wordt in een bestuurlijk brede benadering en met een integrerende benadering van de factoren motorvoertuig-weg aangegeven hoe een aanmerkelijke landelijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers kan worden bereikt. Op een symposium in Apeldoorn ter viering van



zestig jaar Veilig Verkeer Nederland (VNN) en dertig jaar SWOV wordt die gedachte uitgedragen.



Voorzitter Arndy de Erhardtig het boek 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer' aan minister Maij Weggen van Verkeer en Waterstaat en de heren (v.l.n.r.) Van den Bergh (VNN), Biesheuvel (Tweede Kamer) en Van Vollenhoven (Raad voor de Verkeersveiligheid)

De SWOV heeft als doelstelling om door onderzoek bij te dragen aan de bevordering van de veiligheid. Steeds meer gebeurt dat nu ook door onderzoek voor en advisering van gemeenten, politie- en vervoerregio's en provincies. Hiermee ondersteunt de SWOV de uitvoering van het inmiddels gedecentraliseerde nationaal verkeersveiligheidsbeleid. Mede hiertoe wordt het beleidsinformatiesysteem BIS-V verder ontwikkeld om met inhoudelijke informatie beleidsuitvoerders te ondersteunen.

Veranderingen in de werkrelaties ontstaan opnieuw als de Dienst Verkeerskunde wordt omgevormd tot een integrale Adviesdienst Verkeer en Vervoer, door een reorganisatie bij

de hoofdafdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat en door een aanscherping van de controle op de opdrachtverlening en financiering van onderzoek.

Aan het eind van het jaar zijn er 72 personen werkzaam, waarvan 19 in deeltijd.

1993

In 1993 treden in de relatie met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als belangrijkste opdrachtgever van de SWOV geen wezenlijke veranderingen op. Het blijkt nog niet mogelijk om tot een meerjarenplan voor onderzoek te komen. De SWOV wordt meer en meer als uitvoerend onderzoeksinstituut ingeschakeld en minder als instituut dat kennis kan integreren en als coördinerend instituut.

Op initiatief van de SWOV wordt het 'Platform Duurzaam Veilig Wegverkeer' opgericht. Omdat de integrale aanpak van de verkeersveiligheid in het concept 'duurzaam veilig' een maatschappelijk draagvlak vergt, worden daarin maatschappelijke organisaties opgenomen: de ANWB, de ENFB, Kinderen Voorrang, de VVN en de VBV. Met dat platform wordt een plan van aanpak voor de periode 1993-1996 opgesteld.

De huisstijl van de SWOV-rapportages wordt aangepast.

Automatiseringsvoorzieningen worden voortdurend verbeterd. Een en ander leidt ertoe dat de SWOV in 1993 beschikt over 90 pc's, gekoppeld in het eigen netwerk. De centrale

Aanbevolen wordt om onderzoek te doen naar de kwantitatieve invloed van de vormgeving van de wegtypen en de verdeling van het verkeer over de wegtypen op het aantal letselongevallen. Nu de ontwikkelingen per wegtype erger zijn in beeld zijn gebracht, kunnen de effecten van intensiteitsgroei per wegtype voor toekomstige situaties beter geschat worden. Er moeten dan wel redelijk betrouwbare intensiteitschattingen voorhanden zijn, evenals een realistisch scenario voor de veranderingen op het terrein van de eerder genoemde vormgeving en verdeling van het verkeer, naast andere verklarende grootheden. Deze veranderingen dienen per wegtype te leiden tot nieuwe risicocijfers. Samen met het product van de voorspelde intensiteiten en weglengten (de verkeersprestaties), leveren deze risicocijfers de voorspelde aantallen ongevallen per wegtype. Voorgesteld wordt ten slotte om voor elk wegtype een specifieke taakstelling te formuleren, ook in termen van risicodaling, die past bij de algemene verkeersveiligheidsaankomst voor het jaar 2010.

Dr.ir. L. Braimaister & ir. S.T.M.C. Janssen Ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid van wegtypen

1996 Verkeersonveiligheid kost jaarlijks 9,3 miljard gulden

Verkeersongevallen kosten Nederland jaarlijks 9,3 miljard gulden. In 1983 werden deze kosten nog geraamd op 7,3 miljard. Dit betekent dat de kosten van verkeersongevallen in tien jaar tijd met 27% zijn toegenomen. Het aantal geregistreerde verkeersdoden is in dezelfde periode afgenomen met 29% en het aantal ziekenhuisgewonden is verminderd met 14%.

Dit blijkt uit een rapport dat de SWOV heeft opgesteld in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. De berekeningen in het SWOV-rapport betreffen het jaar 1993. Het in het rapport gebruikte model is in grote lijnen gelijk aan hetgeen het bureau McKinsey & Company voor het jaar 1983 heeft opgesteld in het rapport 'Naar een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid' (1985).

Drs. J. Muizelaar & M.P.M. Mathijssen, Kosten van verkeersonveiligheid in Nederland



1996 Ook op lange termijn een veilige oplossing: rotondes bevorderen verkeersveiligheid

In 1990 werd het eerste onderzoek verricht naar de verkeersveiligheid van nieuwe rotondes, gevolgd door een tweede in 1993. Uit deze studies bleken al duidelijk de voordelen van de rotondes voor de verkeersveiligheid. Aangehouden is nu dat rotondes voor een zeer hoog veiligheidsniveau zorgen, ook op de lange termijn. Gemiddeld nam het aantal slachtoffers met 75% af nadat een kruispunt werd vervangen door een rotonde. Werde het kruispunt vervangen door een rotonde met vrijliggend fietspad waar bij de fietsers geen voorrang hebben, dan daalde het aantal slachtoffers zelfs met 90%. Bijna altijd, maar zeker op de wat drukker pleinen, is een vrijliggend fietspad op enige afstand van het plein, een veiliger oplossing dan wanneer er een fietsstrook aanwezig is aan de rand van het plein, of wanneer er helemaal geen fietsvoorziening is.

J. van Minnen, Rotondes en voorrangsgeligen

1997 Werkelijke aantallen slachtoffers berekend

Om tot een verantwoorde ophoging van het aantal ziekenhuisgewonden te komen, is de verkeersongevalregistratie (VOR) gebaseerd op opgaven van de politie gekoppeld aan de landelijke medische registratie (LMR, gebaseerd op alle uit ziekenhuizen ontslagen patiënten). Het resultaat is dat het aantal ziekenhuisgewonden dat de politie opgeeft, met een factor 1,67 moet worden vermenigvuldigd om het werkelijke aantal per jaar zo goed mogelijk te benaderen. Dit is ongeveer 9% meer dan het aantal verkeersslachtoffers volgens de LMR.

Ook voor de verschillende wijzen van verkeersdeelname zijn ophoogfactoren berekend. Deze lopen uiteen van 1,3 voor auto-inzittenden tot 2,6 voor fietsers. Voor provincies variëren de ophoogfactoren van 1,3 voor Zeeland tot 2,1 voor Friesland.

De bepaling van de werkelijke omvang van het aantal gewonden waarvoor spoedeisende hulp nodig was (SEH-gewonden) vond plaats op basis van het VIPORS-bestand, het bestand van de verkeersongevallen in het privé-ongevalregistratiesysteem.

Dr. P.H. Polak, Registratiegraad van in ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers

computer krijgt uitbreiding van het interne en externe geheugen en de door veel gebruikers begeerde grafische omgeving van Windows doet zijn intrede in het bedrijf. Specifieke softwarefaciliteiten voor statistisch onderzoek worden uitgebreid.

De SVOV heeft inmiddels toegang tot diverse externe netwerken voor het zoeken in databestanden. Ook wordt gebruikgemaakt van het internationale mailingsysteem via Surfnet, zowel voor onderzoeksdoeleinden als voor het oplossen van bijzondere softwareproblemen.

In 1992 kreeg de SVOV de opdracht voor ontwikkeling en onderhoud van BIS-V in al zijn aspecten: applicatie, inhoud en communicatie. In 1993 is het zover dat BIS-V voor het eerst bij de gebruikers geïnstalleerd wordt. Het systeem bevat kerninformatie over de speerpunten van het beleid. Het brengt gegevens en kennis op het bureau van de gebruiker, via een pc-applicatie en via een telefonische vraagbaak: het BIS-loket. Diverse malen per jaar maakt de SVOV een update voor de pc-applicatie. Steeds worden de meest recente gegevens geïnterpreteerd en worden data en teksten in het systeem gevoerd. In de loop der jaren wordt het systeem steeds verder uitgebreid, in nauw overleg met de gebruikers.

Aan het eind van het jaar zijn er 75 personen werkzaam, waarvan 20 in deeltijd.

1994

In 1994 is de moeizame manier waarop opdrachten aan de SVOV worden verleend, mede aanleiding geweest voor een herbezinning op de relatie tussen Rijksoverheid en SVOV. Voor de toekomst worden aan de SVOV drie functies toebedacht: een centrale kennisfunctie, een monitoring- en adviesfunctie en een toegepast-wetenschappelijke onderzoeksfunctie. Die functies worden niet alleen vervuld voor de centrale overheid, maar ook voor de decentrale overheden en de op commerciële basis werkende onderzoeksbureaus.

Dat jaar ondertekent minister mev. J.R.H. Maij-Weggen een akkoord over de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid met als doel de regionale aanpak van de onveiligheid te versterken. Het sluiten van dit akkoord heeft ook gevolgen voor de SVOV. Zij gaat meer onderzoek doen in opdracht van de Regionale Directies van Rijkswaterstaat, de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, de politiekorpsen en de provincies. De doelsubsidie over de jaren 1989 t/m 1992 wordt geëvalueerd en de conclusie is onder meer dat de SVOV zich op passende wijze aan de gestelde voorwaarden houdt. In 1994 en de jaren daarna volgen verbeteringen op het gebied van automatisering elkaar in rap tempo op, niet in de laatste plaats omdat de ontwikkelingen in de automatisering snel voortschrijden. Pc's worden vervangen



of aangepast, omdat nieuwe software hogere eisen stelt aan de hardware. De netwerksoftware ondergaat een belangrijke verandering, waardoor het BIS-netwerk kan worden geïntegreerd in het SVOV-netwerk.



Cursus voor gebruikers van BIS-V onder leiding van Martha Brouwer (staand)

Tallose interne en externe cursussen worden georganiseerd om de medewerkers vertrouwd te maken met steeds weer nieuwe software. Er wordt intern software ontwikkeld waardoor rapporten direct in de SVOV-huisstijl kunnen worden geschreven.

Om ook internationaal uiting te geven aan SVOV-activiteiten verschijnt naar analogie van SVOV-schrift het Engelstalige Research Activities als halfjaarlijkse publicatie.

Aan het eind van het jaar zijn er 75 personen werkzaam, waarvan 18 in deeltijd.

1995

In 1995 concludeert de SVOV dat het de laatste jaren minder goed gaat met de ont-

wikkeling van de verkeersveiligheid.

Berekeningen van de SVOV laten zien dat zonder aanvullend beleid en effectievere beleidsuitvoering de taakstelling zoals die in het Structuurschema Verkeer en Vervoer voor het jaar 2010 is vastgesteld, niet zal worden gehaald.

De SVOV blijft van mening dat het haar taak is de centrale en decentrale overheid te ondersteunen in hun strijd tegen de verkeersveiligheid. Gezien de ontwikkeling daarvan en de decentralisatie van de verantwoordelijkheden daarvoor, is een heroverweging van de positie van onderzoek naar de verkeersveiligheid op zijn plaats. Er wordt overleg gestart met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over een toekomstige positie van de SVOV.

1995 kenmerkt zich ook als het jaar waarin aan de ene kant door overheid en parlement meer aandacht wordt gevraagd voor de verkeersveiligheid, maar aan de andere kant de beschikbare middelen worden verminderd. De SVOV dient een bezwaarschrift in tegen de beslissing van het ministerie om de subsidie voor de jaren 1996 t/m 1999 te verminderen.

Ir. R. Arnoldy, die gedurende acht jaar de functie van voorzitter heeft vervuld, treedt terug en wordt opgevolgd door F.W.C. Castricum, vele jaren lid van de Tweede Kamer en woordvoerder Verkeer en Waterstaat, dan lid van het Europese

1997 Gedragsbeïnvloeding met behulp van black box werkt

De SVOV heeft een praktijkproef uitgevoerd naar het effect van de black box in personenauto's, bestel- en vrachtwagens. Doel van het project was te onderzoeken of de verkeersveiligheid van bedrijfsmatig gebruikte voertuigen verbeterd kan worden door het gedrag van bestuurders te volgen en vast te leggen door middel van apparatuur die in het voertuig is ingebouwd. De veronderstelling is dat chauffeurs zich veiliger zullen gedragen, bijvoorbeeld door met aangepaste snelheid te rijden, als zij weten dat de black box hun rijgedrag - ook vlak vóór en na een ongeval - registreert en dat deze gegevens afgelezen kunnen worden door of namens de werkgever. Met de bedrijfsleiding was afgesproken dat de gegevens van de black boxes naar de chauffeurs werden teruggekoppeld. Als deze vorm van gedragsbeïnvloeding effectief is, zou die uiteindelijk moeten uitmonden in minder verkeersongevallen.

In dit onderzoek werd voor enkele vloten een statistisch significante vermindering van het aantal ongevallen vastgesteld, wanneer gedrag van de bestuurder geregistreerd werd waarmee hij ook geconfronteerd kon worden. Dit positieve effect ligt vooralsnog binnen tamelijk ruime betrouwbaarheidsintervallen, vooral gezien de relatief geringe omvang van de steekproef. Voor de totale groep van de bij het onderzoek betrokken vloten mag de ongevalseerde reductie op rond de 20% geschat worden.

Drs. P.I.J. Wouters & J.M.J. Bos, The impact of driver monitoring with vehicle data recorders on accident occurrence

1997 Verkeersveiligheidseffecten van motorvoertuigverlichting overdag

In opdracht van het Directoraat Generaal Transport (DG-VII) van de Europese Commissie heeft de SVOV een omvangrijke studie uitgevoerd naar de verkeersveiligheidseffecten die bereikt kunnen worden met het voeren van verlichting overdag door motorvoertuigen (MVO). In de studie geeft de SVOV een overzicht van de diverse aspecten die een rol spelen bij het al dan niet voeren van verlichting overdag door personenauto's. Hierbij kan gedacht worden aan het gedrag van mensen en de invloed daarvan op de veiligheid, maar ook aan de technische, milieu- en kostenaspecten. Het belangrijkste onderdeel van dit project was



het aantonen van de positieve invloed van MVO op de verkeersveiligheid. Dit gebeurde op basis van een meta-analyse van oude en nieuwe MVO-onderzoekresultaten. Tevens werden de reeds uitgevoerde en gerapporteerde MVO-studies beoordeeld op hun methodologische waarde en is er gekeken naar het veiligheidseffect van MVO voor de EU-landen. Het resultaat van deze studie was dat wanneer alle auto's in de landen van de Europese Unie overdag verlichting zouden voeren, er op jaarbasis:

- 5.500 minder doden zouden vallen;
- 155.000 minder geregistreerde ziekenhuisgewonden zouden zijn;
- 740.000 minder geregistreerde ongevallen zouden plaatsvinden;
- 1,9 miljoen minder ongevallen leidend tot verzekeringsclaims zouden plaatsvinden.

Berekend is ook wat het kosten-bateneffect is van MVO. De berekende kosten van MVO bevatten de kosten voor extra brandstof, het standaard bouwen van MVO, de kosten van lampen en milieukosten. Voor de EU is het totaal van deze kosten op jaarbasis 2,65 miljard euro. De totale jaarlijkse baten van MVO zijn in EU-verband 4,78 miljard. Dit betekent dat de kosten-batenverhouding van MVO 1,8 is. Met andere woorden: de baten zijn 80% hoger dan de kosten.

Drs. M.J. Koorstra, drs. F.D. Bijleveld & drs. M.P. Hagenzieker, The safety effects of daytime running lights

1998 Proef met helikoptertraumateam geslaagd

De inzet van helikopter-traumateams voor spoedeisende medische hulpverlening in geheel Nederland kan ertoe leiden dat er jaarlijks 20 tot 40 mensen minder overlijden als gevolg van een ongeval. Dit blijkt uit een onderzoek dat de SWOV samen met de Erasmus Universiteit Rotterdam in opdracht van de Ziekenfondsraad heeft uitgevoerd. Het onderzoek ging in op de vraag of de inzet van een helikopter-traumateam gezondheidswinst oplevert voor het slachtoffer. Ook is gekeken hoe die eventuele winst zich verhoudt tot de (extra) kosten als de helikopterinzet wordt vergeleken met de reguliere hulpverlening per ambulance. Het inzetten van een helikopter-traumateam kan dus dodelijke slachtoffers besparen. In de vooruitzichten op herstel van de kwaliteit van leven was er echter geen onderscheid te maken tussen patiënten die door een traumateam

Parlement en inmiddels senator.

Aan het eind van het jaar zijn er 76 personen werkzaam, waarvan 26 in deeltijd.

1996

In 1996 laat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers weliswaar een afname zien ten opzichte van de jaren daarvoor, maar de SWOV spreekt haar twijfel uit of die daling zich zal voortzetten. Wel krijgt het verkeersveiligheidsbeleid een nieuwe impuls als het vijfde Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid MPV-4 verschijnt met als titel 'De daad bij het woord'. In dat plan is een uitvoeringsprogramma opgenomen dat de taakstellingen voor het jaar 2000 weer binnen bereik moet brengen.

Er is nog steeds overleg gaande over de toekomstige positie van de SWOV. Een belangrijke reden daarvoor is dat de overheid een nieuwe kennisinfrastructuur wil creëren voor de verkeersveiligheid, met als doel het kennisveld voor verkeersveiligheid zo te organiseren dat inhoudelijke kennis op verschillende niveaus gegenereerd, beheerd en toegankelijk gemaakt wordt. Om die structuur vorm te geven heeft de overheid het project Kennisinfrastructuur Verkeersveiligheid (KEVER) gestart. De begrippen praktijkkennis en gevalideerde kennis strijden om de macht. De rol van de SWOV in de toekomst zal in grote mate afhangen van de uitkomsten van dat project. Het accent wordt verschoven van

kennisverwerving naar kennisverspreiding.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen, het Interprovinciaal Overleg en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ondertekenen de intentieverklaring van het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000. De SWOV gaat een bijdrage leveren aan de voorbereidingen van de tweede fase van dat programma: de integrale en volledige invoering van het concept 'duurzaam veilig' in Nederland.

Eind 1996 zijn er 91 personen werkzaam, waarvan 37 in deeltijd.

1997

In 1997 bestaat de SWOV 35 jaar. In dat jaar toont de SWOV zich redelijk optimistisch over de haalbaarheid van de taakstelling van het verkeersveiligheidsbeleid. Wel wordt het noodzakelijk geacht extra inspanningen te leveren om de gewenste verminderingen in doden en gewonden te halen.

De SWOV keert zich tegen het loslaten van kwantitatieve taakstellingen. Zij is ervan overtuigd dat dit zowel maatschappelijk als politiek niet gewenst is. Beter is het om taakstellingen of streefbeelden per regio af te spreken, die gekoppeld zijn aan de nationale taakstelling en waaraan taakstellende verkeersveiligheidsprogramma's ten grondslag liggen.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen, het Interprovinciaal



Overleg en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geven gevolg aan de intentieverklaring en ondertekenen gezamenlijk het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Dit bevat een reeks maatregelen die in twee fasen zullen worden uitgevoerd vóór het einde van 2002. Met dit convenant worden de eerste echte stappen gezet op weg naar realisering van een 'duurzaam veilig wegverkeer'.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat sluit een principeovereenkomst met de SWOV over de verantwoordelijkheid van de overheid voor het instandhouden en vergaren van kennis over verkeersveiligheid en de positie die de SWOV daarin heeft. De hoofdtaak van de SWOV zal bestaan uit fundamenteel en strategisch, vernieuwend onderzoek. Verder zal de SWOV meer dan in het verleden toegepaste en internationale kennis gaan overdragen aan al degenen die professioneel een bijdrage te leveren hebben aan de bevordering van de verkeersveiligheid. De SWOV wordt daarmee een belangrijk knooppunt in het netwerk van de verspreiding van verkeers- en verkeersveiligheidskennis.

Tot 1997 was het gebruik van BIS-V voorbehouden aan medewerkers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de zomer van dat jaar besluit het ministerie dat in principe ook anderen er de beschikking over mogen krijgen. In eerste instantie gaat het dan om degenen die bij de provincies bezig zijn met

de bevordering van de verkeersveiligheid en de medewerkers van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

Ook in het buitenland blijkt belangstelling te zijn voor BIS-V; de combinatie van diepgang en bedieningsgemak en het aantoonbare succes van het systeem maken BIS-V uniek in de wereld.

Eind 1997 zijn er 77 personen werkzaam, waarvan 29 in deeltijd.

1998

In 1998 wordt geconstateerd dat er in de voorgaande jaren toch wel wat veranderd is op het gebied van de verkeersveiligheid. De uitvoering van het beleid is gedecentraliseerd en steeds meer organisaties en instanties houden zich met het onderwerp bezig. Er zijn meer actoren die kennis over verkeer en over verkeersveiligheid nodig hebben en vaak is niet duidelijk wie welke informatie nodig heeft en waar die te verkrijgen is. Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor het werkkterrein van de SWOV en daarom is een enigszins aangepaste missie noodzakelijk. Veel tijd wordt besteed aan een veranderingsproces om te komen tot een vernieuwde SWOV. Die verandering zal een 'terugtrekken uit de markt' betekenen door niet meer zelf opdrachten van derden te gaan verwerven. Ook is een persoonlijke afbouw met 15 tot 20 arbeidsplaatsen geboden, omdat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat minder subsidie wil geven.



Persconferentie ter gelegenheid van de afronding van de proef met een helikopter traumateam

werden geholpen en patiënten die hulp kregen van de traditionele ambulancedienst.

De kosten die verbonden zijn aan de inzet van helikoptertraumateams verschillen niet veel van de kosten die voor tal van andere gezondheidsvoorzieningen gebruikelijk en aanvaardbaar zijn.

Dr. F.Th. de Charro (CGBR) & drs. S. Oppe (SWOV), Het effect van de inzet van een helikopter-traumateam bij ongevallen

1998 Jonge mannelijke automobilisten nog steeds grote risicogroep in verkeer

Het aantal jonge bestuurders dat betrokken is bij ernstige ongevallen is de afgelopen tien jaar sterk gedaald, voornamelijk als gevolg een sterk afgenomen kilometrage. Het lagere kilometrage is deels het gevolg van de invoering van de OV-jaarkaart, waardoor studerende minder vaak een eigen auto bezitten. Deels ook is het een gevolg van het feit dat niet-studerende jongeren minder vaak in het bezit zijn van een eigen auto en ook minder vaak een rijbewijs blijken te bezitten.

Dr. D.A.M. Twisk, Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders



1999 Belonen en straffen in het verkeer even effectief

Belonen en straffen: het zijn bekende methoden om gedrag te beïnvloeden. In de verkeerspraktijk is het traditioneel zo dat gewenst gedrag 'gestimuleerd' wordt door regels en wetten, en dat overtredingen worden bestraft. Aan de vraag of gewenst verkeersgedrag ook via beloningen kan worden gestimuleerd, is tot voor kort weinig aandacht besteed. In januari van 1999 promoveerde SWOV-medewerker Marjan Hagenzieker op dit onderwerp aan de Universiteit van Leiden. Zij onderzocht in hoeverre beloningen effectief kunnen zijn om verkeersgedrag te veranderen. Ook werd bekeken welke vormen van beloningen daarbij meer en minder effectief zijn dan andere, welke factoren en omstandigheden van invloed zijn en of deze manier van gedragsbeïnvloeding in de verkeerspraktijk toepasbaar is. Uit het onderzoek bleek dat beloningen en straffen even effectief zijn waar het gaat om het stimuleren van verkeersveilig gedrag.

Dr. M.P. Hagenzieker, Rewards and road user behaviour

1999 Een kader voor verkeerseducatie

De SWOV heeft de stand van zaken weergegeven van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Hierbij is stilgestaan bij de beleidsinitiatieven, de ondersteuningsstructuur, de leermiddelen en plannen en de resultaten van enkele evaluatiestudies. De SWOV heeft hiermee een kader willen scheppen voor studies op het gebied van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Gebekken is dat er grote belangstelling is voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Daarnaast wordt in notities vaak geconstateerd dat de positie van verkeersonderwijs zwak is. Die stelling kon echter kwantitatief noch kwalitatief worden ondersteund. Het is niet duidelijk in hoeverre de ideeën voor een ondersteuningsstructuur van verkeersonderwijs zijn geïmplementeerd, en of een dergelijke structuur een garantie is voor goed verkeersonderwijs.

Verkeerseducatie staat in de kerndoelen voor de basisvorming. Echter, kennis en toepassing van regels, en attitudes komen niet aan de orde. De eindtermen van de tweede fase zijn beperkter: de belangrijke problemen van deze leeftijdsgroep komen niet expliciet aan de orde. Binnen de kerndoelen en eindtermen is de aandacht voor veiligheid vaak ondergeschikt aan de aandacht voor

Een start wordt gemaakt met de voorbereiding van het werkprogramma voor 1999. Dit leidt in eerste instantie tot de keuze van acht onderzoeksthema's en de instelling van een Programmaraad. Deze raad heeft tot taak jaarlijks het onderzoeksprogramma vast te stellen en het programma voor kennisverspreiding. Bovendien zal hij de verantwoording van de werkzaamheden moeten goedkeuren. In de Programmaraad nemen partijen zitting die belang hebben bij de resultaten van het werk van de SWOV, zoals de rijksoverheid, de provinciale en lokale overheid, politie, justitie en belangenorganisaties.

Later wordt aan de acht thema's nog een afzonderlijk thema over kennisverspreiding toegevoegd. De negen thema's zijn: Weggebruikers, de relatie tussen gedrag, omgeving en ongevallen; Voorwaarden voor veilig gedrag; Strategie voor een veilige weginfrastructuur; Verkeerskundig ontwerp en verkeersveiligheid; Voertuigveiligheid; Telematica en veiligheid in het wegverkeer; Analyse ontwikkelingen verkeersveiligheid; Besluitvorming en bestuur; Kennisverspreiding, informatie en communicatie. Het onderzoek van de SWOV heeft, meer dan in het verleden, een fundamenteel en anticorperend karakter. Het is meer gericht op fundamentele vraagstukken dan op kortetermijnadvisering. Ook een belangrijk doel voor de komende jaren is het verstrekken van kennis aan en het

uitwisselen van informatie met professionele gebruikers. Er wordt een begin gemaakt met de bouw van de SWOV-website. Deze wordt zodanig uitgebouwd dat heden veel informatie en kennis die bij de SWOV beschikbaar is, via het Internet toegankelijk is. Ook het geven van cursussen en het organiseren van debatten en workshops is nu een belangrijke taak van de SWOV.

1999

In 1999 wordt een onderzoek- en kennisverspreidingsprogramma opgesteld voor de periode 1999-2002 gebaseerd op de acht thema's. Voor alle thema's zijn begeleidingsgroepen geformeerd die uit deskundigen met praktijkervaring bestaan en die betrokken zijn bij de uitvoering van het onderzoek. De thema's bestrijken samen de belangrijkste aspecten van de verkeersveiligheid en bij de uitwerking is nagegaan in welke fundamentele vraagstukken nog onvoldoende inzicht bestaat. Deze vraagstukken zijn vaak themaoverschrijvend en er wordt vanuit verschillende disciplines aan gewerkt. De organisatiestructuur wordt aangepast aan de nieuwe situatie en de SWOV kent voortaan vier afdelingen en een secretariaat. De afdelingen zijn Gedrag, Besluitvorming en Analyse (Marjan Hagenzieker & Divera Twisk), Infrastructuur, Telematica en Voertuigen (Theo Janssen ad interim, later Rob Eenink), Informatie & Communicatie (Jan Mulder ad



interim gevraagd door Ben Wouters respectievelijk Martha Brouwer), en Bedrijfsbureau, Personeelszaken en Automatisering (Jan van Angelen).

Ook de vorm van financiering wordt door minister mev. T. Netelenbos aangepast aan de nieuwe situatie. Voor vier jaren (1999-2002) worden afspraken gemaakt. Jaarlijks ontvangt de SWOV voor de uitvoering van haar taken een subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast wordt in beperkte mate aanvullend onderzoek gedaan voor anderen, waaronder projecten in Europees verband. De aansturing van de SWOV vindt inhoudelijk niet alleen meer plaats door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar door de Programmaraad van de SWOV, waarin vele mogelijke gebruikers van SWOV-onderzoekskennis vertegenwoordigd zijn. De SWOV legt aan deze raad ook verantwoording af. De afspraken houden tevens een substantiële inkrimping van de SWOV in. Matthijs Koorstra treedt terug als directeur, maar blijft tot 2002 als adviseur aan de SWOV verbonden. In zijn plaats wordt Fred Wegman als directeur aangesteld. In dit jaar vindt ook de metamorfose naar de SWOV nieuwe stijl plaats. Onder het mom van 'de kunst van het loslaten' wordt een nieuwe periode ingeluid met onder meer het nieuwe onderzoeksprogramma, de SWOV-website en een herziene huisstijl. De SWOV telt 61 medewerkers.



De metamorfose van de SWOV 'aan de bu tenkant'

2000

Over de volle linie wordt in het jaar 2000 een echte start gemaakt met de uitvoering van de plannen. Op alle acht thema's is zodanige voortgang geboekt dat de gemaakte jaarplannen goeddeels zijn gerealiseerd. De SWOV kiest het INK-model (Instituut Nederlandse Kwaliteit) om door de hele organisatie te streven naar betere kwaliteitszorg. Volgens de missie houdt de SWOV zich bezig met fundamenteel en anticiperend onderzoek. Maar in het kader van de kennisverspreiding wordt de SWOV regelmatig gevraagd bestaande kennis toe te spitsen op actuele probleemstellingen. Dit betreft bijvoorbeeld de onderbouwing van de veilig-

verkeer en vervoer en de toepassing van natuurkundige begrippen en wetten

Er is veel lesmateriaal ontwikkeld, met name voor de eerste jaren. Voor de tweede fase is er onvoldoende materiaal beschikbaar. Bovendien is het niet duidelijk of de materialen voldoen

Het is niet bekend wat het feitelijke aanbod aan verkeerseducatie in kwantitatieve en kwalitatieve zin is. Ook is niet bekend wat de resultaten van dit onderwijs zijn.

De SWOV beveelt aan om de kerndoelen en eindtermen opnieuw kritisch te bekijken en te herzien en de positie van het verkeersonderwijs te evalueren

De ontwikkeling van leermiddelen voor de eerste fase kan worden vertraagd; voor de tweede fase zal er wel lesmateriaal moeten worden ontwikkeld

Tot slot zal de discussie over verkeerseducatie binnen het onderwijs door moeten gaan

Drs. D.A.M. Twisk & dr P.B.M. Levelt, Een kader voor verkeerseducatie

2000 Spookrijden op autosnelwegen

Spookrijden is de oorzaak voor een klein aantal ernstige ongevallen. De laatste jaren vallen per jaar in Nederland vijf doden en twaalf gewonden als gevolg van spookrijden. Uit recent SWOV-onderzoek blijkt dat spookrijden doorgaans niet alleen te wijten is aan de verminderde vaardigheid van de bestuurder maar ook aan een niet-optimale wegsituatie. Het naleven van richtlijnen bij het inrichten en onderhouden van de weg kan een belangrijke bijdrage leveren aan het voorkomen van spookrijden.

Zo is gebleken dat 'Ga terug'-borden in de middenberm tussen op- en afrit vaak voor bestuurders op de oprit bedoeld lijken te zijn. Door dit valse alarm leren bestuurders de borden te negeren, wat de effectiviteit kan verminderen. Het is daarom aan te bevelen om de borden zodanig te plaatsen of af te schermen dat duidelijk is voor wie ze bedoeld zijn. Verder wordt het plaatsen van (pijl)markeringen op de afrit en het aanleggen van een verlengde scherding tussen de rijrichtingen op de onderliggende weg aangeraden. Hierdoor worden linksafslaande bestuurders naar de oprit geleid en wordt het oprijden van de afrit belemmerd.

Drs. M. de Niet & A. Blokpoel, Tegen de stroom in



2000 Toptien van veiligheidsmaatregelen voor vrachtauto's



Op 9 november 1999 nam minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat uit handen van de directeur van Transport en Logistiek Nederland (TLN), de heer Noordzij, het SWOV-rapport 'De veiligheid van vrachtauto's' in ontvangst. De minister onderstreepte bij die gelegenheid het belang

voor de verkeersveiligheid van speciale maatregelen en voorzieningen voor vrachtwagens. Ze kondigde aan dat haar ministerie van plan is subsidie te verstrekken aan vrachtauto-eigenaren die op hun voertuig een verbeterd achteruitkijksysteem, de zogenaamde dode-/blindehoekspiegel, monteren. Deze voorziening is een van de tien meest kosteneffectieve maatregelen die in het SWOV-rapport worden beschreven.

Ir. L.T.B. van Kampen & ing. C.C. Schoon, De veiligheid van vrachtauto's

2001 Jaarlijks aantal verkeersdoden kan met 700 omlaag

Per jaar zijn er in Nederland bijna 1100 verkeersdoden te betreuren. Dit aantal zou volgens de SWOV 700 lager kunnen zijn. De SWOV stelt een pakket maatregelen voor dat bedoeld is als aanvulling op de plannen van de regering, zoals vastgelegd in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Als alle verkeersveiligheidsvoornemens van het NVVP worden uitgevoerd, leidt dit in 2010 tot het sparen van 350 mensenlevens per jaar. De aanvullende voorstellen van de SWOV leiden tot nóg eens een besparing van 350 verkeersdoden. De kosten van verkeersongevallen, die nu bijna 18 miljard per jaar bedragen, zouden met bijna tweederde dalen. Een ander blijkt uit de nota 'Veilig, wat heet veilig?' die de SWOV eind november publiceerde.

Ir. F.C.M. Wegman, Veilig, wat heet veilig?

he §paragraaf van het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) die door de SWOV wordt opgesteld. Na een advies van de Wetenschappelijke Adviesraad stemmen Programmaraad en Bestuur in met de gedachte dat het zeer gepast is voor de SWOV om zich met dergelijke vraagstellingen bezig te houden en daarbij SWOV-kennis te benutten, ondanks het feit dat dit meer tot het beleidsondersteunend onderzoek zou moeten worden gerekend. Het aantal medewerkers bedraagt 55.



Wegmanbezoek van minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat in februari 2000. Links naast haar Chris Schoon en rechts Fred Wegman

2001

In het jaar 2001 zijn de onderzoeksplannen in grote lijnen uitgevoerd zoals voorgenomen, maar wel in een wat lager tempo dan was

voorzien. Belangrijke verklaringen hiervoor zijn dat door de SWOV meer aan kennisverspreiding wordt gedaan en dat de SWOV nadrukkelijk is gevraagd om beleidsondersteunend onderzoek met een hoge urgentie te verrichten. Aan het beleidsondersteunende onderzoek wordt dit jaar verdere invulling gegeven. Ter nadere onderbouwing van het NVVP lag in het jaar 2000 een zwaar accent op het maken van schattingen van de effecten van voorgenomen maatregelen, op schattingen van de kosten en van de kosteneffectiviteit van deze maatregelen. In 2001 is de focus gericht op de regionale doorvertaling van de nationale beleidsdoelstellingen voor 2010. De SWOV ontwikkelt daartoe de Verkeersveiligheidsverkenner voor de Regio (VVR). Al in 1998 was een plan opgesteld om te komen tot een verjonging van de SWOV en daarnaast tot het aantrekken van andere deskundigheden om het afgesproken programma te kunnen uitvoeren. Dit leidt ertoe dat in 2001 bijna 20% van de staf nieuw is aangetrokken. Omdat tegelijkertijd een aanzienlijk aantal ervaren medewerkers afscheid heeft genomen van de SWOV, wordt een zware wissel getrokken op een instuut dat het moet hebben van de deskundigheid om goed onderzoek uit te voeren en van de in het instituut geaccumuleerde kennis. In dit jaar wordt een begin gemaakt met de in de subsidievoorwaarden afgesproken beoordeling van het functioneren van de SWOV met een extern evaluatieonderzoek.



30 km/uur • snelheidslimieten van 100 en 120 km/uur op autosnelwege • snelheidslimiet 80 voor auto's en vrachtwagens • snelheidslimieten op niet-auto snelwegen buiten de bebouwde

2002

In het jaar 2002 wordt voor de twaalfde maal samen met de ANWB het Nationaal Verkeersveiligheidscongres georganiseerd, dat als titel heeft: 'Sneller veiliger'. Tijdens dit congres wordt ook aandacht geschonken aan het veertigjarig jubileum van de SWOV. Alle uitingen van de SWOV (variërend van de website tot de stand op de Intertraffic) worden tijdelijk voorzien van een speciaal jubileumlogo. In september vertrekt Matthijs Koorstra, nadat hij de laatste hand heeft gelegd aan het Sunflower-project. Het externe evaluatieonderzoek wordt afgerond. De conclusie van dat onderzoek is

positief, de in 1999 geformuleerde bedoelingen zijn goeddeels gerealiseerd en voor de SWOV relevante omgevingspartijen zijn doorgegaan positief tot zeer positief over de SWOV. Dit vormt voor het SWOV bestuur reden op de ingeslagen weg voort te willen gaan. De SWOV schrijft een nieuw programma voor de periode 2003-2006 waarin voorstellen voor onderzoek, kennisbeheer en kennisverspreiding zijn opgenomen. Inmiddels is de SWOV opnieuw in discussie met Verkeer en Waterstaat over de vaststelling van dit programma voor de komende jaren. Bezuinigingen zijn opnieuw onderwerp van gesprek



2002 De ontwikkeling van de rijvaardigheid van jonge bromfietzers

Een praktische rijopleiding zal de rijvaardigheid van jonge beginnende bromfietzers in korte tijd spectaculair kunnen verhogen. In 2000 onderzocht de SWOV, samen met o.a. het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid in Friesland, voor het eerst het effect van een 16-urige praktische cursus voor jonge bromfietzers. Deze cursus bleek de rijvaardigheid en de voertuigbeheersing in korte tijd sterk te verbeteren. De cursisten moesten na het volgen van de rijopleiding een rijtest afleggen (vergelijkbaar met het CBR-examen voor motorfietsen categorie A). Vóór de opleiding slaagde 5% voor de test. Dit percentage steeg tot 43% ná de cursus. In 2001 werd de rijtest herhaald. Daarbij bleek nog maar 19% van de cursisten te slagen. Bij een controlegroep - een groep jongeren die geen opleiding had gevolgd - bleef het slagingspercentage zowel in 2000 als in 2001 beneden de 10%. Nagegaan moet worden of een betere rijopleiding deze terugval kan voorkomen. Zo kan gedacht worden aan verlenging met enkele terugkomdagen verspreid over een langere periode. Zonder een betere rijvaardigheid zullen jeugdige bromfietzers een sterk verhoogd risico blijven lopen om bij een ongeval betrokken te raken.

Dr Ch. Goldenbeld, S. Houwing & S. de Craen, De ontwikkeling van de rijvaardigheid van jonge bromfietzers

2002 Gecombineerd gebruik van alcohol en drugs in het verkeer: extreem grote kans op letselongeval

Autobestuurders die het gebruik van alcohol combineren met drugs, hebben een extreem grote kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken en daarbij ernstig letsel op te lopen. De kans daarop is enkele honderden keren groter dan voor nuchtere bestuurders. Dit blijkt uit een onderzoek dat de SWOV van mei 2000 tot augustus 2001 in samenwerking met de plaatselijke politie in Tilburg heeft uitgevoerd. Voor bestuurders die alleen een grote hoeveelheid alcohol hebben gebruikt (bloedalcoholgehalte boven 1,3 promille) is de kans op ernstig letsel enkele tientallen keren zo groot als voor nuchtere bestuurders. Het gecombineerd gebruik van verschillende soorten drugs levert een bijna tien keer zo grote kans op ernstig letsel op.

M.P.M. Mathijssen, drs. M.J. Koorstra & dr. J.J.F. Commandeur, Het effect van alcohol-, drugs- en geneesmiddelengebruik op het letselrisico van automobilisten

Overzichten

Het bestuur van de SWOV

Het bestuur van de SWOV heeft in de loop van het veertigjarig bestaan vele leden gekend. Zij allen hebben, ieder vanuit hun eigen achtergrond, bijgedragen aan de ontwikkeling en het functioneren van de SWOV als wetenschappelijk onderzoeksinstituut. Het is niet doenlijk om de verdiensten van alle bestuursleden in de loop der jaren op te sommen, maar een aantal van hen verdient toch bijzondere aandacht. In de eerste plaats zijn dat de voorzitters van het bestuur, die vanaf de oprichting en in de (soms woelige) jaren daarna zich hebben ingezet voor de ontwikkeling en het instandhouden van het instituut. Wij noemen hier met name:

ir. A.G. Maris, een betrokken voorzitter gedurende de opbouwfase van de SWOV;
drs. Th.J. Westerhout, die gedurende bijna twintig jaar het reilen en zeilen van de SWOV begeleidde; en *ir. R. Arnoldy* en *F.W.C. Castricum*, die (de eerste bijna tien jaar en de laatste tot op heden) de SWOV door moeilijke tijden hebben geloodst. Maar ook een aantal andere bestuursleden mag niet onvermeld blijven: *ir. A.E.J. Nap* en *ir. J.W. Tops*, vertegenwoordigers van het eerste uur van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat; *prof.dr. P. Muntendam*, voorzitter van de Stuurgroep Menselijke Factoren;

mr. Th. van der Meer, RAI; en *mr. J.D.J. Idenburg* (NVVA) en *ir. J. Barkhof* (ANWB), die beiden gedurende bijna twintig jaar deel uitmaakten van het bestuur. Ten slotte noemen wij *ir. C. de Wijs*, die op voordracht van de Ondernemingsraad sinds 1986 deel uitmaakt van het bestuur en door intensief contact met de Raad blijkt geeft van zijn betrokkenheid.

De samenstelling van het bestuur van de SWOV sinds de oprichting

1962

ir. A.G. Maris, voorzitter op voordracht van de minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen;
prof.ir. J. Volmuller, Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen;
mr. J.C. van Laer, Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (NVVA);
A. Blankert, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB;
ir. A.E.J. Nap, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W);
ir. H. Vis, Centraal Overleg van de Nederlandse Wegverkeers- en Vervoersorganisaties (COWV);
S. Schootstra, Nederlandse Vereniging De Nederlandse Rijkswiel- en Automobiellndustrie (RAI);
G. Dekker, Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst (KNMG);

jhr. mr. F.A. Groeninx van Zoelen, Ministerie van Justitie;
mr. F.R. Mijnlief, Ministerie van Binnenlandse Zaken (BiZa);
ir. A.C.H. Toet, Provinciale Waterstaatsdiensten (PW);
G.H. Post Cleveringa, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

De eerste vijf leden vormen het Dagelijks Bestuur.

1963

ir. H. Vis treedt af en wordt vervangen door *mr. O.P.F.M. Cremers* (COWV).
S. Schootstra treedt af en wordt vervangen door *mr. Th. van der Meer* (RAI). Zonder voordracht, à titre personnel, nemen zitting in het bestuur:
prof.dr. P. Muntendam, directeur-generaal van het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid (SoZaV);
dr. H.A.W. Nijveld, hoofd Economisch-Technische Afdeling van de Centrale Organisatie TNO.

1964

Er zijn geen mutaties in het bestuur.

1965

Mr. Th. de Graaff neemt de plaats in van *G.H. Post Cleveringa* (VNG).
 À titre personnel wordt toegevoegd:

J. Kreisel, Bond van Automobielsingarage- en aanverwante bedrijven (Bovag).

1966

Het bestuur blijft ongewijzigd.

1967

Ir. A.G. Maris treedt statutair af en wordt opgevolgd door *M.J. Keyzer* als onafhankelijk voorzitter.

M.J. Keyzer wordt benoemd tot staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en treedt af als voorzitter.

Drs. Th.J. Westerhout (lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal) neemt als onafhankelijk voorzitter zijn plaats in.

Jhr. mr. F.A. Groeninx van Zoelen treedt statutair af en wordt opgevolgd door *mr. W.J. van Eijkern* (Justitie).

Ir. A.C.H. Toet treedt statutair af en wordt opgevolgd door *ir. H. Zandvoort* (PW).

1968

Er zijn geen mutaties in de samenstelling van het bestuur.

1969

Mr. J.D.J. Idenburg neemt de plaats in van *mr. J.C. van Laer* (NVVA).

Ir. J.W. Tops neemt de plaats in van *ir. A.E.J. Nap* (V&W).

Dr. P. Siderius treedt toe tot het bestuur op voordracht van de minister van SoZaV.

1970

A. Blankert wordt opgevolgd door *ir. C.A. Kuysten* (ANWB).

1971

Prof.dr. P. Muntendam treedt terug uit het bestuur.

1972

Dr. P. Siderius wordt vervangen door *drs. H.A.M. Elsen* op voordracht van de minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (Vomil).

1973

Mr. W.J. van Eijkern treedt af en wordt opgevolgd door *mr. A.J. Fonteijn* (Justitie).

Mr. O.P.F.M. Cremers treedt af. Het Centraal Overleg Nederlandse Wegverkeers- en Vervoersfederatie is niet meer in het bestuur vertegenwoordigd.

Mr. J.M. de Graaf treedt toe tot het bestuur namens BiZa.

1974

Ir. J.W. Tops treedt af en wordt opgevolgd door *ir. J.P. Neeteson* (V&W).

G. Dekker treedt af en wordt opgevolgd door *mr. B. Schultsz* (KNMG).

1975

Mr. Th.M.J. de Graaf bedankt als lid van het bestuur; er wordt vooralsnog geen opvolger

benoemd.

Drs. H.A.M. Elsen treedt af en wordt opgevolgd door *drs. W.F. Haak* (Vomil).

Ir. J.P. Neeteson neemt in het vervolg op persoonlijke titel zitting in het bestuur (V&W).

1976

Drs. P. Allewijn treedt toe tot het bestuur (V&W). *Mr. Th.M.J. de Graaf* bedankt als lid en wordt opgevolgd door *C.C.A. van Iersel* (VNG).

Dr. H.A.W. Nijveld treedt af en wordt opgevolgd door *J. Jonker* (TNO).

1977

Mr. A.J. Fonteijn komt te overlijden (Justitie). Geen verdere mutaties in het bestuur.

1978

Ir. J. Barkhof neemt de plaats in van *ir. C.A. Kuysten* (ANWB en COWV).

Mr. J.H. Grosheide wordt benoemd als opvolger van *mr. A.J. Fonteijn* (Justitie).

1979

A.J. Kret neemt de plaats in van *C.C.A. van Iersel* (VNG).

W. Hustinx neemt de plaats in van *mr. Th. van der Meer* (RAI).

De KNMG heeft op eigen verzoek geen vertegenwoordiger meer in het bestuur.

1980

Geen mutaties in het bestuur.

1981

Geen mutaties in het bestuur.

1982

Ir. J.C. Slagter (V&W) volgt *ir. J.P. Neeteson* op.

1983

Na een statutenwijziging wordt het ledental van het bestuur teruggebracht van 14 naar 9 leden. Tevens vervalt het onderscheid tussen Algemeen en Dagelijks Bestuur. De statutenwijziging maakt het ook mogelijk een lid te benoemen op voordracht van de Ondernemingsraad van de SWOV. Uit dien hoofde wordt *mr. A. van 't Laar* benoemd. Het bestuur bestaat nu uit:
drs. Th.J. Westerhout, voorzitter;
ir. J. Barkhof, ANWB;
ir. J.C. Slagter, op voordracht van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat;
mr. J.D.J. Idenburg, NVVA;
ir. P.B. van Gorp, V&W;
drs. W.F. Haak, WVC;
W. Hustinx, RAI;
mr. A. van 't Laar, OR;
vacature O&W.

1984

Er zijn geen mutaties in het bestuur. De vacature O&W blijft onvervuld.

1985

WVC trekt zich terug uit het bestuur. In verband met een op handen zijnde reorganisatie wordt, op voordracht van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat, *ir. H.J.J. van Bussel* als gedelegeerd lid in het bestuur opgenomen.

1986

Mr. A. van 't Laar treedt af en wordt opgevolgd door *ir. C. de Wijs* (op voordracht van de OR). O&W keert niet terug in het bestuur. Het bestuur benoemt *drs. M.J. Koornstra* tot directeur.
Drs. Th.J. Westerhout treedt terug als voorzitter en overlijdt kort daarna.
Ir. R. Arnoldy wordt uitgenodigd hem als onafhankelijk voorzitter op te volgen.

1987

Ir. H.J.J. van Bussel treedt terug als gedelegeerd bestuurslid.

1988

Geen mutaties in het bestuur.

1989

Drs. O.C. de Boer neemt de plaats in van *mr. J.D.J. Idenburg* (NVVA).

1990

Ir. P.B. van Gorp treedt terug en wordt opgevolgd door *ir. P. Hamelynck* (V&W).

1991

W. Hustinx verlaat het bestuur en wordt opgevolgd door *E.H. Glasius* (RAI).

1992

Per statutenwijziging van 14 januari 1992 worden de samenstelling van het bestuur en de functies van bestuursleden gewijzigd. *Ir. J.C. Slagter* en *drs. O.C. de Boer* treden terug en worden vervangen door *ir. L. de Borst* en *H.J.E.J. van Lent* (NVVA).

1993

Geen mutaties in het bestuur.

1994

Geen mutaties in het bestuur.

1995

Ir. R. Arnoldy treedt terug als voorzitter en wordt opgevolgd door *F.W.C. Castricum* als onafhankelijk voorzitter.

1996

Geen mutaties in het bestuur.

1997

Ir. P. Hamelynck treedt terug en wordt vervangen door *ir. P.M.W. Elsenaar* (V&W) als waarnemer.

1998

Geen mutaties in het bestuur.

1999

Ir. J. Barkhof treedt terug en wordt opgevolgd door *mr. G. van Woerkom* (ANWB).

H.J.E.J. van Lent treedt terug en wordt vervangen door *J.W. Vlasblom* (NVVA).

Ir. P.M.W. Elsenaar treedt terug en wordt opgevolgd door *mr. M.J. Olman* (V&W).

Drs. M.J. Koomstra treedt terug als directeur en wordt opgevolgd door *ir. F.C.M. Wegman*.

2000

J.W. Vlasblom keert niet terug in het bestuur.

2001

Het Verbond van Verzekeraars (vroeger NVVA) treedt uit het bestuur.

Mevr. M.T.J. Blankers-Kasbergen, wethouder gemeente Haarlemmermeer, treedt toe tot het bestuur.

2002

Geen mutaties.

Het huidige bestuur bestaat uit:

F.W.C. Castricum, voorzitter;

mr. G. van Woerkom, ANWB;

E.H. Glasius, RAI;

ir. C. de Wijs, namens de Ondernemingsraad;

mevr. M.T.J. Blankers-Kasbergen.

Waarnemer is *mr. M.J. Olman*, V&W.

De Wetenschappelijke Adviesraad van de SWOV

Een belangrijke aanzet voor de verbreding van het wetenschappelijk draagvlak van de SWOV is de oprichting van de Wetenschappelijke Adviesraad van de SWOV, die op 15 mei 1987 door de voorzitter van het SWOV-bestuur, *ir. R. Arnoldy* wordt geïnstalleerd. De Raad bestaat uit vijf hoogleraren die verschillende, voor het werkterrein van de SWOV relevante wetenschappelijke disciplines vertegenwoordigen. Dit zijn de gedragswetenschappen en de technische en medische wetenschappen. De Raad krijgt tot taak het bestuur en de directeur van de SWOV te adviseren over het wetenschapsbeleid en de onderzoeksprogrammering. Bij de oprichting bestaat de Wetenschappelijke Adviesraad uit:

prof.ir. E. Asmussen, hoog eraar Verkeersveiligheid aan de Technische Universiteit Delft, voorzitter;

prof.ir. B. Beukers, hoogleraar Verkeerskunde aan de faculteit der Civiele Techniek van de Technische Universiteit Delft;

prof.dr. R.J.A. Goris, algemeen chirurg en traumatoloog, verbonden aan het Academisch ziekenhuis St Radboud te Nijmegen;

prof. A.R. Hale, Ph.D., hoogleraar Algemene Veiligheidskunde aan de Technische Universiteit Delft;

prof.drs. J. Moraal, hoofd afdeling Cognitieve Psychologie van het Instituut voor

Zintuigfysiologie TNO en tevens hoogleraar Bedrijfskunde aan de Technische Universiteit Eindhoven.

Tot en met 1990 blijft de samenstelling van de Raad ongewijzigd. In dat jaar treedt *prof.ir. E. Asmussen* terug als voorzitter en verlaat ook *prof.dr. R.J.A. Goris* de Raad. Hiermee ontstaan twee vacatures.

In 1991 neemt *prof.ir. B. Beukers* het voorzitterschap op zich en treedt *prof.dr. U. Rosenthal*, hoogleraar aan de Rijksuniversiteit Leiden, toe tot de Raad. In 1992 treedt *prof.dr. J.K. Lenstra* toe tot de Raad, die daarmee weer voltallig is. Tot 1995 blijft de samenstelling van de Raad dan ongewijzigd. In dat jaar verlaten de heren *Beukers*, *Lenstra* en *Rosenthal* de Raad, maar in de vacatures wordt onmiddellijk voorzien, zodat de Raad dan de volgende samenstelling kent, die tot het jaar 1999 ongewijzigd blijft:

prof.drs. J. Moraal, vakgebied ergonomie, voorzitter;

prof.dr.ir. P. Bovy, vakgebied verkeer en vervoer;

prof. A.R. Hale, Ph.D., vakgebied veiligheidskunde;

prof.dr. M. Herweijer, vakgebied bestuursrecht en bestuurskunde;

prof.dr. P. Rietveld, vakgebied economie.

In 1999 treden de heren *Moraal*, *Bovy* en *Herweijer* uit de Raad, er ontstaat een vacature en de Raad bestaat nu uit:

prof. A.R. Hale, Ph.D., Veiligheidskunde TU Delft;
dr.ir. J. Godthelp, TNO Technische Menskunde;
prof.dr.-Ing. I.A. Hansen, Civiele Techniek en
 Geo Wetenschappen TU Delft;
prof.dr. P. Rietveld, Economie VU Amsterdam.

In het jaar 2000 wordt de Raad weer op volle
 sterkte gebracht doordat *prof.ir. F. le Clercq*
 (Universiteit van Amsterdam) toetreedt.
 Tot op heden blijft de samenstelling van de
 Raad ongewijzigd.

De Programmaraad van de SWOV

In 1998 wordt een Programmaraad ingesteld,
 die het jaarlijks onderzoeksprogramma en het
 programma voor kennisverspreiding moet
 vaststellen en bovendien de verantwoording
 van de werkzaamheden moet goedkeuren.
 In de Programmaraad hebben personen zitting
 die partijen vertegenwoordigen die geacht wor-
 den belang te hebben bij de resultaten van het
 werk van de SWOV. Dat zijn de rijksoverheid,
 de provinciale en lokale overheid, politie, justi-
 tie en belangenorganisaties.
 De Raad bestaat uit:
ir. J. Barkhof, voorzitter;
J.C.Th. Van der Doef, verkeersveiligheidsorga-
 nisaties 3VO;
mr. M.J. Olman, Ministerie van Verkeer en
 Waterstaat;
drs. J. de Geus, gemeente Sittard/gemeente
 Waalwijk;

ir. E. Gianotten, provincie Zuid-Holland;
ing. J.I. Hennekeij, gedeputeerde provincie
 Zeeland;
ir. H. Luikens, Rijkswaterstaat/Adviesdienst
 Verkeer en Vervoer;
mr. J. Spee, Bureau Verkeershandhaving van
 het Openbaar Ministerie;
ir. W. Wessels, Regionaal Orgaan Amsterdam.

In het jaar 2000 treedt de heer *Gianotten* terug
 en hij wordt opgevolgd door *ir. H. Slump* pro-
 vincie Flevoland.
 De samenstelling van de Raad verandert tot op
 heden niet.

De Ondernemingsraad van de SWOV

In 1978 ontstaat zowel bij de directie als bij het
 personeel van de SWOV een concrete
 behoefte aan een personeelsvertegenwoordig-
 ing die betrokken kan worden bij de voorbe-
 reiding en uitvoering van het directiebeleid.
 Deze vertegenwoordiging krijgt nog in het-
 zelfde jaar voorlopig gestalte in de vorm van
 een vrijwillige ondernemingsraad, die dan nog
 geen officiële status heeft. (Ruim daarvoor was
 er al, met *Frits Flury* als voortrekker, een bewe-
 ging op gang gebracht om in de vorm van een
 (voorlopige) Personeelsraad de werknemers
 meer bij de gang van zaken te betrekken.)
 Nadat, conform de Wet op de Ondernemings-
 raden (WOR), een voorbereidingscommissie
 een concept-reglement opstelt, worden

verkiezingen gehouden die leiden tot de eerste,
 dan nog niet officiële Ondernemingsraad van
 de SWOV. Immers, omdat het bestuur nog niet
 heeft besloten tot het instellen van een
 Ondernemingsraad, heeft deze nog geen wet-
 telijke status.
 Deze 'Ondernemingsraad' heeft als leden:
Tom Heijer, Martien Maas, Peter Polak,
Fred Wegman en *Peter Wouters*.

Volgens de WOR kent deze voorlopige
 Ondernemingsraad de directeur als voorzitter.
 In het jaar 1979 besluit het bestuur van de
 SWOV stappen te ondernemen om de OR een
 wettelijke status te verlenen. Een commissie
 Legalisatie OR en herziening OR-reglement
 begint dan met het opstellen van een voorlopig
 reglement.
 Nadat twee leden in verband met een
 meningsverschil over de betrokkenheid bij een
 herziening van de arbeidsvoorwaarden hun
 functie neerleggen, bestaat de OR nu uit:
Fred Wegman, Coen Ederveen, Tom Heijer,
Joke Lindeijer en *Peter Wouters*.

In 1980 besluit het bestuur een OR in te stellen
 op grond van artikel 49a van de Wet op de
 Ondernemingsraden, als ware het een bedrijf
 met meer dan 100 medewerkers. Deze zoge-
 naamde 100+-status geeft bijzondere
 bevoegdheden aan de OR.
 Het Voorlopig Reglement OR wordt door de
 Algemene Bedrijfscommissie van de Sociaal

Economische Raad goedgekeurd en daarop volgende verkiezingen leiden tot de volgende OR: *Peter Wouters, Jan Mulder, Coen Ederveen, Paula van der Most-Brunsveld van Hulten en Tom Heijer.*

In 1981 verandert de samenstelling van de OR niet. Het bestuur onderneemt stappen - een wetswijziging is op komst - om het voortbestaan van de zogenaamde 100+-OR te continueren. De OR stelt een definitief reglement vast en kiest als kiesstelsel het personenstelsel. Het reglement wordt goedgekeurd door de SER. In de jaren daarna vinden, om de twee respectievelijk drie jaar, de bij wet geregelde verkiezingen plaats. In de periode vanaf 1982 maken de volgende SWOV-medewerkers deel uit van de Ondernemingsraad (in alfabetische volgorde): *Joop Arnoldus, Dennis van den Braak, Ragnhild Davidse, Atze Dijkstra, Coen Ederveen, Ton Hummel, Theo Janssen, Boudewijn van Kampen, Vincent Kars, Fran Lans, Ward Lassing, Peter Levelt, Joke Lindéijer, René Mathijssen, Jaap van Minnen, Pamela van der Most-Brunsveld van Hulten, Jan Mulder, Peter Polak, Frank Poppe, Sandra Rietveld, Bob Roszbach, Ingrid van Schagen, Chris Schoon, Jan van der Sluis, Wil Spaargaren, Janneke Spierings, Aad Vis, Ton Welleman, Paul Wesemann en Roelof Wittink.*

Ondersteunende afdelingen

De inhoud van dit boek is voornamelijk gebaseerd op de inhoud van jaarverslagen van de SWOV. Die gaan, behalve als het gaat om het onderwerp automatisering, niet of nauwelijks in op belangrijke andere ondersteunende diensten, die daarmee ten onrechte zijn onderbelicht. We noemen graag enkele afdelingen bij naam.

Bij de typekamer, onder de bezielende leiding *Gerda van Gaalen*, konden onderzoekers hun manuscripten inleveren. Die konden dan na talloze aanpassingen van de tekst, in de vorm van lichtdrukken het licht zien als (concept)rapport. En kopieën waren er zoveel als de schrijfmachine toestond.

De afdelingssecretarissen en hun assistenten namen later de functie van de typekamer over. Ze bleven nog wel het edele handwerk verrichten, zij het met steeds meer moderne (elektrische) schrijfmachines. Het kopieerapparaat deed inmiddels voorzichtig zijn intrede.

In 1969 krijgt de afdeling Externe Betrekkingen (later Voorlichting en Publiciteit) in de persoon van *Coen Ederveen* de opdracht om de supervisie te houden op de vervaardiging van alle drukwerk van de SWOV, en dit in de ruimste zin des woords. Dit groeit uit tot een sectie 'Wetenschappelijke redactie en productie', die ervoor zorg draagt dat de aangeleverde teksten van rapporten, artikelen en alle andere uitingen van de SWOV geredigeerd en 'in stijl'

naar buiten komen. Hieraan hebben onder meer *René Mathijssen, Roelof Wittink, Wim Krop, Wim Amerongen, Saskia van As en Marijke Tros* hun bijdrage geleverd.

De afdeling Interne Dienst is gedurende lange tijd geleid door *Jaap Maan*. De taken van die afdeling namen voortdurend in omvang toe: kopieerwerkzaamheden, postbehandeling en bezorging, toezicht op (onderhoud) van de toenemende hoeveelheid apparatuur.

Die afdeling was ook verantwoordelijk voor de koffie- en theevoorziening. Van levensbelang - wordt wel gezegd - voor een bedrijf. *Marijke Rüsche-Vieveen, Nel Gründeken* en *Tony van Veen* hadden naast het rondbrengen van koffie en thee ook nog een sociale functie; deze werd met *IJzeren Nel*, de koffieautomaat, beduidend minder.

Ook de sectie Documentatie en Bibliotheek is wellicht wat onderbelicht. Onder de leiding van achtereenvolgens *Geke Teeuw, Frits Demmenie* en *André Rijk* en met de inzet van vele anderen, zoals *Corrie Tomson, Feiko van IJsendijk, George van Abcoude, Wil Spaargaren* en *Dennis van den Braak*, is zij er in geslaagd om niet alleen een omvangrijk literatuurbestand op te bouwen, maar ook om dat toegankelijk te maken voor SWOV-onderzoekers en anderen.

Niet vergeten mogen worden de afdeling Financiële zaken/boekhouding met gedurende lange tijd *Joop Balten* aan het roer en het archief onder leiding van *Jules Willemse*.

Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC

In 1978 starten de ANWB en de SWOV samen met de organisatie van tweejaarlijkse congressen die Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) worden gedoopt en die steeds een ander thema kennen. De reeks wordt alleen onderbroken in 1992, in verband met het symposium van SWOV en Veilig Verkeer Nederland, ter gelegenheid van hun dertig-respectievelijk zestigjarig bestaan. Het doel van de congressen is om instanties en instellingen op gebied van beleid, onderzoek, uitvoering en advies bij elkaar te brengen en deze, met uitwisseling van kennis en opvattingen, te laten discussieren over mogelijke activiteiten en maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De onderwerpen die achtereenvolgens in de congressen aan de orde komen zijn:

- 1978: De veiligheid van voetgangers, fietsers en bromfietzers binnen de bebouwde kom;
- 1980: Ongelijkheid en ongelijkwaardigheid in het verkeer;
- 1982: Verkeersveiligheid in woonwijken;
- 1984: Mobiliteit en veiligheid;
- 1986: Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid; het kan wel degelijk!
- 1988: Onveilig verkeer voor ouderen: het moet niet zo blijven;
- 1990: De Actie -25% en de verkeersveiligheid;
- 1994: Duurzaam veilig wegverkeer;

- 1996: Samen werken aan verkeersveiligheid;
- 1998: Een nieuwe kijk op verkeersveiligheid;
- 2000: Mobiliteit mag -veiligheid moet;
- 2002: Sneller veiliger.

Alle Nationale Verkeersveiligheidscongressen worden gehouden in het RAI Congrescentrum in Amsterdam.

Activiteiten in het kader van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD)

De OECD is een hele brede organisatie die is voortgekomen uit het Marshallplan, kort na de Tweede Wereldoorlog. De OECD is daarna een wereldwijde organisatie geworden waaraan ook landen buiten Europa, zoals de Verenigde Staten, Japan en Canada, een grote bijdrage leveren. De OECD wordt, naast de economische studies die zij uitvoert, ook een belangrijk orgaan voor wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid. Deze activiteit is ondergebracht bij het Road Research Programme (later Road and Transport Research Programme en tegenwoordig Research on Road transport and Intermodal Linkages), waaraan veel internationale onderzoeksinstituten en overheden deelnemen. De SWOV levert in de loop der tijd een belangrijke inhoudelijke bijdrage aan studiegroepen die zich met verkeersveiligheid bezig-

houden en vervult regelmatig het voorzitterschap van deze studiegroepen. Al in 1963 wordt op voordracht van de permanente vertegenwoordiger van Nederland bij de OECD, in de eerste jaren naast een vaste vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de directeur van de SWOV benoemd tot officieel vertegenwoordiger van Nederland in een 'Group of Experts on Road Safety Research and Documentation'. In een van de eerste vergaderingen wordt het voorstel gedaan subgroepen in te stellen voor een aantal belangrijke studieonderwerpen. Dat zijn in eerste instantie (met tussen haakjes de deelnemende SWOV-medewerker(s)):

- Working Party on Road Safety Research and Documentation (ir. E. Asmussen);
- Crash Barrier Research (ir. E. Asmussen);
- The Effectiveness of Speed Limits (drs. D.J. Griep);
- Road Safety Documentation (J.C.A. Carlquist);
- Crash Injury, Especially Crash Helmets and Safety Belts Research (ir. E. Asmussen)

Dan volgen in de loop der jaren, te beginnen in 1965, werkgroepen waarin de SWOV zelf ook heeft. Het programma wordt aangestuurd door een Steering committee waarin de drie SWOV-directeuren onafgebroken participeren (ir. E. Asmussen, drs. M.J. Koornstra, ir. F.C.M. Wegman).

- Pedestrian Behaviour (drs. D.J. Griep);

- Working Party on Priority Rules (drs. D.J. Griep);
- Crash Barriers (ir. E. Asmussen);
- Speed Limits (drs. D.J. Griep);
- Alcohol and Drugs (drs. D.J. Griep);
- Documentation (J.C.A. Carlquist);
- International Road Research Documentation (IRRD, later ITRD: International Transport Research Documentation) (J.C.A. Carlquist, J.F. Demmerie, drs. A. Rijk);
- Lighting, Visibility and Accidents (dr.ir. D.A. Schreuder);
- Driver Behaviour (drs. P.C. Noordzij);
- Road Safety at Junctions in Urban Areas (drs. J.H. Kraay, J. van Minnen);
- Research Group on Pedestrian Safety (ir. M. Slop)
- Scientific Evaluation of the Effectiveness of Safety Campaigns (drs. M.J. Koorstra);
- The Effects of the Enforcement of Legislation on Road User Behaviour and Traffic Accidents (drs. J.H. Kraay)
- The Effects of Speed Limits outside Built-up Areas (drs. M.J. Koorstra, J. van Minnen);
- The Effects of Roadside Obstacles on the Frequency and Severity of Accidents (ir. H.G. Paar);
- Driver Instruction (drs. R. Roszbach);
- Ad Hoc Committee on the Application of Polarized Headlights (dr.ir. D.A. Schreuder);
- Driving in Reduced Visibility Conditions due to Adverse Weather Conditions (dr.ir. D.A. Schreuder);
- Hazardous Road Locations: Identification and Countermeasures (drs. S. Oppe);
- New research on Alcohol and Drugs (drs. P.C. Noordzij);
- Ad Hoc Group on Multidisciplinary Accident Investigation Surveys (ir. L.T.B. van Kampen, ir. A. Edelman);
- Special Group on Pedestrian Safety Research (drs. J.H. Kraay);
- OECD Initiated Group on Lighting, Visibility and Accidents (dr.ir. D.A. Schreuder);
- Traffic Measurement and Analysis Methods, Particularly for Urban and Suburban Areas (ir. F.C. Flury);
- Safety of Two-wheelers (drs. P.C. Noordzij);
- Traffic Safety in Residential Areas (ir. F.C.M. Wegman, drs. J.H. Kraay);
- Improving Road Safety at Night (dr.ir. D.A. Schreuder);
- Methods for Evaluating Road Safety Measures (ir. F.C. Flury);
- Traffic Safety of Children (mr. P. Wesemann); Road Surface Characteristics (dr.ir. D.A. Schreuder);
- Concepts and Methodologies for Integrated Safety Programmes (ir. E. Asmussen, A. Sanders-Kranenburg);
- Impacts of Heavy Freight Vehicles (ir. H.G. Paar)
- Expert Group on In-depth Analysis of Accident Causes with the Help of On-site Investigation (F. Poppe)
- Integrated Urban Area Road Safety Planning and Management (drs. P.I.J. Wouters);
- Behavioural Adaptions to Changes in the Road Transport System (dr. P.B.M. Levelt)
- Framework for Consistent Traffic and Statistical Data Bases (S. Harris MA)
- Effectiveness of Road Safety Education Programmes (drs. R. Roszbach)
- Managing and Operating Group 'International Road Traffic and Accident Database', IRTAD (F. Poppe, mevr. dra. M. Brouwer);
- Marketing of Traffic Safety Systems (drs. R.D. Wittink);
- Modification of Road User Attitudes (drs. R.D. Wittink);
- Targeted Road Safety Programmes (ir. F.C.M. Wegman, ing. J.A.G. Mulder);
- Qualification and Training of Truck Drivers (drs. P.I.J. Wouters, mevr. drs. D. Twisk);
- Road Data Management Systems (mevr. dra. M. Brouwer);
- Safety of Vulnerable Road Users (mevr. dr. M.P. Hagenzieker);
- Safety Theories and Models (drs. F.D. Bijleveld);
- Integrated Safety/Environmental Strategies (F. Poppe);
- Safety Problems on Rural Roads (ir. F.C.M. Wegman, mevr. drs. I.N.L.G. van Schagen);
- Secondary Safety of Motor Cyclists (ir. L.T.B. van Kampen);
- Safety Management and Implementation of Strategies (mr. P. Wesemann);
- Elderly Road Users (mevr. drs. R.J. Davidse).

International Road Research Documentation, IRRD

De SWOV neemt al sinds de oprichting in 1965 deel in de International Road Research Documentation, IRRD. De IRRD is een documentatiesysteem dat in het kader van de OECD is opgezet. De documentatie van de IRRD betreft voor een groot deel publicaties en voor een klein deel lopend onderzoek over verkeersveiligheid, verkeer en vervoer en aanverwante gebieden. In het IRRD-bestand zijn inmiddels ruim 300.000 beschrijvingen opgenomen en jaarlijks komen daar nu zo'n 12.000 beschrijvingen bij. Ruim veertig verkeers(veiligheids)instituten verspreid over de gehele wereld verzorgen de inbreng in het systeem, waarbij de SWOV zorgt voor het grootste deel van de Nederlandse inbreng van de documenten. Iedere maand worden resultaten van onderzoek samengevat en toegevoegd aan het bestand, dat via cd-rom eenvoudig bij de SWOV kan worden geraadpleegd.

Andere Europese projecten

De SWOV nam of neemt als hoofduitvoerder of als deeltuitvoerder deel aan de volgende voor de helft door de Europese Unie gefinancierde projecten:

- DRIVE-I-programma: nieuwe voetgangersoversteekmogelijkheid, PUSSYCATS;
- DRIVE-II-programma: Horizontal Project for

the Evaluation of Safety, HOPES;

- Safety Assessment Monitoring On-Vehicle with Automatic Recording, SAMOVAR;
- Managing Speeds of Traffic on European Roads, MASTER;
- Analysis and Development of New Insight into Substitution of Short Car Trips by Cycling and Walking, ADONIS;
- Developing Urban Management and Safety, DUMAS;
- Safety Standards for Road Design and Redesign, SAFESTAR;
- Advanced Research on Road Workzones Safety Standards in Europe, ARROWS;
- Social Attitudes towards Traffic Risk in Europe, SARTRE en SARTRE II;
- Collision Compatibility of Passenger Cars, COMPATIBILITY;
- The Promotion of Measures for Vulnerable Road Users, PROMISING;
- Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology, GADGET.
- het opzetten van BIS-V in Europees verband, EURO-BIS, later CRASH genoemd;
- Multi-Country Road Safety Project, PHARE, gericht op de verkeersveiligheid in de dertien PHARE-landen in Centraal- en Oost-Europa.

FERSI

In 1991 wordt het Forum of European Road Safety Research Institutes FERSI opgericht. Het initiatief voor een dergelijk Europees

samenwerkingsverband wordt genomen door het Franse zusterinstituut INRETS. In eerste instantie hebben zich instituten uit Denemarken, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Zweden en Zwitserland aangesloten. Nadien komen daar nog België, Finland, Oostenrijk en Portugal bij.

Om bij FERSI te kunnen aansluiten moet aan drie criteria worden voldaan. Het instituut moet nationaal toonaangevend zijn, het moet in Europa zijn gevestigd en het moet verkeersveiligheidsonderzoek doen.

De hoofddoelstelling van FERSI is het uitwisselen van kennis, maar ook het gezamenlijk doen van onderzoek in samenwerkingsprojecten behoort tot de basisdoelstelling en dat wil FERSI dan doen in opdracht van de EU. FERSI fungeert dan voor de EU als aanspreekpunt voor onderzoekopdrachten. Matthijs Koornstra was gedurende drie jaar voorzitter van FERSI.

Maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid

Algemeen

1955	instelling verkeersbrigadiers
1-11-1961	voetgangersoversteekplaatsen
1-1-1965	WA-verzekering voor alle motorvoertuigen verplicht
1970	praatpalen langs autosnelwegen
1974	nieuwe regels verkeersbrigadiers, bevoegdheid tot geven van een stopteken

15-9-1976	woonerven (max. snelheid 30 km/uur)	Alcohol			
1-9-1990	Wet Mulder; o.a. bekeuringen innen via incassobureau (administratieve afhandeling van verkeersovertredingen)	1-11-1974	invoering verplichte bloedproef en rijverbod bij alcoholpromillage \geq 0,5		> 12 ton, bussen > 10 ton voor
1-10-1990	invoering OV-jaarkaart voor studenten vanaf 17 jaar die recht hebben op studiefinanciering	1984	eerste elektronische ademtester voor selectiedoeleinden		tussen 1 januari 1988 en 1 januari 1994 geregistreerde voertuigen waarmee internationaal vervoer wordt verricht
1-11-1991	herziening RVV en BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer)	1-10-1987	invoering verplichte ademanalyse voor bewijsdoeleinden bij alcoholcontrole en grens op 220 μ g/l	1-1-1996	snelheidsbegrenzer: vrachtauto's > 12 ton, bussen > 10 ton voor alle na 1 januari 1988 geregistreerde voertuigen
1-11-1994	nieuw voertuigreglement	juni 1996	Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA)		
1-11-1994	beperking in gebruik OV-studentenkaart: studenten moeten kiezen tussen gebruik op werkdagen of in het weekeinde	Snelheid		Rijvaardigheidseisen	
1-1-1997	wijziging RVV t.b.v. invoering brommobiel (onder meer verhoging minimumsnelheid op autowegen naar 50 km/uur om brommobiel van dit type wegen te kunnen weren)	1-11-1957	max. snelheid voor snelverkeer binnen de bebouwde kom 50 km/uur	1952	verplicht rijbewijs voor snelverkeer (minimumleeftijd 18 jaar)
1-5-2001	voorrang voor langzaam verkeer van rechts; als flankerend beleid is aanbevolen per ingangsdatum voorangsregelingen op alle kruisingen in wegen buiten verblijfsgebieden geregeld te hebben verbod op het vasthouden van een mobiele telefoon tijdens het besturen van een motorvoertuig, bromfiets of invalidervoertuig	11-11-1958	max. snelheid bromfiets - 40 km/uur buiten bebouwde kom - 30 km/uur binnen bebouwde kom	22-5-1974	Wet Rijonderricht Motorvoertuigen (opleidingseisen rij-instructeur)
		6-2-1974	max. snelheid voor personenwagens/motorfietsen - 100 km/uur op autosnelwegen - 80 km/uur overige wegen buiten bebouwde kom voor vrachtwagens en personenwagens met aanhanger	1-7-1986	theorie-examen rijbewijs vanaf 17 jaar
		1-5-1988	max. snelheid autosnelwegen 100/120 km/uur	1-7-1986	geldigheidsduur rijbewijs tot 70 jaar
		1-1-1994	snelheidsbegrenzer: vrachtauto's > 12 ton, bussen > 10 ton in nieuw verkochte voertuigen	1993	herziening Wet Rijonderricht Motorvoertuigen
		1-1-1995	snelheidsbegrenzer: vrachtauto's	1-1-1995	aanpassing en uitbreiding Wet Rijonderricht Motorvoertuigen
				1-6-1996	bromfietscertificaat: verplicht theorie-examen voor brom- en snorfietsers
				30-3-2002	voorlopig rijbewijs
				Personenauto's	
				1952	kentekenregistratie
				15-4-1967	kentekenplaatverlichting
				1-1-1971	aanwezigheid autogordels voorin verplicht (in nieuw verkochte personenauto's)

1-3-1972	hoofdsteunen op voorstoelen	Vrachtauto's en bussen			op een aantal autosnelwegen op werkdagen	
15-9-1972	gevaarendriehoek aanwezig		1-7-1977	achterzijde vrachtauto's, aanhangers en opleggers moet zijn voorzien van reflecterende markering	1-10-2001	convenant dode-/blindehoekspiegels
1-2-1975	deel III op voorruit					
1-6-1975	gordeldraagplicht (indien aanwezig) op voorstoelen					
1-1-1976	kind op schoot voorin verboden; kinderen beneden de 12 jaar op achterbank; kinderen van 6 t/m 12 jaar met heupgordel voorin		1-11-1977	lange ladingen moeten zijn voorzien van een rood-wit gestreept markeringsbord (n plaats van een rode vlag)	Motorfietsen	
16-4-1977	kinderen van 0 tot 3 jaar in goed-gekeurd kinderzitje voorin; vanaf 12 jaar alle gordels toegestaan		1-4-1978	rijtijdenbesluit vrachtwagens: tachograaf	1-6-1972	valhelm verplicht voor bestuurder en passagier
16-4-1977	stadslucht binnen bebouwde kom verboden		1-4-1978	op zijkanten van lange motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers moeten goedgekeurde oranje reflectoren aangebracht zijn	1-9-1985	rijexamen A uitgebreid en ver-zwaard, oefenvergunning vervalt
16-4-1977	dimlicht overdag bij slechte weersomstandigheden		1-4-1992	draagplicht gordels (voorzover aanwezig)	Brom- en snorfietsen	
1-10-1978	gele kentekenplaten		1-1-1994	snelheidsbegrenzers: vrachtauto's > 12 ton, bussen > 10 ton in nieuw verkochte voertuigen	1953	bromfiets op rijwielpad
1979	mistlampen toegestaan bij zicht minder dan 50 m		1-1-1995	zijafscherming verplicht voor nieuwe vrachtauto's	11-11-1956	maximumsnelheid 40 km/uur (binnen en buiten de bebouwde kom)
15-7-1985	APK voor alle personenauto's van 10 jaar en ouder	1-1-1995	snelheidsbegrenzers: vrachtauto's > 12 ton, bussen > 10 ton voor tussen 1 januari 1988 en 1 januari 1994 geregistreerde voertuigen waarmee internationaal vervoer wordt verricht	1958	typekeuring	
1-1-1987	APK voor alle personenauto's vanaf 3 jaar oud	1-1-1996	snelheidsbegrenzers: vrachtauto's > 12 ton, bussen > 10 ton voor alle op of na 1 januari 1988 geregistreerde voertuigen	11-11-1958	max. snelheid bromfiets - 40 km/uur buiten bebouwde kom - 30 km/uur binnen bebouwde kom	
1-1-1990	gordels op achterbank verplicht in nieuwe personenauto's	6-9-1997	inhaalverbod voor vrachtwagens	1-3-1965	verplichte WA-verzekering	
1-4-1992	draagplicht gordels (indien aanwezig) op achterbank			1-2-1975	valhelm bromfietzers en duopassagiers	
1-1-1997	opheffing deel III op de voorruit			5-5-1976	snorfiets - max. snelheid 25 km/uur (binnen en buiten de bebouwde kom) - geen valhelm	
1-2-2000	nieuwe kentekenplaten met unieke codes voor alle nieuw geregistreerde motorvoertuigen			1-11-1979	rode reflectoren achter en op de pedalen	

- 1-1-1997 wijziging RVV t.b.v. invoering brommobiel (onder andere verhoging toelatingssnelheid op auto-wegen naar 50 km/uur om brommobiel van dit type wegen te kunnen weren)
- 15-12-1999 bromfietzers standaard op de rijbaan binnen de kom op 50 km/uur-wegen
- 1-5-2001 voorrang voor langzaam verkeer van rechts

Fietsen

- 1-11-1927 voeren van verlichting
- 1935 wit achterspatbord/rood achterlicht
- 1978 rode, goedgekeurde achterreflector (nu ook gele reflectoren toegestaan)
- 1-11-1979 reflectoren op de pedalen
- 1-1-1987 zijreflectie op wielen
- 1-5-2001 voorrang voor langzaam verkeer van rechts

Bewindspersonen belast met verkeersveiligheid

- ir. Th.S.G.J.M. van Schaik*, KVP, 1945-1946
- ir. H. Vos*, PvdA, 1946-1948
- mr. J.R.H. van Schaik*, KVP, 1948-1951
- mr. D.G.W. Spitzen*, partijloos, 1951-1951
- H.W. Wemmers*, partijloos, 1951-1952
- mr. J. Algera*, ARP, 1952-1956
- mr. J. Algera*, ARP, 1956-1958

- ir. H.B.J. Witte*, KVP, 1958-1958
- mr. J. van Aartsen*, ARP, 1958-1958
- mr. J. van Aartsen*, ARP, 1958-1959
- drs. H.A. Korthals*, VVD, 1959-1963
- mr. J. van Aartsen*, ARP, 1963-1965
- J.G. Suurhoff*, PvdA, 1965-1966
- prof.dr. J.E. de Quay*, KVP, 1966-1967
- drs. J.A. Bakker*, ARP, 1967-1971
- prof.dr. W. Drees jr.*, DS'70, 1971-1972
- drs. B.J. Udink*, CHU, 1972-1973
- drs. Th.E. Westerterp*, KVP, 1973-1977
- ir. D.S. Tuijnman*, VVD, 1977-1981
- mr. H.J. Zeevalking*, D'66, 1981-1982
- mr. H.J. Zeevalking*, D'66, 1982-1982
- drs. J.F. Scherpenhuizen*, VVD, 1982-1986
- mevr. drs. N. Smit-Kroes*, VVD, 1986-1989
- mevr. J.R.H. Majj-Weggen*, CDA, 1989-1994
- dr. J.E. Andriessen*, CDA, 1994-1994
- mevr. A. Jorritsma-Lebbink*, VVD, 1994-1998
- mevr. T. Netelenbos*, PvdA, 1998-2002
- R. de Boer*, LPF, 2002-

Alle vermelde bewindspersonen waren minister van Verkeer en Waterstaat, met uitzondering van *ir. Th.S.G.J.M. van Schaik*, die minister was van het toenmalige Ministerie Verkeer en Energie, en *drs. J.F. Scherpenhuizen* die als staatssecretaris belast was met verkeersveiligheid.

SWOV-medewerkers 1962-2002

A

Aalst, J.A.M. van
Aarts, dr. J.H.
Abdoella, mevr. R.
Abkoude, G.C. van
Aerde, mevr. J.C. van
Akker, J.C.M.A. van den
Akker, V.B.M. van den
Aktas, mevr. D.
Alers, R.
Amerongen, W.A.
Angelen, J.H.J. van
Arkesteijn, A.
Arnoldus, J.G.
As, mevr. drs. A.S. van
Asmussen, prof.ir. E.

B

Baarle, Ph.M. van
Baars, L.J.
Bakker, M.
Bakker, mevr. ir. M.G.
Balten, J.C.
Baptist, F.
Barbreaux, mevr. E.P.
Batstra, mevr. J.
Bax, mevr. drs. Ch.A.
Beekink, M.

Benda-Seif, mevr. M.S.
Benraadt, mevr. I.
Berg, mevr. B. van den
Berg, mevr. J. van den
Berg, mevr. P. van den
Berkel, mevr. M.A.B. van
Bertsch, mevr. A.M.H.
Besseling-Kettering, mevr. L.
Besuyen, mevr. M.
Beugen-Bolhuis, mevr. P. van
Beuken, J.J.Chr. van der
Bijleveld, drs. F.D.
Bisschop, P.P.H.L.T.
Blokpoel, A.
Blokpoel, E.
Boer, mevr. B.J.B. de
Bogers-Nas, mevr. E.P.M.

Borkus, B.
Bos, A.
Bos, mevr. C.C.M.
Bos, J.M.J.
Bos, drs. N.M.
Bosch, A.
Bosch, mevr. B.E.
Bosch, D. van den
Bosch, H.C. van den
Botma, ir. H.
Bouwman, M.R.

Boven, A.P. van
Bovet-Meiboorn, mevr. J.
Braak, mevr. C.D. van den
Braimaister, dr.ir. L.
Bree, mevr. drs. N.F. de
Broertjes, P.
Brons, mevr. drs. Th.H.
Brouwer, mevr. dra. M.
Brugman-ter Horst, mevr. L.M.
Bruijn, K.W. de
Bruin, F.J. de
Bruininga, mevr. M.
Brumleve, mevr. P.
Burggraaf, D.
Bussel, ir. H.J.J. van

C

Campert, mevr. J.
Carati, mevr. M.J.
Carlquist, J.C.A.
Castelijm, H.A.
Catshoek, ir. J.W.D.
Christiaens, B.
Clay, dr. W.
Clemens, J.
Couri, M.
Colk, drs. H. van der
Commandeur, dr. J.J.F.

Cornelissen, B.J.
Craen, mevr. drs. S. de
Crouzen, A.
Custers, mevr. M.

D

Davidse, mevr. drs. R.J.
Dekeling, mevr. A.J.
Dekker, A.
Delgado, mevr. F.
Demmenie, J.F.
Deth, A. van
Deursen, H. van
Dijkstra, ir. A.
Djorai, M.
Doornekamp, ir. J.
Dorsteen, M.J.
Droog, mevr. I.
Drunen, H.C.A.P. van
Dursen, mevr. A.

E

Edelman, ir. A.
Ederveen, G.C.
Eenink, ir. R.G.
Engelen, H.F.
Enzler, mevr. M.
F
Fijan, mevr. C.J.
Flury, ir. F.C.
Freijser, J.C.M.
Frielink, mevr. M.

G

Gaalen, mevr. G.J. van
Geljon, mevr. E.M.
Gerritsen, mevr. M.J.
Gieszen, H.P.J.
Godvliet, K.
Goelamhoesen, Z.
Goldenbeld, dr. Ch.
Gorsen-Fagan, mevr. M.C.
Grave, mevr. V. de
Grefte, Th.P.M. de
Griep, drs. D.J.
Griffioen, M.
Groen, B.
Groen, J.A.
Groenewegen, mevr. A.
Groos, mevr. H.
Groot, mevr. I. de
Gründeken, mevr. P.
Gundy, drs. C.M.

H

Haaft-Warffemius, mevr.
E.G.T. van der
Haarman, mevr. R.A.
Hageman, mevr. M.
Hagenziöker, mevr. dr. M.P.
Hakkert, prof. S.A.
Hamel, dr. A.
Harmsen, ir. M.R.
Harris, S. MA
Hartog, mevr. A.C. den
Hees, mevr. P. van

Heidstra, drs. J.
 Heij, mevr. C. de
 Heijer, ir. T.
 Helden, M. van
 Hendriksen, mevr. H.
 Henniger, mevr. M.J.
 Heuvél, mevr. C.J.G. van den
 Hoek, mevr. C. van der
 Hoek, ir. H.
 Hoek, mevr. T. van den
 Hoekzema, mr. K.
 Hoen, mevr. M.C.A. 't
 Hoesenie, mevr. S.
 Hoetink, ir. A.E.
 Hoeven, mevr. A.M. van den
 Hoff, L. van 't
 Hondel, M. van de
 Hoogenboom, mevr. F.A.
 Hoogerhúijs, J. van 't
 Hoogma, mevr. J.C.M.
 Hooijmans, J.
 Hornung, J.E.
 Hübner, B.
 Huijbers, ir. J.J.W.
 Huijgens-van der Laan,
 mevr. L.M.S.J.
 Hu'jzen, mevr. J.W.
 Huls, G.
 Hulspas, mevr. M.
 Hummel, drs. ing. T.
 Hunrik, O. van
 Hus, J.

I
 IJsendijk, F.P.G. van
 Ingen, H.J. van
 Iperen-Heidekamp, mevr.
 H.M.E. van

J
 Jagtman, mevr. ir. E.
 Jansen, mevr. C.E.
 Jansen, J.A.M.
 Janssen, ir. S.T.M.C.
 Joanknecht, drs. J.W.
 Jong, F. de
 Jong-Spits, mevr. L. de
 Joordens, mevr. M.J.N.
 Jordaan, D.J.R.

K
 Kablau, C.
 Kablau, mevr. L.T.E.
 Kalegga, F.
 Kampen, ir. L.T.B. van
 Kant, mevr. A.D.
 Kars, ing. V.
 Kate, R. ten
 Kayoza, mevr. C.
 Keetman, mevr. C.
 Kempen, mevr. J.H. van
 Kempes, mevr. C.J.C.
 Kerkhof, A.
 Klaren, mevr. T.J.
 Klei, H. van der
 Kleinhans, M.

Klās, R.
 Kok, mevr. A.W.
 Kd, mevr. A.R.C.
 Koning, mevr. I. de
 Kod, ir. R.M. van der
 Koornstra, drs. M.J.
 Korte, mevr. L.
 Kraay, drs. J.H.
 Krabbenbos, mevr. J.
 Kragt, mevr. G. van der
 Kroft, mevr. J. van der
 Krop, W.K.H.
 Kruyt, P.
 Kuiper, mevr. S.
 Kurvink, mevr. A.

L
 Lambarts, mevr. T.
 Lamers, M.
 Lange, E.
 Langen, mevr. ir. A.C.B. de
 Langedveld, ir. P.M.M.
 Lans, A.F.
 Lans, C.D.
 Lassing, dr. H.S.
 Learbuch, M.J.E.M.
 Leeuw, M. de
 Levelt, dr. P.B.M.
 Lind, mevr. E.
 Lindeijer, mevr. drs. J.E.
 Lucas, mevr. S.
 Ludwig, mevr. J.

M
 Maan, J.W.
 Maanen, mevr. D. van
 Maas, mevr. drs. J.M.
 Maas, M.M.
 Maas, R.E.M.
 Massar, mevr. V.
 Mathijssen, M.P.M.
 Mattie, drs. P.C.
 Mechelen, mevr. C.J. van
 Meer, mevr. M.J.C. van der
 Meerkerk, mevr. T.C.
 Meindersma, P.
 Meijboom, R.
 Meijer, mevr. A.G.
 Mesken, mevr. drs. J.
 Metselaar, W.H.P.
 Meyer, mevr. M.
 Michalski, dr. M.
 Minnen, ing. J. van
 Morgenstern, mevr. V.
 Most, mevr. P. van der
 Muizelaar, drs. J.
 Mulder, ing. J.A.G.

N
 Neeve, mevr. M.
 Nell, mevr. drs. J.A.
 Nicolai, S.W.
 Niersman, mevr. S.M.M.
 Niet, drs. M. de
 Nijenhuis, mevr. A.P.M.
 Nij's, mevr. A.A.M.

Noordzij, drs. P.C.

O
 Oei, ir. H.L.
 Onderwater, mevr. A.M.
 Ooijen, J. van
 Oosten, mevr. V. van
 Oppe, drs. S.
 Overkleeft, mevr. B.M.V.
 Oving, drs. W.

P
 Paar, ir. H.G.
 Peters, ing. W.
 Peters, mevr. W.J.
 Piller, mevr. I.
 Pol, ing. W.H.M. van de
 Polak, dr. P.H.
 Polak-de Munnik, mevr. T.
 Polanen, mevr. Y.
 Poppe, F.
 Putting, R.

Q
 Quadt, F.
 Quist, mevr. E.C.

R
 Rappange, F.
 Reneman, drs. D.D.
 Revi, mevr. Y.
 Rietveld, mevr. S.
 Rijk, drs. A.

Rochemont, mevr. C.C.M. de
 Rongen, M. van
 Rooijen, P.F.M. van
 Rosbergen, mevr. M.L.
 Roszbach, drs. R.
 Rugebregt, P.F.
 Ruijters, drs. H.G.J.C.M.
 Ruimers, B.J.M.
 Rusche-Vieveen, mevr. M.

S

Saelman, G.F.
 Sanders Kranenburg, mevr. A.
 Savkoor, mevr. K.
 Schaap, J.
 Schagen, mevr. drs. I.N.L.G. van
 Schalekamp, mevr. G.
 Schellink Wijnvoord, mevr. Th.
 Schendel, C. van
 Schlosser, ir. L.H.M.
 Schmeitz, J.J.A.
 Scholtens, H.P.
 Schoon, ing. C.C.
 Schoonbrood, mevr. T.C.
 Schotman Kempes, mevr. C.J.C.
 Schouten, mevr. T.M.
 Schreuder, dr.ir. D.A.
 Schreuder, mevr. E.A.
 Schut, mevr. R.
 Schutter, P.
 Selmani, M.

Slangen, D.L.M.
 Slop, ir. M.
 Sluis, ir. J. van der
 Sman, R.
 Smeets, R.
 Smits, F.P.
 Smulders, mevr. T.C.M.
 Sourek, A.
 Spaargaren, ing. W.J.
 Spierings, mevr. J.G.J.
 Steenis, J. van
 Stiemsma, mevr. Y.
 Stikkelorum, M.V.
 Stolk, J.
 Stormans, mevr. I.C.M.
 Sukdeo, mevr. R.

T

Tas, mevr. Th.L. van der
 Teeuw, mevr. G.
 Terlien, mevr. C.
 Teszelszky, L.E.G.
 Tettero, N.
 Thoenes, ir. E.
 Tiemens, D.
 Timmer, A.P.M.
 Timmermans, mevr. L.
 Tomson-Otto, mevr. C.
 Trierum, mevr. C. van
 Tromp, ir. J.P.M.
 Tros, mevr. dr. J. M.E.
 Twisk, mevr. drs. D.A.M.

V

Vaassen, mevr. M.J.C.
 Varkevisser, G.A.
 Veen, mevr. A. van
 Velzen, ing. H.J. van
 Verhoef, P.J.G.
 Verhoeven-Massar, mevr. V.C.
 Verkaik, mevr. R.
 Verschoor, H.
 Ververs, R.
 Verwer, mevr. Y.A.
 Viss, A.A.
 Visser, W.
 Voeten, mevr. I.
 Vogelesang, mevr. dr. A.W.
 Vor, K. de
 Vorst, mevr. drs. A.A.L. van der
 Vries, mevr. A.
 Vries, mevr. M. de
 Vroklage-Lantinga, mevr. A.

W

Wassenaar, mevr. D.
 Wattel, A.
 Wegman, ir. F.C.M.
 Weijer, mevr. J.
 Welleman, ir. A.G.
 Wellink, S.
 Wesemann, mr. P.
 Westing, D. van
 Wierda van Velsen, mevr. A.
 Wiethoff, mevr. dr. M.
 Wijnolst, mevr. drs. D.

Wijnvoort, mevr. Th.
 Willemse, J.A.
 Willigen, M. van der
 Wittink, drs. R.D.
 Wouters, drs. B.P.J.
 Wouters, drs. P.I.J.

Z

Zaa, D.
 Zijp, mevr. M. van
 Zon, mevr. L.M. van
 Zonneveld, mevr. M.H.J.
 Zwan, mevr. J.M. van der
 Zwart-Nijhof, mevr. B. de
 Zwieten, R. van



scherming voor vrachtauto's • zijspiegels bij fietsen • ZOAB • zonwering in de sonenauto's • zwaailichten en xenon-flitslampen voor politievoertuigen • zwart voertuigen.

Na woord

De oprichting van de SWOV, veertig jaar geleden als onderzoeksinstituut naar verkeersveiligheid, was een initiatief van enkele organisaties, of beter gezegd van enkele visionairs binnen die organisaties. De belangrijkste impuls werd geleverd door de ANWB; later ondersteund door de RAI, de NVVA en de minister van V&W. Gezamenlijk namen zij het voortouw in een periode dat het aantal verkeersslachtoffers jaar in jaar uit toenam - van zo'n 1000 verkeersdoden in 1950 tot 2000 doden in 1960. Er was geen inzicht hoe deze ontwikkeling te keren. Wetenschappelijk onderbouwde kennis werd nodig geacht om goed te begrijpen waarom ongevallen gebeuren en welke omstandigheden en factoren daarbij een rol spelen. Het was de taak van de SWOV om met behulp van kennis uit wetenschappelijk onderzoek bij te dragen aan de bevordering van de verkeersveiligheid. En dat is na veertig jaar nog steeds onze taak.

Als we kijken naar de ontwikkeling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers, dan is de conclusie gerechtvaardigd dat de verkeersveiligheid zich in de loop van veertig jaar gunstig heeft ontwikkeld. Bedroeg in het begin van de jaren zeventig het jaarlijkse aantal verkeersdoden nog bijna 3300, in 1980 was het gedaald tot 2000, in 1990 tot 1400, terwijl nu het jaarlijkse aantal rond de 1000 ligt. Het is lastig om deze gunstige ontwikkeling volledig aan het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid en aan het onderzoek naar verkeers- onveiligheid toe te schrijven. Maar het moet als onwaarschijnlijk worden gezien dat beleid - mede gebaseerd op en ondersteund door wetenschappelijke kennis - hier niet aan heeft bijgedragen. Voorbeelden hiervan kunnen zijn het terugdringen van het rijden onder invloed, het bevorderen van het gebruik van autogordels, het dragen van helmen, de beheersing van rijsnelheden,

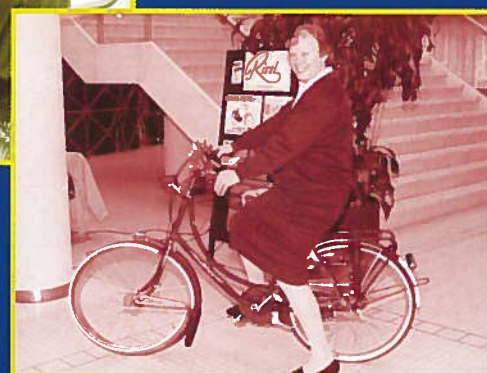
enzovoort. Daarnaast bestaan er 'stille krachten'. De veiligheidskwaliteit van onze wegen en voertuigen is aanzienlijk beter dan veertig jaar geleden.

Er bestaat geen twijfel dat zowel nationaal als internationaal veel wetenschappelijke kennis is ontwikkeld en zijn weg heeft gevonden naar de praktijk. Hierbij speelde de SWOV in de afgelopen veertig jaar een belangrijke rol. Het is echter goed om ook hier duidelijk te maken dat de SWOV slechts een van de spelers is in het veld en dat zonder onze medespelers, welke rol zij ook hebben, het werk van de SWOV minder betekenisvol zou zijn geweest. De kwaliteit van het werk van de SWOV is te danken aan de niet aflatende inzet en, in moeilijke tijden, het doorzettingsvermogen van de vele medewerkers die bij de SWOV in de afgelopen veertig jaar hebben gewerkt. Zij hebben de SWOV de reputatie bezorgd die zij nu heeft: een betrouwbaar, onafhankelijk instituut met een gedegen, brede expertise op het terrein van de verkeersveiligheid. Een woord van dank is hier dan ook zeker op zijn plaats.

En dan nu de toekomst. Het motto van dit boek 'De tijden veranderen en wij met hen' geeft uitdrukking aan het voortdurende aanpassingsproces van de SWOV aan steeds wijzigende omstandigheden. Waarom zou dit in de toekomst anders zijn? De SWOV heeft ook onlangs uiteengezet dat het wegverkeer aanzienlijk veiliger zou kunnen worden. Daartoe ligt veel kennis op de plank te wachten op uitvoering. Er is ook nog heel wat kennis niet beschikbaar. De SWOV heeft na deze veertig jaar nog steeds de ambitie en de expertise om, samen met anderen in Nederland en daarbuiten, haar kennis uit te breiden en beschikbaar te stellen. Ook in de komende jaren is er voor de SWOV veel zinvol werk te doen.

Fred Wegman, directeur







Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Oktober 2002

Errata

In de Latijnse tekst op de omslag is de letter *r* weggefallen. Er had moeten staan:

Tempora mutantur, nos et mutamur in illis.

In het colofon is de letter *d* weggefallen: in de dagtekening had *Leidschendam* moeten staan.