

JAARVERSLAG 1982

R-83-1

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 170 - 2260 AD Leidschendam

INHOUD

I.	<u>VERKEERSVEILIGHEIDSONDERZOEK</u>	5
1.	<u>De verkeersonveiligheidsproblematiek in 1982</u>	6
1.1.	Verkeersveiligheidsbeleid in Nederland; behoeften aan kennis en onderzoek	6
1.2.	Korte beschrijving van de omvang van de verkeersonveiligheid (op basis van de voorlopige cijfers van 1982)	7
2.	<u>Uitgevoerde onderzoek- en adviseringsactiviteiten per afdeling</u>	10
2.1.	Afdeling Projectvoorbereiding en Adviezen (PV&A)	10
2.2.	Afdeling Precrash-onderzoek (PCO)	14
2.3.	Afdeling Crash en Postcrash-onderzoek (CPCO)	17
2.3.1.	Instrumentatie-onderzoek	17
2.3.2.	Onderzoek gericht op de preventie van letsel door maatregelen aan voertuigen	19
2.3.3.	Onderzoek gericht op de preventie van letsel door maatregelen aan wegbermen	21
2.3.4.	Postcrash-onderzoek	23
2.4.	Afdeling Methoden en Technieken (M&T)	24
2.4.1.	Dienstverlening	24
2.4.2.	Onderzoekactiviteiten	25
2.5.	Afdeling Onderzoekondersteuning (OO)	27
3.	<u>Bijzondere activiteiten</u>	32
3.1.	Afstudeerprojecten	32
3.2.	Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982	34
3.3.	Internationale samenwerking	35
II.	<u>ALGEMENE GANG VAN ZAKEN</u>	37
1.	<u>Het algemeen beleid</u>	38
1.1.	Subsidievoorwaarden	38
1.2.	Arbeidsvoorwaarden	38
1.3.	Bestuursstructuur en organisatie	39
1.4.	Automatisering	39

2.	<u>Personele zaken</u>	41
2.1.	Algemeen	41
2.2.	Personeelsbezetting en mutaties	42
2.3.	Stage	42
2.4.	Algemene arbeidsvoorwaarden	42
2.5.	Ondernemingsraad	43
3.	<u>Financiële zaken</u>	46
3.1.	Algemeen	46
3.2.	Rekening van baten en lasten over 1982	46
3.3.	Balans per 31 december 1982	47
4.	<u>Voorlichting en Wetenschappelijke redactie</u>	51
4.1.	Algemeen	51
4.2.	Wetenschappelijke redactie; publikaties	51
4.3.	Verspreiding van rapporten, consulten en andere SWOV-publikaties	51
4.4.	Voorlichting	53
	<u>Bijlagen</u>	55

TEN GELEIDE

De tijd van de grote, relatief eenvoudige maatregelen die een belangrijk effect hebben op de verkeersveiligheid ligt achter ons. Meer en meer worden wij geconfronteerd met de grote complexiteit van het probleem. Mede daardoor worden wij gedwongen verkeer en verkeersonveiligheid systematisch, met behulp van vele takken van kennis en wetenschap, aan te pakken. Een jaarverslag is een goede gelegenheid om geïnteresseerden in deze materie inzicht in de ontwikkelingen te geven. Dat betekende wel dat de traditionele wijze van presenteren van het jaarverslag veranderd moest worden. In het Jaarverslag 1981 werd derhalve van een andere opzet uitgegaan. De verantwoording over de algemene gang van zaken was ondergeschikt gemaakt aan een beschrijving van de ontwikkelingen rond de verkeersveiligheid, de SWOV-activiteiten en de uitgebrachte rapporten en consulten.

In het verslag over 1982 is vooralsnog op dezelfde weg doorgegaan. Aangezien wij de wijze van verslaggeving nog niet als ideaal ervaren, beraden wij ons op de mogelijkheden om tot een meer samenhangende en inzichtelijke verantwoording van onze werkzaamheden te komen; een jaarverslag dat dan voor een grotere groep dan voorheen nuttige informatie bevat.

Prof. ir. E. Asmussen, directeur
Leidschendam, augustus 1983

I. VERKEERSVEILIGHEIDSONDERZOEK

1. DE VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEMATIEK IN 1982

1.1. Verkeersveiligheidsbeleid in Nederland; behoeften aan kennis en onderzoek

Voor het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is 1982 vooral het jaar geweest van voorbereiden van een Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid.

De voorbereidingen hadden voor het onderzoek van de SWOV en de relatie tussen de SWOV en "het beleid" belangrijke consequenties:

- De SWOV werd intensief betrokken bij het voorbereiden van een aantal onderdelen van het plan; in de vorm van een consult werd daarnaast een "kwantitatieve onderbouwing" geleverd. Ook heeft de SWOV commentaar geleverd op het in 1982 verschenen eerste concept van het plan.
- De aandacht die "het beleid" moest geven aan de voorbereidingen van het plan, gingen ten koste van het formuleren van de kennisbehoefte op korte en lange termijn.

Deze situatie heeft er toe geleid dat in 1982 ten opzichte van de jaren ervoor weinig nieuwe activiteiten zijn gestart of nieuwe onderzoekerreinen aangeboord.

Voor de SWOV is 1982 het jaar waarin nieuwe subsidievoorwaarden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van kracht werden. Een belangrijk onderdeel van deze subsidievoorwaarden is het programmeringsoverleg tussen het rijk en de SWOV. Dit programmeringsoverleg is in 1982 begonnen en kon voor het onderzoekprogramma 1982 nog geen rechtstreekse invloed hebben. Voor het programma 1983, waarover gedeeltelijk nog in 1982 overleg is gevoerd, was de invloed van het programmeringsoverleg groter. De jaren 1982 en 1983 zijn wat dat betreft duidelijk als overgangsjaren te beschouwen.

De hoop is gewettigd dat, wanneer het Nationaal plan voor de verkeersveiligheid is behandeld door het parlement, het programmeringsoverleg een goed middel zal zijn om het beleidsondersteunende deel van het SWOV-onderzoekprogramma zo relevant mogelijk te maken en om bij "het beleid" een goed begrip op te bouwen voor het basisonderzoek van de SWOV.

Het voorgaande betekent niet dat er in 1982 niet genoeg aan kennisopbouw en -overdracht te doen zou zijn geweest. De voortzetting en afronding van de al eerder gestarte activiteiten en de beantwoording van een groot aantal ad-hoc vragen hebben ook in 1982 volledig beslag gelegd op de daarvoor beschikbare capaciteit.

1.2. Korte beschrijving van de omvang van de verkeersonveiligheid
(op basis van de voorlopige cijfers van 1982)

De voorlopige cijfers over 1982 wijzen uit dat in dat jaar het aantal verkeersongevallen en slachtoffers wederom lager was dan in het voorgaande jaar. Sinds 1972, het jaar waarin het aantal verkeersdoden het hoogst was (3264), is het aantal verkeersdoden sterk gedaald tot 1710 in 1982. Het laatste jaar waarin een dergelijk laag aantal was te betreuren was 23 jaar geleden. Toen, in 1959, telde Nederland echter nog geen half miljoen personenauto's, nu in 1982 is dit aantal ruim 4,6 miljoen, bijna tienmaal zoveel.

De hier beschreven ontwikkeling is overigens niet uniek voor Nederland. Ook in andere Westeuropese landen, waaronder de Bondsrepubliek Duitsland, is de afgelopen jaren een soortgelijke ontwikkeling te constateren.

Ondanks de sterke daling in het aantal verkeersdoden blijft het verkeer, zeker voor sommige leeftijdsgroepen, een grote bedreiging van de volksgezondheid. Voor de leeftijdsgroep 15 t/m 19 jaar is bijna 45% van alle sterfgevallen het gevolg van een verkeersongeval. Bij de leeftijdsgroep 20 t/m 24 jaar bedraagt dit aandeel in de totale sterfte 33%, terwijl bij jongeren van 5 t/m 14 jaar bijna 30% van de sterfte aan het wegverkeer is te wijten.

Ook in de verdeling van de verkeersdoden over de leeftijdsgroepen blijkt het aantal in de groepen tussen de 15 en 24 jaar hoog. Het aantal verkeersdoden onder de 15 t/m 24 jarigen is ongeveer 30% van het totaal. Het aandeel van de leeftijdsgroep 0 t/m 14 jaar bedraagt ongeveer 10%, een zelfde percentage treft men aan bij de ouderen vanaf 75 jaar. Bij de overige leeftijdsgroepen (klassen van vijf jaar) schommelt het aandeelpercentage tussen de 4% en 7%.

Zoals bekend is er een duidelijke relatie tussen de leeftijd en de wijze van verkeersdeelname van het slachtoffer. Bij verkeersdoden onder de

motor- en bromfietsrijders valt ongeveer 70% in de leeftijdsgroep 15 t/m 24 jaar. Bij de overleden fietsers en voetgangers zijn het vooral de jongeren en de ouderen die een hoog aandeel hebben. Bij verkeersdoden onder de inzittenden van personenauto's is het de leeftijdsgroep van 20 t/m 24 jaar die een relatief hoog aandeel heeft (22% van het totaal aantal overleden inzittenden).

Voor een deel kunnen deze verschillen in aantallen verkeersdoden verklaard worden door verschillen in de mate waarin bepaalde groepen aan het verkeer deelnemen (expositie). Relateert men de aantallen verkeersdoden aan deze expositie (overlijdensquotienten) dan blijven er nog belangrijke verschillen bestaan tussen de verschillende wijzen van verkeersdeelname en leeftijdsklassen. Vooral de leeftijdsgroep boven de 65 jaar, maar ook wel de leeftijdsgroep van 15 t/m 24 jaar blijkt een relatief hoog overlijdensquotient te hebben. Naar wijze van deelname aan het verkeer zijn vooral de overlijdensquotienten bij motorrijders en in mindere mate ook bij bromfietsers relatief hoog.

Het voorgaande is uitsluitend gebaseerd op overleden verkeersslachtoffers.

Sinds kort is bekend, dat het mogelijk is op verantwoorde wijze gebruik te maken van gegevens over in ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers. Het blijkt dat deze groep verkeersslachtoffers op een aantal punten bij de verdeling naar wijze van verkeersdeelname en leeftijd sterk afwijkt van de verdeling bij de verkeersdoden. Beschouwt men de totale groep van overleden en in ziekenhuizen opgenomen personen als de groep "ernstig gewonde" verkeersslachtoffers dan maakt het aantal verkeersdoden ongeveer 9% hiervan uit. Voorts blijkt dat het aandeel van het aantal verkeersdoden in deze groep "ernstig gewonden" groter is naarmate de leeftijd hoger is, bij de leeftijdsgroep vanaf 75 jaar is dit aandeelpercentage ruim 20%. Het aandeelpercentage verkeersdoden onder ernstig gewonde bromfietsers is verhoudingsgewijs erg laag (4%).

Kijkt men terug op de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden vanaf 1978 dan blijkt dat de daling zich bij bijna alle groepen in meerdere of mindere mate heeft voorgedaan; d.w.z. bij alle leeftijdsgroepen en wijzen van verkeersdeelname, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, zowel 's nachts als overdag en zowel op werkdagen als weekenddagen.

Naar wijze van verkeersdeelname is de daling van het aantal verkeersdoden het grootst bij de bromfietzers. Op zich niet verwonderlijk, gelet op het sterk afgenomen gebruik van dit vervoermiddel. Wel opmerkelijk is dat het overlijdensquotient van bromfietzers als enige in de afgelopen jaren een stijging te zien geeft (zonder dat er sprake is van verschuivingen in aandeel van bepaalde leeftijdsgroepen van het aantal verkeersdoden en de verkeersprestatie).

De afname van het aantal verkeersdoden is minimaal bij de motorrijders, dit bij een groter wordend motorfietsenpark.

Het aantal overleden fietsers is in 1982 groter dan in 1981. Hierbij dient bedacht te worden dat het aantal in 1981 ten opzichte van de omliggende jaren aan de lage kant lijkt te zijn.

Met uitzondering van de bromfietzers is de daling van het aantal doden groter dan die van de verkeersprestatie, zodat de dodenquotienten eveneens een dalend verloop te zien geven.

Naar leeftijd is de afname van het aantal verkeersdoden onder de leeftijdsgroepen t/m 19 jaar het grootst. Bij vrijwel alle leeftijdsgroepen geven de quotienten een dalende ontwikkeling te zien.

Er zijn aanwijzingen dat de verkeersonveiligheid weer toeneemt en in de toekomst nog verder zal kunnen toenemen. De eerste voorlopige gegevens over het vierde kwartaal 1982 en het eerste kwartaal 1983 geven voor het eerst sinds jaren weer een toename van het aantal verkeersdoden te zien.

2. UITGEVOERDE ONDERZOEK- EN ADVISERINGSACTIVITEITEN PER AFDELING

2.1. Afdeling Projectvoorbereiding en Adviezen (PV&A)

Algemeen

De hoofdtaak van de afdeling Projectvoorbereiding en Adviezen is het gestalte geven aan de beleidsondersteunende functie van de SWOV. Dit betekent activiteiten op het gebied van de onderzoekprogrammering, de begeleiding van concrete onderzoekprojecten, vooral in de fase van de start en afronding van een project, en het uitbrengen van consulten. Naar aanleiding van het werkplan 1982 is er voor de eerste maal uitvoerig contact geweest met vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in het kader van het eerder genoemde programmeringsoverleg. Tijdens dit overleg is in het bijzonder gesproken over de beleidswensen van de rijksoverheid met betrekking tot onderzoekactiviteiten van de SWOV. Het ligt in de bedoeling dit overleg jaarlijks te houden.

Consulten

In 1982 zijn door de afdeling PV&A, soms in samenwerking met onderzoekers, een aantal consulten uitgebracht.

Bij twee consulten betrof het reflecterende voorzieningen aan fietsen. Per 1 november 1979 is het verplicht op fietsen een achterreflector en reflecterende pedalen te voeren. De SWOV heeft een voorlopige evaluatie uitgevoerd. De uitkomsten wijzen inderdaad op een vermindering van de aantallen slachtoffers onder fietsers bij schemer en duisternis.

Verder is de laatste jaren de belangstelling voor en het gebruik van reflecterend materiaal aan de zijkant van fietsen toegenomen. In opdracht van de Directie Verkeersveiligheid is door de SWOV nagegaan wat er te verwachten is van het aanbrengen van dergelijke voorzieningen op de verkeersveiligheid.

Geschat wordt dat wanneer alle fietsen uitgerust zijn met spaakreflectoren of met reflecterende banden, dit jaarlijks enkele tientallen ernstig gewonde fietsers kan schelen.

In het consult "De waarneembaarheid bij duisternis van de zijkant van fietsen" heeft de SWOV zich ook gebogen over de vraag in hoeverre beide reflectiemiddelen (spaakreflectoren en reflecterende banden) naast elkaar toegelaten zouden kunnen worden, dan wel dat één van de beide middelen de voorkeur verdient.

Op grond van de resultaten van de ongevallenanalyse kan niet aan de indruk worden ontkomen, dat de waarneembaarheid van de zijkant van de fiets geen erg grote invloed heeft op het ontstaan van ongevallen met fietsers bij schemer en duisternis. Wil men de waarneembaarheid van de zijkant toch verbeteren, dan lijkt vooral een verhoging van de opvallendheid in aanmerking te komen. De geanalyseerde botsingen hebben immers vooral plaatsgevonden in situaties waarin de taak van de bestuurder van het motorvoertuig het zwaarst is (spitsverkeer binnen de bebouwde kom, regen, nat wegdek). Er is dan nauwelijks gelegenheid de fietser al van verre waar te nemen. Bovendien zijn de fietsers vaak maar gedeeltelijk zichtbaar temidden van al de overige verkeersdeelnemers. In het consult werd gesteld dat er geen argumenten zijn om één van beide middelen te verbieden, dan wel ze niet naast elkaar toe te laten. Het is echter wel de vraag of het verstandig is om beide voorzieningen naast elkaar toe te laten, omdat dan wellicht misverstanden bij de andere verkeersdeelnemers kunnen ontstaan.

In het consult is de vraag of reflectie aan de zijkant van fietsen verplicht moet worden, overgelaten aan de beleidsinstantie. Aan verplichtstelling valt echter niet te ontkomen, als men bij het merendeel van de fietsen het reflecterend materiaal vrijwillig zou aanbrengen. Fietsen zonder dit materiaal zouden dan minder goed worden opgemerkt door andere verkeersdeelnemers.

In een consult aan de Rijkswaterstaat (Dienst Verkeerskunde) is de SWOV tot de conclusie gekomen dat adviessnelheden, indien juist toegepast, een positief effect zullen hebben op de verkeersveiligheid. Adviessnelheden zijn bedoeld voor discontinuïteiten in het weg- of verkeersbeeld in gevallen dat een weggebruiker de discontinuïteit weliswaar waarneemt, maar in het ongewisse blijft over de veilige snelheid die hij moet aanhouden.

De SWOV concludeerde in dit consult tevens dat terughoudendheid op zijn plaats is bij een verruiming van het toepassingsbeleid. Ten aanzien van een juiste toepassing is een aantal functionele eisen geformuleerd.

Een belangrijke bijdrage voor het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid vormt een aan de SWOV gevraagd consult "De verkeersonveiligheid in cijfers". Dit consult zal in 1983 formeel aan de Directie Verkeersveilig-

heid worden aangeboden. Bij het maken van een dergelijk consult blijkt dat het omvangrijke cijfermateriaal over de verkeersonveiligheidsproblematiek op zeer verschillende manieren te presenteren is. Geprobeerd is in het consult nauw aan te sluiten bij de wensen van de beleidsambtenaren die met de voorbereidingen voor het opstellen van het plan belast zijn.

Overige opdrachten

In opdracht van de Gemeente Amsterdam is de SWOV eind 1981 een onderzoek gestart naar de verkeersonveiligheid van fietsers in Amsterdam. Aanleiding tot dit onderzoek lag in een eerder onderzoek van de SWOV voor de Gemeente Amsterdam waaruit bleek dat het aantal verkeersslachtoffers in de periode 1975 t/m 1978 voor alle wijzen van verkeersdeelname afnam, terwijl het aantal slachtoffers onder de fietsers toenam.

De vraag van de Gemeente Amsterdam aan de SWOV was in hoeverre de stijgende trend onder de fietsslachtoffers zich in recente jaren voortzette. Bovendien was men geïnteresseerd in de vraag of de toename van het aantal slachtoffers verklaard kan worden door een toenemend gebruik van fietsen in de stad, dan wel dat andere factoren daaraan debet waren. Het onderzoek werd in 1982 verricht en het eindrapport zal begin 1983 aangeboden worden.

Reeds vele malen heeft de SWOV aangegeven dat het interpreteren van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid een belangrijke taak is. Een juiste interpretatie is echter meestal geen eenvoudige zaak, omdat zoveel verschillendsoortige factoren hun invloed laten gelden op de verkeersonveiligheid.

In 1982 is verdere invulling gegeven aan de ontwikkeling van een model voor de beschrijving van de landelijke verkeersonveiligheid (MOVIN). Aan de groep Beleidsstudies en Informatie van TNO (voorheen IWIS-TNO) is opdracht verleend tot het uitvoeren van een verkennende studie naar de technische mogelijkheden. Tegelijkertijd is in samenwerking met de overige SWOV-afdelingen aan de systeemanalyse van het verschijnsel verkeersonveiligheid gestalte gegeven. De resultaten van beide activiteiten zullen samengebracht worden in een eindverslag, op basis waarvan bezien zal worden welke mogelijkheden er zijn voor het starten van de hoofdstudie in 1983.

Dit jaar is de SWOV ook weer actief geweest op het gebied van de kwaliteitsverbetering van informatiesystemen met gegevens die van belang zijn voor het verkeersveiligheidsonderzoek en het bevorderen van effectief gebruik hiervan. Naast de PCGV subgroep Statistiek, VOR en de werkgroep DIEVOR had de SWOV zitting in een aantal werkgroepen ter voorbereiding van onderdelen van het "Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid". Eind 1982 werd de uitbreiding van de basisregistratie van de VOR met NVVA-gegevens weer actueel, nadat de NVVA zich in principe bereid had verklaard kopieën van schadeformulieren tegen vergoeding van de kosten aan de VOR beschikbaar te stellen. Gelet echter op de relatief hoge hieraan verbonden kosten is door de DVV/VOR gezocht naar alternatieve mogelijkheden. De SWOV werd vanwege haar kennis uit in het verleden uitgevoerd onderzoek hierbij betrokken.

Ook in 1982 hebben medewerkers van de afdeling Projectvoorbereiding en Adviezen de kennis van de SWOV ten nutte gemaakt van vele werkgroepen, adviesgroepen, commissies etc. (zie Bijlage II).

Met name kan hier genoemd worden bijdragen aan de OECD Research Group "Traffic Safety of Children", waarvan het rapport in 1983 zal worden uitgebracht, en bijdragen aan de PCGV en haar subgroepen. Wat de PCGV betreft kan worden opgemerkt dat het verslag van de subgroep "Alcohol en verkeer" is gepubliceerd. De werkzaamheden van deze subgroep hebben zich gebaseerd op een eerder uitgebracht SWOV-rapport.

In 1982 zijn verder door SWOV-medewerkers bijdragen geleverd aan een uitgave van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten "Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid". In dit boekje, dat geschreven is voor bestuurder en ambtenaren, worden mogelijkheden aangegeven voor het opzetten van een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Deze selectie wordt besloten met te wijzen op het eindrapport van de subcommissie "Verkeersproblemen gehandicapten" van de Interdepartementale Stuurgroep Gehandicaptenbeleid. In deze commissie was ook de SWOV vertegenwoordigd. In dit rapport wordt een inventarisatie gegeven van de problemen die gehandicapten tegen komen bij hun deelname aan verkeer en vervoer. Bovendien bevat het eindrapport aanbevelingen over maatregelen die de deelname van de gehandicapte aan het verkeer kunnen vergemakkelijken.

2.2. Afdeling Precrash-onderzoek (PCO)

De afdeling Precrash-onderzoek beweegt zich op het gebied van onderzoek naar factoren die van invloed zijn op het ontstaan van ongevallen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan advisering op dit terrein, zowel op het gebied van opzet en uitvoering van onderzoek als op het gebied van maatregelen. Inherent aan bovengenoemde afdelingstaken is het verzamelen en ordenen van beschikbare kennis en het daaraan verbonden opstellen van overzichtrapporten op deelgebieden.

Van de belangrijkste keuzes en ontwikkelingen in het jaar 1982 volgen hierna enige korte overzichten.

Analyses voor advisering

Vanuit de rijksoverheid is een groeiende belangstelling te constateren voor analyses die zich in zekere zin op het grensvlak tussen (voorbereiding op) beleidsondersteunend onderzoek en consult (in eigenlijke zin) bevinden. In zulke analyses kunnen in variërende mate zowel varianten op oplossingen van concrete beleidsproblemen als eventuele daaraan verbonden onderzoekactiviteiten aan de orde komen.

Onderwerpen die in 1982 in deze zin zijn aangevat en/of voltooid betreffen o.a. "gericht verkeerstoezicht", "windstoringen", "voorrangsregelingen", "algemene periodieke keuring van motorvoertuigen", "kwantificeringsmethodieken in relatie tot de wijziging van art. 2 van de Wegenverkeerswet" en "openbare verlichting".

Alcohol- en medicijngebruik

Alcoholgebruik is een belangrijke (zo niet de belangrijkste) factor die afzonderlijk bijdraagt tot verkeersonveiligheid.

In de jaren zeventig heeft de SWOV een uitgebreide reeks onderzoeken naar de rij- en drinkgewoonten van Nederlandse automobilisten verricht, welke mede ten dienste heeft gestaan aan de evaluatie van het effect van de zogenaamde 1 novemberwet. De laatste metingen in dit kader werden in 1977 verricht. Ten behoeve van zowel een inzicht in de lange-termijnontwikkeling als van een evaluatie van te verwachte beleidsveranderingen op dit gebied, is in 1981 die lijn van onderzoek weer opgevat. Als secundaire doelstelling gold het ontwikkelen van een efficiënte procedure die perspectief zou kunnen bieden op een toekomstige routinematige toepassing.

Dit laatste met het oog op de relatief grote investeringen in tijd en geld die in het verleden met deze vorm van onderzoek gepaard gingen. Over de verrichte pilot-study is in 1982 in concept gerapporteerd. Vooruitlopend op de definitieve rapportage kon reeds gesteld worden dat essentiële (besparende) procedurewijzigingen ten behoeve van in 1983 en volgende jaren uit te voeren grootschaliger onderzoeken niet goed realiseerbaar zijn gebleken.

Over de mate van risico die verkeersdeelname na alcoholgebruik oplevert en de omstandigheden en kenmerken van de verkeersdeelnemers die hierop van invloed zijn, is voor de specifiek Nederlandse situatie weinig bekend. De buitenlandse literatuur levert over dit onderwerp slechts globale en deels verouderde informatie. In samenwerking met de afdeling Farmakotherapie van de Rijksuniversiteit Utrecht is in 1982 een project gestart dat hierover meer informatie zal moeten opleveren. Dit is toegespitst op de slachtoffers van verkeersongevallen en zal ook in ruime mate aandacht schenken aan de mogelijke effecten van geneesmiddelen.

Verkeersgedrag

Binnen het theorievormend onderzoek neemt onderzoek naar menselijk verkeersgedrag een prominente plaats in. De onderzoeken op dit gebied werden tot nu toe in sterke mate opgezet binnen een verrichtingstheoretisch kader. Kernvraag was de mate van of het gebrek aan overeenstemming tussen de eisen die de verkeersomgeving stelt en de mogelijkheden van verkeersdeelnemers om daaraan te voldoen. Een zekere accentuering heeft hierbij plaatsgevonden van wat het perceptief-motorische aspect van functioneren in het verkeer genoemd kan worden.

In overleg met Instituut voor Zintuigfysiologie TNO en het Verkeerskundig Studiecentrum is gekozen voor een wat ruimere benadering, waarin een meer geprononceerde plaats is weggelegd voor verkeersgedrag op cognitief niveau. Het gaat hierbij in het bijzonder om beslissings(keuze)gedrag, het risico dat dit in zich draagt, alsmede de wijze waarop waargenomen risico's zich in beslissingsprocessen doen gelden. Genoemd overleg heeft geleid tot het voornemen in 1983 enige pilot-studies op dit terrein uit te voeren.

Veiligheid woonomgeving

Mede onder invloed van een op dit terrein experimenterende overheid ("experimenten in verblijfsgebieden", "demonstratieproject herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden") is een samenstel van onderzoeksprojecten ontstaan dat onder deze noemer kan worden gebracht. Het zwaartepunt ligt hierbij op evaluatiestudies in het kader van projecten als bovengenoemd. Kenmerken van zulke projecten, als de betrekkelijke kleinschaligheid, de realisering van pakketten in plaats van afzonderlijke maatregelen, vermenging van uitgangskondities en soorten maatregelen, alsook de termijn waarop de resultaten gewenst zijn, leiden hierbij tot specifieke onderzoektechnische problemen. Ter ondersteuning van zulke projecten wordt derhalve aandacht besteed aan de ontwikkeling van (alternatieve) analyse- en evaluatiemethodieken. Elders in dit verslag wordt uitgebreider ingegaan op een in 1983 uit te voeren internationale calibratiestudie op het gebied van conflictobservatietechnieken.

In 1982 is aangevangen met een (omvangrijke) na-studie binnen het "demonstratieproject herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden". Rapportage zal in onderdelen tot en met begin 1984 plaatsvinden. In 1983 zal eveneens gerapporteerd worden over de evaluatie van "experimenten in verblijfsgebieden".

Verkeerseducatie

Een langlopend project ter ontwikkeling van een educatief programma voor kleuters (in samenwerking met het Verkeerskundig Studie Centrum te Groningen) is in 1982 het stadium van afsluiting genaderd. Definitieve rapportage, alsmede een daaraan te verbinden evaluatie en de formulering van voorstellen voor follow-up zullen in de loop van 1983 plaatsvinden.

2.3. Afdeling Crash- en postcrash-onderzoek (CPCO)

De afdeling Crash- en postcrash-onderzoek richt zich op het verkrijgen en toepassen van kennis die betrekking heeft op factoren die van invloed zijn op het ontstaan en de ontwikkeling van letsel en overige schade.

Het onderzoekerrein is organisatorisch verdeeld in:

1. Instrumentatie-onderzoek;
2. Onderzoek gericht op de preventie van letsel door maatregelen aan voertuigen en eventueel aan de mens zelf;
3. Onderzoek gericht op de preventie van letsel door maatregelen aan wegbermen;
4. Onderzoek gericht op de fase nadat een ongeval heeft plaatsgevonden (postcrash-onderzoek).

2.3.1. Instrumentatie-onderzoek

Het instrumentatie-onderzoek van de afdeling CPCO omvat vooral het ontwikkelen en toepasbaar maken van wiskundige simulatiemodellen van het botsproces. Deze modellen hebben het voordeel van grote reproduceerbaarheid en relatief lage kosten ten opzichte van andere simulatiemethoden. Naast modellen voor specifieke botssimulaties wordt gepoogd een meer algemeen model te ontwikkelen, waarvan het einddoel is het voorspellen van effecten (voor populaties) van potentiële maatregelen op het gebied van letselpreventie.

Voorts wordt onderzoek verricht dat tot doel heeft kwantitatieve methoden voor besluitvorming te ontwikkelen en te optimaliseren. Praktische toepassingen ervan kunnen doelmatigheidsanalyses zijn, toegevoegd aan (niet uitsluitend CPCO-)onderzoekprojecten die betrekking hebben op maatregelen.

Verder wordt gebruik gemaakt van resultaten van basisonderzoek van andere afdelingen (o.a. de afdeling Methoden & Technieken).

Mathematisch model voertuiginzittenden

Het gezamenlijke ontwikkelingsproject van IW-TNO en SWOV, dat heeft geleid tot het MADYMO modellenpakket, is aan het einde van het verslagjaar formeel afgesloten.

In deze laatste periode zijn een aantal (kleinere) verbeteringen en toe-

voegingen aangebracht aan diverse onderdelen van de modellen en bovendien is een grafisch programma toegevoegd dat ruimtelijke projecties van modelsimulaties kan afbeelden. Verder is MADYMO voor onderzoek van voetgangersongevallen geschikt gemaakt.

Hoewel MADYMO nu als een uitstekend en veelzijdig basisgereedschap kan worden beschouwd, is het voorzienbaar dat intensief gebruik van de modellen aanleiding zal geven tot nieuwe verbeteringen of toevoegingen; om dit ook formeel mogelijk te maken zal het onderzoeksproject niet geheel afgesloten worden.

Mathematisch model voertuigexterieur/omgeving

De belangrijkste activiteiten in dit project waren gericht op een goede implementatie van het VEDYAC model op de SWOV-computer.

Hierbij moesten een aantal lastige (geheugen)problemen worden opgelost die er toe geleid hebben dat ook van VEDYAC de modelstructuur is herzien en verbeterd. Ondanks de daardoor ontstane vertraging was het model aan het eind van de verslagperiode grotendeels geschikt voor gebruik binnen de SWOV.

De nog ontbrekende delen - de eindige-elementenstructuur van voertuigen en geleiderailconstructies - leveren door hun grotere geheugenbeslag nog problemen op. Deze problemen zullen vooralsnog niet worden aangepakt. De ontwikkeling van datasets voor verschillende voertuigen heeft voorrang gekregen.

Biomechanica: letselvoorspellend model

Op grond van de ervaringen die zijn opgedaan bij de constructie van het proefmodel zijn nu twee hoofdactiviteiten binnen dit project onderscheiden:

- de uitvoering (door IW-TNO) van een uitgebreide literatuurstudie gericht op het verkrijgen van gegevens omtrent een grote verscheidenheid aan letsels;
- ontwerpen en uitvoeren van statistische analyses op deze gegevens.

In de afgelopen periode is gebleken dat de beschikbare letselgegevens onvoldoende zijn om met de beschikbare analysemethode tot bruikbare modellen te komen. Dit heeft tot gevolg dat voor verdere uitbouw van het model nu een zich herhalende procedure van schatting van ontbrekende

gegevens, modelconstructie en voortdurende toetsing aan bijv. ongevallenonderzoek zal moeten worden gevolgd.

Voortzetting van dit project is gewenst om twee redenen:

1. Voor de internationale besluitvorming op het gebied van de voertuigconstructie is er te weinig kennis beschikbaar om tot verantwoorde reglementen te komen. Daarnaast is deze kennis nog zo ongeordend dat er nog onvoldoende gebruik van kan worden gemaakt.
2. Juist omdat er internationaal intensief onderzoek wordt gedaan is de kans groot dat meer en betere gegevens op redelijke termijn ter beschikking komen, hetgeen dus tot betere letselvoorspelling kan leiden.

Kwantitatieve besluitvormingsprocedures

Dit onderzoek is gericht op de ontwikkeling van kwantitatieve procedures voor optimale besluitvorming voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

In een state of the art rapport zal een overzicht gegeven worden van gangbare evaluatiemethoden met praktische toepassingen op een aantal veiligheidsmaatregelen. In het verslagjaar werd een beschouwing over "Verkeersveiligheid en kwantitatieve besluitvormingsprocedures" geschreven dat onder dezelfde titel in verkorte vorm werd opgenomen in de jubileumuitgave van de SOR (Sectie Operationele Research) van de VVS (Vereniging voor Statistiek).

2.3.2. Onderzoek gericht op de preventie van letsel door maatregelen aan voertuigen

Onderzoek dat gericht is op het voorkómen van letsel door middel van maatregelen aan voertuigen en eventueel ook door beschermende maatregelen aan de mens zelf (bijv. helm), richt zich primair op het identificeren en zo mogelijk kwantificeren van factoren uit het botsproces die van invloed zijn op de ernst van daarbij ontstane letsels. Daarbij wordt ook aandacht geschonken aan letsels waarvan de gevolgen op langere termijn aanwezig zijn.

Behalve aan inzittenden van personenauto's wordt ook aandacht besteed aan de zgn. kwetsbare verkeersdeelnemers, met name voor wat betreft botsingen met personenauto's. Internationaal groeit de overtuiging dat met aanpassingen van voertuigbuitenkanten de kans op letsel voor voetgangers en fietsers aanzienlijk verminderd kan worden. Het onderzoek op dit terrein is opgebouwd rondom een aantal ongevallenonderzoeken. Zij vormen een

noodzakelijke basis, niet alleen om na te gaan of aangebrachte verbeteringen inderdaad effect hebben, maar ook (in samenhang met o.a. instrumentatie-onderzoek) voor verder onderzoek ter verbetering van de veiligheid bij ongevallen van alle categorieën verkeersdeelnemers.

Ongevallenonderzoek auto-inzittenden; blijvende gevolgen van auto-ongevallen bij inzittenden

De analyse van het onderzoekbestand heeft, nadat vele complicaties overwonnen zijn, vaste vormen aangenomen.

In eerste instantie is gezocht naar een samenhang tussen die parameters die de omvang van de schade van de auto's weergeven. Hoewel die samenhang zeker bestaat, viel de grootte van de gevonden correlaties tegen.

Een belangrijke (tussen)stap in de analysewerkzaamheden betrof de constructie achteraf van een botsernstparameter (bestaande uit de gemeten schadediepte en -breedte) die snel correleerde met de letselernst van bestuurders. Met behulp hiervan werd een aanvang gemaakt met de nog resterende analysewerkzaamheden. Door deze op te delen in duidelijk te onderscheiden grootheden (zoals letselernst, autogordels, botspartners, leeftijd en geslacht, etc.) wordt bereikt dat over deze onderwerpen na analyse zelfstandige deelrapporten gemaakt kunnen worden.

Ongevallenonderzoek voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders; blijvende gevolgen van ongevallen bij deze categorieën

Het ongevallenonderzoek naar de letselkans van deelnemers aan langzaam verkeer (voetgangers, fietsers, bromfietsers) en motorrijders is betrekkelijk nieuw voor de SWOV.

Nadat uit een analyse met behulp van het VOR-bestand prioriteiten binnen het onderzoekgebied zijn aangegeven, werden op basis van een aantal theoretische overwegingen hypothesen opgesteld. Deze hypothesen zijn ten dele met behulp van gegevens uit de literatuur getoetst. Voor de niet getoetste hypothesen zijn de mogelijkheden bekeken om dit aan de hand van in Nederland aanwezige gegevensbronnen te doen. Bovendien is een alternatieve methode ontworpen.

Na de bestudering van de literatuur en enige aanvullende Nederlandse informatie is een deelonderzoek "Fixatie van de helm aan het hoofd" opgezet. Het loslaten van de valhelm tijdens een ongeval blijkt relatief

frequent voor te komen. Er is een methode bedacht om dit probleem in de praktijk te onderzoeken.

De deelname van de SWOV aan het "European Experimental Vehicles Committee" is enigszins uitgebreid. EEVC-Werkgroep 7 had tot doel de aanwezige kennis omtrent de letselpreventie van voetgangers bij botsingen met auto's te inventariseren en te ordenen. Vervolgens werden op basis hiervan aanbevelingen gedaan omtrent:

- reductie van de letselkansen door middel van veranderingen aan het voertuig;

- richting geven aan internationaal (vervolg)onderzoek.

EEVC-Werkgroep 8 gaat soortelijke activiteiten ontwikkelen ten behoeve van de letselpreventie van fietsers en bromfietsers. De voortgang in deze internationale werkgroep is een verantwoordelijkheid van Nederland, in het bijzonder de RDW en de SWOV.

2.3.3. Onderzoek gericht op de preventie van letsel door maatregelen aan wegbermen

De wegbermongevallen vinden voor het merendeel op de niet-autosnelwegen plaats. Het onderzoek zal de komende jaren dan ook voornamelijk op deze typen wegen worden geconcentreerd. Hierbij zal worden getracht te komen tot algemene basiscriteria voor een veilige inrichting van de bermen van de niet-autosnelwegen. Kennis opgedaan bij de inrichting van bermen van de autosnelwegen zal hierbij van nut zijn.

Voor het opstellen van basiscriteria is fundamenteel onderzoek noodzakelijk. Het doel ervan is inzicht te krijgen in de samenhang tussen de diverse factoren die bij (de ernst van) wegbermongevallen een rol spelen. Deze factoren betreffen met name de weg-, verkeers- en ongevalskenmerken. Naast het fundamentele onderzoek wordt onderzoek verricht naar specifieke bermbeveiligingsvoorzieningen. Daarbij wordt, zoveel als mogelijk is met behulp van de bestaande kennis, rekening gehouden met hetgeen voortkomt uit het meer fundamentele onderzoek met betrekking tot de inrichting van de wegberm.

Statistisch onderzoek wegbermen

Vanwege de geringe uniformiteit van de wegen en wegbermen van de niet-autosnelwegen, is de uitvoering van een relatie-onderzoek naar kenmerken die een rol spelen bij wegbermongevallen op deze typen wegen erg complex. Daarom is in 1982 een vooronderzoek gestart naar de kenmerken die bij een dergelijk relatie-onderzoek betrokken moeten worden.

Taluds

Het onderzoek Taluds gaat nader in op de ongevallen waarbij voertuigen van de rijbaan raken en op een talud belanden. Het doel hiervan is de relatie aan te geven tussen de dimensies van het talud (helling, hoogte, afrondingsstralen), de inrijgegevens van een voertuig (snelheid, inrijhoek) en de kans op letsel voor de inzittenden.

De eerste fase van het onderzoek die deze relatie uitsluitend voor de taludhelling beschrijft, is inmiddels afgerond. In de tweede fase wordt nader ingegaan op het inpassen van het talud in de gehele wegberm.

Evaluatie geleiderailconstructies

In 1982 is de inventarisatie van de aanwezige geleiderailconstructies afgesloten. Het ligt in de bedoeling de tot dan toe verkregen kennis, voor zover mogelijk, te gebruiken in het voor 1983 te herformuleren onderzoekprogramma met betrekking tot de inrichting van wegbermen. Het accent zal komen te liggen op mogelijke maatregelen voor niet-autosnelwegen, in het bijzonder continu verlopende afschermingsvoorzieningen.

Obstakelbeveiligers

In het kader van het onderzoek "Obstakelbeveiligers" is in 1982 het ontwikkelingsonderzoek van de RIMOB afgerond. De RIMOB (obstakelbeveiliger met rimpelbuizen) is een constructie ter afscherming van solitaire obstakels in de bermen.

Het onderzoek heeft geresulteerd in twee typen obstakelbeveiligers, nl. de V-vormige en de parallelvormige RIMOB. In 1982 is een aanvang gemaakt met de ontwikkeling van een rekenmodel waarmee de dimensies van de RIMOB kunnen worden bepaald op grond van de beschikbare ruimte en de te verwachten botssnelheid en -richting en voertuigmassa.

2.3.4. Postcrash-onderzoek

De algemene probleemstelling van het postcrash-onderzoek, gegeven het letsel en de schade die in de crashfase zijn ontstaan, betreft de omvang van de blijvend nadelige gevolgen, de factoren die daarop van invloed zijn en het effect van maatregelen die getroffen worden om deze omvang te verminderen.

De postcrash-problematiek omvat naast geneeskundige ook technische, verkeerskundige, juridische, actuariële en sociaal-psychologische aspecten.

In 1982 is in concept een eerste rapport samengesteld dat overwegend betrekking heeft op de problematiek van de geneeskundige sector en op interacties met andere sectoren voor zover deze voor de geneeskundige sector relevant geacht werden. Dit concept zal worden aangevuld tot een meer algemene beschrijving.

Eind 1982 heeft de DVV de SWOV opgedragen een inventarisatie van het postcrash-beleidsterrein te maken en daarover een consult uit te brengen.

2.4. Afdeling Methoden en Technieken (M&T)

De afdeling Methoden en Technieken adviseert bij het opzetten en uitvoeren van onderzoek. Daarnaast worden adviezen gegeven op het gebied van de automatisering.

2.4.1. Dienstverlening

De dienstverlening aan het onderzoek bestaat voornamelijk uit het assisteren bij de opzet van onderzoek en het opzetten en uitvoeren van de analyse van onderzoekgegevens. Van deze activiteiten zijn een aantal aspecten te noemen die vanuit een methodisch standpunt extra aandacht hebben gekregen.

Bij een aantal onderzoeken is sprake van "relatie-onderzoek". Hieronder wordt verstaan het onderzoeken van relaties tussen (soms grote) groepen van kenmerken. Relaties tussen kenmerken van ongevallen en kenmerken van de weg, het verkeer, het voertuig, de weggebruiker.

Veel ervaring met de problemen welke bij de beschrijving van deze relaties optreden is opgedaan in het onderzoek "De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant". De ervaring beperkt zich niet alleen tot de toepasbaarheid binnen het project Noord-Brabant, maar geeft ook richting aan het uitvoeren van het relatie-onderzoek van andere projecten. Met name bij het onderzoek "Vermindering van de ernst van ongevalsletsels bij inzittenden van personenauto's" (ongevallenonderzoek over auto-inzittenden) heeft en dergelijke analyse meer inzicht gegeven in de onderlinge samenhang tussen kenmerken van de botsing, het voertuig en het letsel van inzittenden.

Een tweede vorm van relatie-onderzoek is te vinden in de biomechanica-projecten. Hier gaat het meer om causale, letselvoorspellende modellen. Ook bij deze projecten is en wordt een inbreng geleverd bij het zoeken naar de juiste modellen. Verder vindt toepassing plaats in diverse gedragsonderzoeken en ongevallenstudies.

Naast de bijdragen die de afdeling vanuit haar functie heeft geleverd aan diverse SWOV-projecten van andere afdelingen, heeft zij meegewerkt aan het OECD-seminar "Short term and area wide evaluation" in de vorm van het basisverhaal voor het seminar en een artikel. In dit artikel wordt een

nieuwe wijze van black-spot-analyse gepresenteerd, waarbij de wegkarakteristieken van locaties als uitgangspunt van de analyse worden gekozen in plaats van de statistisch gezien vaak te geringe aantallen ongevallen.

2.4.2. Onderzoekactiviteiten

Naast deze ondersteunende activiteiten voor projecten van andere afdelingen, zijn er ook een aantal projecten waarin de afdeling M&T de primaire verantwoordelijkheid heeft.

Meersets canonische analyse

Dit onderzoek, een gezamenlijk project van de afdeling Datatheorie van de Rijksuniversiteit Leiden en de SWOV, is bedoeld om een verdere uitwerking te geven aan door Datatheorie ontwikkelde analysemethoden. In het bijzonder betreft dit de analysemethode voor het onderzoeken van relaties tussen twee of meer groepen categorische kenmerken en de bijbehorende computerprogramma's, resp. CANALS en OVERALS.

De nadruk ligt hierbij vooral op de studie van de betrouwbaarheid van de oplossing. Dit is van belang om hardere uitspraken te kunnen doen over analyseresultaten en de toepasbaarheid ervan. Daarnaast zal meer aandacht worden besteed aan de analyse van grote datasets.

Het eerste programma OVERALS is gereed. Een nadere bezinning op de theorie heeft geleid tot de opzet van een ruimer toepasbaar programma. Met de programmering hiervan wordt in 1983 begonnen. De SWOV zal deze programma's gebruiken bij relatie-onderzoek waarbij meer dan twee groepen kenmerken in onderlinge relatie worden bestudeerd.

Er is in 1982 ook verder gewerkt aan CANALS. Behalve het uitsplitsen van kenmerken, is nu ook het beschrijven van verschillende aspecten van een kenmerk in zijn relatie tot andere kenmerken mogelijk.

Het onderzoek "Invloed van de steekproefomvang op toetsingsstatistieken bij log-lineaire analyses" en het verwante onderzoek "Exacte methoden voor toetsing bij verkeersveiligheidsgegevens uit kleine steekproeven"

Beide onderzoeken hebben te maken met de problematiek van de (statistisch gezien) kleine aantallen observaties. Een probleem waarmee veel onderzoekers te maken hebben.

Dit jaar is een begin gemaakt met de uitwerking van de reeds verzamelde gegevens uit het eerst genoemde onderzoek.

Voor het tweede onderzoek is een inventarisatie gemaakt van de meest relevante literatuur. Daarna is contact gezocht met medewerkers van de Rijksuniversiteit Leiden en de Rijksuniversiteit Utrecht, welke op hetzelfde gebied werkzaam zijn. Dit heeft geleid tot een inpassing van onze problematiek in lopend onderzoek. De wederzijdse afstemming van onderzoek levert voor een relatief gering bedrag een maximum aan benodigde informatie op.

Het onderzoek "Optimalisering steekproeftrekking als functie van de parametervariantie van de steekproefcomponenten"

Dit onderzoek is bedoeld om na te gaan hoe de efficiency van met name verkeerstellingsprocedures kan worden verbeterd. Aan dit onderzoek is een tweetal bijdragen geleverd. De afrondende rapportage dient nog plaats te vinden. In een vervolgonderzoek zal worden nagegaan welke onderzoekproblemen naar voren komen bij het onderzoek naar de relatie tussen veiligheid en mobiliteit.

2.5. Afdeling Onderzoekondersteuning (00)

De afdeling Onderzoekondersteuning is belast met het verkrijgen van informatie als invoer voor verkeersveiligheidsonderzoek, het zelf doen van onderzoek naar de gebruikswaarde van die informatie en het rapporteren van de verkregen informatie.

In het algemeen kan gezegd worden dat de verzamelingen van informatie waarover de afdeling beschikt en welke door de afdeling worden beheerd, niet voor één onderzoek, maar voor verscheidene onderzoeken bestemd zijn. Ieder onderzoek gebruikt de verzamelingen en delen daarvan voor specifieke doeleinden.

In de eerste plaats dienen de gegevens voor SWOV-onderzoek, maar een belangrijke functie van de afdeling Onderzoekondersteuning is ook het verstrekken van informatie, in woord en getal, aan (verkeersveiligheids)-onderzoekers bij andere instellingen. Vooral met zusterorganisaties in het buitenland, voornamelijk de OECD-landen, vindt een uitgebreide informatie-uitwisseling plaats. De afdeling verstrekt voornamelijk "halffabrikaten", deze behoeven dus nog een verdere bewerking alvorens in een onderzoek ingepast te kunnen worden. In de toekomst zal er naar gestreefd worden meer "eindproducten" te produceren, die zonder verdere bewerking integraal in een onderzoek of onderzoeksrapport opgenomen kunnen worden of als zelfstandig rapport kunnen dienen.

Vele activiteiten van de afdeling zijn continu van aard, d.w.z. zij zijn jaren geleden begonnen en worden jaarlijks aangevuld met de meest recente informatie, te weten de nieuwste gegevens en de laatste rapporten en publikaties. Voorts vinden er jaarlijks wijzigingen binnen de continue activiteiten plaats: informatie over nieuwe onderzoekactiviteiten - andere onderwerpen, andere methoden - worden ingewonnen, alsmede nieuwe verzamel- en verwerkingsmethoden van informatie worden ontwikkeld en toegepast. Deze nieuwe ontwikkelingen worden vervolgens geïntegreerd en worden dan ook op hun beurt continu.

Naast de continue activiteiten zijn er ook eenmalige, ad-hoc activiteiten, toegespitst op de actualiteit of een zich voordoende behoefte aan gegevens.

Ongevallengegevens

De twee unieke SWOV-bestanden van verkeersongevallen met dodelijke afloop: het "Push-button-bestand" voor snelle informatie, en het "Aanvullend bestand" voor diepgaande informatie over de toedracht van ongevallen, zijn aangevuld met de gegevens over 1981. Het "Push-button-bestand" is verder uitgebreid met een nieuw variabele: nl. de "botspartners" van de primaire botsing; d.w.z. welke typen voertuigen of voetgangers elkaar raakten.

Het "Aanvullend bestand" werd voor het eerst door de VOR gedurende het hele jaar continu aangevuld in plaats van één keer per jaar gedurende een korte periode. Hierdoor is deze aanvullende codering in de normale werkzaamheden van de VOR geïntegreerd.

Geen vorderingen zijn gemaakt in de pogingen om naast over kopie-ongevalentapes te kunnen beschikken, ook kopieën van de oorspronkelijke politie ongevallenformulieren te kunnen verkrijgen.

Vooralsnog werd, mede vanwege organisatorische redenen, afgezien van een procedure ter verkrijging van een kopie-tape van de Stichting Medische Registratie (SMR). Wel werd er voor de jaren 1980 en 1981 een pakket tabellen van de SMR betrokken dat vanwege de nieuwe WHO-classificatie van ziekten uitgebreider was dan het standaard tabellenpakket van 1979 en voorgaande jaren.

Koppeling van ongevallen en voertuiggegevens

Op initiatief van de SWOV is in 1982 bij de VOR een proefproject gestart om te komen tot een koppeling (via kentekens) van voertuiggegevens (RDW-data-bank) met gegevens over ongevallen met dodelijke afloop (SWOV-data-bank). Een dergelijke koppeling is nodig om te zien wat de relaties zijn tussen voertuigeigenschappen en kenmerken van ongevallen. In 1983 zal gerapporteerd worden over de resultaten van deze proefkoppeling.

Korte-termijnanalyse Verkeersveiligheid in Nederland (KAVIN)

De rapportage over de recente ontwikkelingen in de verkeersongevallengegevens heeft in 1982 op de gebruikelijke wijze per kwartaal plaatsgevonden in de vorm van consulten aan de PCGV.

Er werd een onderzoek uitgevoerd naar de gebruiksmogelijkheden van de politieregistratie van in ziekenhuizen opgenomen gewonden, zowel in het kader van bovengenoemde consulten als ten behoeve van de ondersteuning van diverse andere (SWOV-)onderzoeken. Bij dit onderzoek werden CBS-gegevens vergeleken met gegevens van de Stichting Medische Registratie SMR.

Het ligt in de bedoeling om vanaf 1983 de kwartaalbeschrijvingen van de ontwikkelingen in verkeersongevallengegevens uit te breiden met gegevens over in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden. Daarvoor is het noodzakelijk geworden dat het CBS, eveneens met ingang van 1983, de gebruikelijke ramingen van verkeersongevallencijfers uitbreidt met een raming van het maandelijkse aantal in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden.

Op initiatief van de SWOV heeft het CBS met de VOR een procedure afgesproken waarbij de VOR aanvullende informatie aan het CBS verstrekt, op basis waarvan de bedoelde ramingen gemaakt zullen gaan worden. In hoeverre de ramingen van ziekenhuisgewonden in de kwartaalbeschrijvingen van 1983 daadwerkelijk gebruikt zullen worden, is afhankelijk van hun nauwkeurigheid en betrouwbaarheid.

Expositiegegevens

De valideringsonderzoeken op het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag zijn in 1982 voortgezet. In 1982 zijn de rapporten inzake het deelonderzoek "Non Response" en het subonderzoek "Vergeeten Verplaatsingen" van het deelonderzoek "Validiteit" afgerond en aan de opdrachtgever aangeboden. Het subonderzoek "Nagemeten afstanden", naar de nauwkeurigheid waarmee respondenten hun verplaatsingsafstanden kunnen schatten, heeft in 1982 grote vertraging door verwerkingsproblemen opgelopen. Hierdoor zal het rapport inzake voornoemd subonderzoek pas in de loop van 1983 aan de opdrachtgever worden aangeboden.

Gecombineerde ongevallen- en expositiegegevens

In 1982 is gewerkt aan een rapport over "Verkeersrisico's": de aantallen verkeersdoden per afgelegde kilometer in het verkeer gedurende de jaren 1978 t/m 1980. Een groot aantal groepen verkeersdeelnemers werd bekeken vooral om groepen te achterhalen met relatief veel doden per kilometer. De publikatie zal eerst in 1983 plaatsvinden.

Metingen in het verkeer

Naast de jaarlijkse metingen van voertuigbezettingen en autogordelgebruik is een proefonderzoek gedaan naar het autogordelgebruik bij achterinzittenden van personenauto's. Door de kleine aantallen gevonden achterpassagiers was het niet mogelijk een nauwkeurig draagpercentage vast te stellen.

Tevens is een poging gedaan om tijdens de controle-ritten van de gordelenquête het voeren van groot licht overdag door motorfietsen te onderzoeken. Door technische- en slechte weersomstandigheden is dit slechts ten dele gelukt. In 1983 zal dit met behulp van een andere meetmethode opnieuw worden uitgevoerd.

Literatuurinformatie

Veel tijd is besteed aan het beantwoorden van vragen om literatuur, hoofdzakelijk voor de SWOV-onderzoekers, maar ook in niet geringe mate voor externe onderzoekers, beleidsmedewerkers, etc. Het bibliotheekbezit is met ruim 1700 titels uitgegroeid tot circa 34.000 documenten in de vorm van boeken, rapporten, congresverslagen, tijdschriftartikelen en overdrukken.

Het bestand van de International Road Research Documentation pool (IRRD) van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) omvatte aan het eind van het verslagjaar ruim 100.000 records betreffende literatuur en lopend onderzoek. Samen met Wegbouwkundige Dienst RWS verzorgde de SWOV de Nederlandse inbreng. In 1982 bedroeg het aantal ingebrachte titels ruim 500. Dit bestand was rechtstreeks voor de SWOV toegankelijk in een samenwerkingsverband met de Scandinavische IRRD-partners. Sinds oktober is dit bestand in principe voor iedereen toegankelijk bij de Information Retrieval Service (IRS) van de Europese Ruimtevaart Organisatie (ESA) te Frascati, Italië.

Binnen de IRRD is meegewerkt aan de aanvulling en verbetering van de thesaurus. De jaarlijkse vergadering van het thesaurussubcommittee vond in juni plaats in het SWOV gebouw. Uit 8 landen namen 17 vertegenwoordigers deel aan deze werkbijeenkomst.

In november werd deelgenomen aan de IRRD-Workshop "Documentation in the 80's - Training and Development". Bijzondere aandacht werd daar geschonken aan het beschikbaar komen van het IRRD bestand in ESA/IRS waarbij aan toekomstige gebruikers de mogelijkheden van het systeem getoond werden. Bij de technische sessie "Subjects covered by IRRD and data selection" werd één van de drie inleidingen verzorgd.

Binnen het samenwerkingsverband van de werkgroep NTIS Nederland werd verder gewerkt aan de uitwisseling van Nederlandse en Amerikaanse rapportliteratuur.

3. BIJZONDERE ACTIVITEITEN

3.1. Afstudeerprojecten

1. "Experimenten in Verblijfsruimten"

In het kader van het gelijknamige SWOV-onderzoek is in februari 1982 een student van de Technische Hogeschool te Delft (afstudeerrichting verkeerskunde) afgestudeerd. Het afstudeerwerk omvatte:

- een literatuurstudie, een probleembeschrijving en een overzicht van mogelijke principes en maatregelen en de effecten daarvan op de verkeersveiligheid;
- een onderzoekopzet voor het bestuderen van experimenteerprojecten op kleine schaal;
- uitvoering van onderzoek in 6 experimenteergebieden.

Met dit afstudeerwerk werd een wezenlijke bijdrage geleverd aan het SWOV-onderzoek. Als afgestudeerde werd betrokkene ingeschakeld bij de voortzetting van het SWOV-onderzoek.

2. "De invloed op de verkeersveiligheid van het plaatsen van verkeerslichten op kruispunten buiten de bebouwde kom"

Mede ten behoeve van een werkgroep van het Studiecentrum Verkeerstech-
niek, die zich bezig hield met het opstellen van criteria voor het plaat-
sen van verkeerslichten op kruispunten buiten de bebouwde kom, is door
een student van de Technische Hogeschool te Delft (afstudeerrichting:
verkeerskunde) gewerkt aan het toepasbaar maken van een nieuwe methode
voor het voorspellen en evalueren van effecten van verkeerskundige maat-
regelen op de verkeersveiligheid. In juni 1982 werd dit afstudeerwerk
afgerond. Het omvatte de volgende delen:

- probleemanalyse met behulp van het "fasemodel van het ongevalsproces";
beschrijving en analyse van de veranderingen in het ongevalsproces na
plaatsing van verkeersregelininstallaties met verschillende regelingen;
- onderzoek van ongevallengegevens van de provincie Gelderland; aanzet
tot het ontwikkelen van criteria voor plaatsing van verkeerslichten
vanuit verkeersveiligheidsoogpunt;
- simulatie(onderzoek) van de invloed van verandering in de regeltactiek
op het ontstaan van ongevallen.

3. "De objectieve verkeersveiligheid van de rotondes Heerenveen en Joure"

In het kader van onderzoek naar de aard en kwaliteit van de verkeersafloop op de rotondes van Heerenveen en Joure werd door een student van de Technische Hogeschool te Delft een deelonderzoek verricht naar de verkeersveiligheid van deze rotondes. Daarin werden (kwalitatief) de toepassingsmogelijkheden nagegaan van het "fasemodel van het ongevalsproces" gekoppeld aan een (kwantitatieve) analyse van de ongevallengegevens. De studie werd in juni 1982 afgerond.

4. "Verkeersonveiligheid van fietsers binnen de bebouwde kom"

In vervolg op het rapport "Analyse van verkeersongevallen in Amsterdam", waaraan werd meegewerkt door een in 1981 afgestudeerde student van de Technische Hogeschool te Delft, werd door een student van de Technische Hogeschool te Delft in 1982 meegewerkt aan een nadere analyse van de ongevallen met fietsers in Amsterdam. Naast deze analyse zal aandacht besteed worden aan het analyseren van veranderingen in het ongevalsproces (voor fietsverkeer) ten gevolge van het beïnvloeden van de verkeerscirculatie binnen de bebouwde kom. Het afstudeerwerk is nog niet afgerond.

5. In 1982 werden voorts een aantal afstudeerprojecten begeleid van studenten van de Verkeersakademie te Tilburg, de Hogere Technische School te 's-Gravenhage en te Leeuwarden en werden van dezelfde onderwijsinstellingen stagiaires bepleit.

6. Deze vorm van kennisoverdracht door de SWOV op het gebied van de verkeersveiligheid gaat steeds meer vruchten afwerpen. Niet alleen wordt door het inzetten van studenten in lopend onderzoek of in (ontwikkelings)onderzoek waar de SWOV zelf niet aan toe komt een zinvolle bijdrage geleverd aan de kennisvermeerdering. Het blijkt in de praktijk dat afgestudeerden op het gebied verkeersveiligheid de verworven kennis in hun werk kunnen toepassen en ook verder uitdragen, terwijl zij tevens voor de SWOV goede contacten opleveren bij de organisaties en instellingen waar zij werken.

3.2. Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982

De "Verkeersveiligheid in woonwijken", was het congresonderwerp van het derde Nationaal Verkeersveiligheidscongres dat op 21 en 22 april 1982 werd gehouden in het RAI-Congrescentrum te Amsterdam. Een kleine 700 congresdeelnemers discussiëerden in werkbijeenkomsten en gezamenlijk over de volgende 8 thema's:

1. De beïnvloeding van het verkeersgedrag door middel van (her)inrichting van de straat;
2. De beïnvloeding van de verkeerscirculatie door middel van (her)inrichting van het gebruik van het wegennet binnen woonwijken;
3. Stedebouwkundige ordening in relatie tot de verkeersveiligheid van de verkeerscirculatie en het verkeersgedrag;
4. De beïnvloeding van het gedrag door middel van aanwijzingen en verkeersregels;
5. Verkeersveiligheidsonderzoek in woonwijken uit de kinderschoenen?
6. De onderlinge afstemming van het verkeersveiligheidsbeleid door gemeente, provincie en rijk, alsmede door particuliere organisaties;
7. Wat heeft de buurt in te brengen?
8. Gemeenten moeten een realistisch verkeersveiligheidsbeleid voeren.

De discussie bracht acht congresuitspraken op. Een belangrijk maar klein deel van de totale "oogst" van dit congres. Deze "oogst" bestond uit de congresliteratuur (Introductieboek, Congresboek, Congresbijdragen en Congresverslag), de SWOV-publikatie "De verkeersonveiligheid in woonwijken", de VNG-publikatie "Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid" en last but not least de "Ideeënmarkt", een tentoonstelling van vele praktijkvoorbeelden van de aanpak van de verkeersonveiligheid in woonwijken. De initiatiefnemers van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres, SWOV en ANWB, presenteerden tevens een boekwerk met reacties op de congresuitspraken van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1980.

Zowel inhoudelijk als organisatorisch kan teruggezien worden op een geslaagd congres. De resultaten van dit congres, een brede uitwisseling van kennis, ervaringen en opvattingen over de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, zullen wederom bijdragen aan het ontwikkelingsproces in de benadering van de verkeersveiligheid en de bemoeiingen met de verkeersveiligheid in de komende jaren stimuleren. Deze verwachting kan gerechtvaardigd genoemd worden op grond van de reacties naar aanleiding van de vorige congressen.

3.3. Internationale samenwerking

Een voor wetenschappelijk onderzoek in het algemeen en voor de SWOV in het bijzonder belangrijk soort activiteiten is het hebben van internationale contacten. De verkeersonveiligheid houdt niet op bij de landsgrens en is in andere landen evenzeer een belangrijk maatschappelijk probleem. Internationale samenwerking en uitwisseling van kennis en ervaring is voor de SWOV van levensbelang. Een aantal activiteiten op dit gebied zijn interessant genoeg om afzonderlijk te worden vermeld, naast de al bij de afdelingsverslagen genoemde zaken.

De SWOV is door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) verzocht om samen met de Verenigde Staten op te treden als "Pilot country" voor een nieuwe "High level ad hoc group" met als onderwerp "Concepts and methodologies for integrated safety programmes". Deze groep dient in 1983 haar werk te verrichten. In 1982 is door Nederland voor deze groep het "background paper" geschreven.

Van 19 t/m 21 april 1982 organiseerde de SWOV onder auspiciën van de OESO een Seminar getiteld Short term and Area-wide Evaluation of Safety Measures. Het seminar vond plaats in het RAI-congrescentrum te Amsterdam en werd t.a.v. organisatorische aspecten mede ondersteund door de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB. De 75 deelnemers aan het seminar vertegenwoordigden 15 landen: België, Canada, Denemarken, West-Duitsland, Finland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Japan, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland.

Het seminar was bedoeld om de deelnemers werkzaam op het gebied van wetenschap en beleid, alsmede andere experts die betrokken zijn bij onderzoek over verkeersveiligheid, bij elkaar te brengen om te rapporteren over de laatste ontwikkelingen op dit terrein, om kennis uit te wisselen over lopende onderzoeken in de diverse landen en punten aan te stippen die van belang zijn voor onderzoek in de toekomst. Het seminar beperkte zich tot het evalueren van genomen maatregelen die effecten op korte termijn zullen moeten opleveren ter verbetering van de verkeersveiligheid en de uitwerking van die maatregelen over een breder gebied (area-wide).

De bijdragen van de diverse deelnemers werden gebundeld in een boekwerk dat voor het seminar werd gepubliceerd.

Voorafgaand aan het hiervoor vermelde seminar vond bij de SWOV de derde Internationale Werkbijeenkomst plaats van het International Committee on Traffic Conflicts Techniques (ICTCT), dat zich bezighoudt met de ontwikkeling van de analysetechniek van verkeersconflicten.

Het belangrijkste deel van de bijeenkomst was het voorbereiden van een internationale calibratiestudie, welke beoogt de overeenkomsten en de verschillen tussen de conflicttechnieken uit diverse landen (U.S.A., Canada, Engeland, Frankrijk, Duitsland, Zweden, Finland, Oostenrijk en Nederland) vast te stellen bij de toepassing in de praktijk. Deze studie zal in 1983 in Malmö (Zweden) plaatsvinden. De SWOV heeft een belangrijk aandeel in het voorbereiden van deze studie. De SWOV zal ook de analyse voor de onderzoekresultaten uitvoeren.

Een van de belangrijkste doelen waarnaar wordt gestreefd is het gereedmaken van de techniek voor toepassing op ruime schaal in praktijksituaties. De techniek wordt met name bruikbaar geacht daar waar een ongevalanalyse te weinig informatie biedt of waar er snelle evaluatie van veiligheidsmaatregelen gewenst is.

Op uitnodiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer heeft een SWOV-medewerker deelgenomen aan de Main-Committee EEVC (European Experimental Vehicles Committee)-vergadering te Rome. Er wordt van de RDW een verzoek verwacht om deze activiteit in de toekomst een meer permanente basis te geven.

In het najaar 1982 is door een van de SWOV-medewerkers in samenhang met een OESO-seminar en de ESV-conferentie een studiereis naar Japan gemaakt. In 1983 zal daarvan een verslag verschijnen.

II. ALGEMENE GANG VAN ZAKEN

1. HET ALGEMEEN BELEID

In velerlei opzicht is 1982 ten aanzien van de algemene gang van zaken bij de SWOV als een overgangs- of een tussenjaar te beschouwen.

In 1981 werden immers voor de ontwikkeling van de SWOV een aantal belangrijke stappen gezet, die in 1982 hun vervolg hebben gekregen. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingen op het gebied van de subsidievoorwaarden, de arbeidsvoorwaarden en de bestuursstructuur en organisatie.

1.1. Subsidievoorwaarden

Het nog in 1981 afgeronde overleg tussen de SWOV en de subsidiegever heeft ertoe geleid dat de minister van Verkeer & Waterstaat op 11 juni 1982 een Besluit kon nemen waarmee met ingang van 1 januari 1982 voor de SWOV nieuwe subsidievoorwaarden van kracht werden.

Reeds vóór deze formele bekrachtiging was een begin gemaakt met het op de in deze subsidievoorwaarden vermelde procedures in te spelen. Dit geldt ook ten aanzien van de interpretatie van in de subsidievoorwaarden gehanteerde begrippen.

In het gestarte programmeringsoverleg en het begrotings- en financieringsoverleg is gebleken dat de toepassing van de subsidievoorwaarden voor beide partners (V&W en SWOV) allerlei uitvoeringsproblemen oproept. De verwachting is dat deze problemen in 1983 zullen zijn opgelost.

1.2. Arbeidsvoorwaarden

In het streven naar een betere rechtspositie voor SWOV-medewerkers is het bestuursbeleid steeds gericht geweest op het verwerven van de zgn. B3-status (= Ambtenaar in de zin van de Algemene Burgelijke Pensioenwet art. B3.)

De wijziging van de arbeidsvoorwaarden die daarvoor nodig was, is getracht te realiseren middels de totstandkoming van een CAO. Het overleg hierover met het Ministerie van V&W is nog niet afgerond.

De uitgangspunten van de concept-CAO zullen naar verwachting in de loop van 1983 leiden tot een nieuw concept "arbeidsvoorwaarden" dat voor alle betrokkenen (de SWOV-medewerkers, de Minister van Verkeer en Waterstaat en het bestuur) acceptabel zal zijn.

1.3. Bestuursstructuur en organisatie

In Bijlage IA is een overzicht gegeven van de formele structuur en organisatie van de SWOV (het Bestuur en het Bureau) per 31 december 1982. Eind 1982 kon na voorbereiding door het Dagelijks Bestuur in het Algemeen Bestuur het principe-besluit worden genomen om de bestuursstructuur van de SWOV te wijzigen. De bedoeling daarvan was om tot effectievere bestuursvorm te komen. Daarbij zou nog maar sprake zijn van één ongedeeld bestuur van maximaal 9 leden, welke bij haar besluitvorming over het onderzoek zou worden bijgestaan door een Onderzoek Advies Groep (OAG-SWOV).

Het is te verwachten dat de statutenwijziging die daarvoor noodzakelijk is in de eerste maanden van 1983 zijn formele beslag zal krijgen.

Mede als gevolg van de uitbreiding van de directie van de SWOV in 1981, zijn een aantal organisatieveranderingsprocessen op gang gekomen, die in de komende jaren tot een grotere doelmatigheid en efficiëncy van beheerstaken moeten leiden. Bij bedoelde veranderingen zijn met name de huidige sectie Planning van de afdeling Onderzoekondersteuning en de afdelingssecretariaten nauw betrokken.

1.4. Automatisering

Het bij de SWOV in gebruik zijnde minicomputer-systeem (een PDP 11/34A van DEC) loopt qua gebruiksmogelijkheden geleidelijk tegen zijn maximumcapaciteit aan.

De voornaamste toepassingen op het systeem betreffen:

1. Rekenwerk ten behoeve van de statistische beschrijving en analyse van gegevens en van simulatiemodellen voor onderzoekafdelingen.
2. De financiële administratie van de SWOV.
3. Het bibliotheekzoekstelsel op trefwoorden.

Inmiddels is de systeemgroep, die de directie adviseert over het te voeren automatiseringsbeleid en over de aan te schaffen hardware in het bijzonder, begonnen met een inventarisatie van alle met behulp van een computer uit te voeren produktie(= onderzoek) en beheerstaken. Deze inventarisatie en een parallel daaraan in overleg met de Rijks Kantoor Machine Centrale uitgevoerde marktverkenning moet in de loop van 1983 leiden tot een advies over uitbreiding en/of vervanging van het huidige systeem.

In 1982 is een tekstverwerker met twee beeldschermunits in gebruik genomen. Voorlopige is deze apparatuur alleen aangeschaft voor de verwerking van zgn. bulkwerk (rapporten, publikaties, jaarverslagen, e.d.). Gezien de koppelbaarheid aan de centrale mini-computer en het grote aantal andere gebruiksmogelijkheden van deze tekstverwerkende apparatuur kan het toepassen hiervan zeker gezien worden als een eerste stap op een verdergaande automatisering van het bureauwerk.

Een nota betreffende het te voeren algemene automatiseringsbeleid is in voorbereiding genomen en zal in 1983 tot meer definitieve besluitvorming moeten leiden.

2. PERSONELE ZAKEN

2.1. Algemeen

Arbeidsvoorwaarden

In 1982 zijn de activiteiten vooral gericht geweest op het totstandkomen van een Collectieve Arbeidsovereenkomst. De verwachting is dat het gevoerde overleg zal leiden tot een nieuw pakket arbeidsvoorwaarden dat in 1983 rechtskracht kan gaan krijgen.

De bestaande arbeidsvoorwaarden zijn in 1982 uitsluitend aangepast op basis van besluiten door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Deze besluiten, zoals de aanpassing van het minimum aantal vakantiedagen (van 22 naar 23), de trend-verhoging van het salaris en de inhouding 1982 per 1 januari en 1 juli, zijn gebaseerd op de wettelijke bepalingen in de Tijdelijke Wet Arbeidsvoorwaarden Collectieve Sector, waarbij de SWOV als trendvolger is aangemerkt.

Functie- en taakbeschrijving en -waardering

In 1982 is aan de Ondernemingsraad een voorgenomen bestuursbesluit voorgelegd omtrent een procedure om het functiebeschrijvings- en waarderingsproces (FUWA) bij de SWOV te regelen. Dit heeft op 2 april 1982 geleid tot de instemming van de Ondernemingsraad met een FUWA-procedure waarbij is uitgegaan van een pakket arbeidsvoorwaarden conform het neergelegde in de concept-CAO.

In het najaar is tevens overeenstemming bereikt over de praktische uitvoeringsbepalingen van deze procedure. Als gevolg daarvan zal de FUWA-procedure met ondersteuning van een deskundige van VNG begin 1983 van start gaan.

Heroriëntatie Secretariaatstaken

Aansluitend op een experiment ten aanzien van het gebruik van tekstverwerkende apparatuur, in het bijzonder ten behoeve van de onderzoekproductie, is een project Heroriëntatie van functie en taken van de secretariaten op gang gekomen.

Bij de start van dit proces werden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- a. verbetering van de secretariaatsfunctie zowel kwalitatief (= effectiviteit) als kwantitatief (= efficiency van het typewerk);
- b. voortzetting en verbetering van de produktiefunctie door introductie van tekstverwerking.

Alle secretariaats-medewerk(st)ers zijn bij dit proces betrokken.

Het zal in 1983 worden afgerond.

2.2. Personeelsbezetting en mutaties

De personeelsbezetting is in 1982 redelijk stabiel geweest doordat vijf formatief tijdelijk vervulde functies (3,6 volle tijd) per 1-1-1982 zijn omgezet in vaste functies. Vrijwel alle tijdelijke medewerkers is op grond hiervan een overeenkomst voor onbepaalde tijd aangeboden.

De personeelsbezetting van het Bureau van de SWOV bedroeg per 1 januari 1982 in totaal 86 medewerkers in vaste dienst, waarvan 11 part-timers.

Op 31 december 1982 bedroeg dit aantal 88, waarvan 14 part-timers.

Het bezettingsoverzicht van het Bureau van de SWOV per 31-12-1982 is in Bijlage IB weergegeven.

Voor 1983 is de verwachting dat de personeelsbezetting door natuurlijk verloop met een aantal medewerkers zal teruglopen in verband met een na te streven grotere efficiency bij de uitvoering van het gehele takenpakket. Tevens zal nadat de resultaten van de FUWA bekend zijn een aanzet worden gegeven tot een formatiebeleid op langere termijn.

2.3. Stage

In 1982 hebben vier stagiaires een formele stage bij de SWOV doorlopen. Het waren studenten aan de HTS-afdeling Verkeerstechniek te Leeuwarden en MTS-afdeling Weg- en waterbouwkunde te Den Haag.

2.4. Algemene Arbeidsvoorwaarden

In 1982 zijn de aanpassingen in de arbeidsvoorwaarden gebaseerd op de besluiten voortvloeiende uit de Tijdelijke Wet Arbeidsvoorwaarden Collectieve Sector (stb 1980, 84).

Salarisreglement

In 1982 hebben de salarissen tweemaal wijzigingen ondergaan en wel per 1 januari en 1 juli 1982.

De wijzigingen per 1 januari 1982 zijn vastgesteld en uitgevoerd naar aanleiding van het besluit nr. 2142 d.d. 10 maart 1982 van het Directoraat-Generaal voor Algemene Beleidsaangelegenheden/Directie Arbeidsverhoudingen van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De wijzigingen per 1 juli 1982 zijn vastgesteld en uitgevoerd naar aanleiding van besluit nr. 24368 d.d. 29 september 1982.

Pensioenreglement

De ingegane oudedagspensioenen (2x) en weduwen- en wezenpensioenen (1x) zijn per 1 juli 1982 aangepast op basis van het bepaalde in de Toeslageregeling Pensioenen SWOV.

Onkostenvergoedingsregeling

De vergoedingsbedragen van de verblijfkosten bij binnen- en buitenlandse dienststreizen zijn per 1 maart 1982 aangepast aan de door de Rijksoverheid gewijzigde vergoedingsnormen in het Reisbesluit.

Vakantie- en verlofregeling

De vakantierechten zijn in 1982 gewijzigd. Evenals de overheidsambtenaren is het minimum-aantal vakantiedagen veranderd van 22 in 23 dagen.

2.5. Ondernemingsraad

Deze paragraaf is opgesteld door de Ondernemingsraad van de SWOV en geeft een overzicht van de onderwerpen waarmee de OR zich bezig heeft gehouden en/of in het overleg met het bestuur en directie betrokken is geweest.

In het begin van het jaar traden volgens het reglement twee leden af en vonden verkiezingen plaats. De OR in nieuwe samenstelling heeft als uitgangspunt voor zijn handelen een programma geformuleerd.

In het verslagjaar vonden acht Overlegvergaderingen plaats, waarvan mededelingen zijn verschenen als OR/881, 894, 939, 961, 978, 1041, 1090, 1091.

Tevens hebben twee meer informele besprekingen tussen directie en OR plaatsgevonden, resp. over het financieel beleid en over de procedure functiebeschrijving en functiewaardering. In de Overlegvergaderingen zijn de volgende onderwerpen aan de orde geweest:

Concept CAO en Arbeidsvoorwaarden

Het proces om te komen tot nieuwe arbeidsvoorwaarden heeft ook dit verslagjaar voortgeduurd. Binnen dat kader heeft de OR instemming verleend met de invoering van een procedure te volgen bij een toekomstige functiebeschrijving en functiewaardering, alsmede met de daarbij behorende uitvoeringsbepalingen. Voor een volgens deze procedure te formeren waarderingscommissie heeft de OR drie leden en een plaatsvervangend lid benoemd.

Voorts is met de OR overleg gevoerd over aanpassingen en uitvoeringsbepalingen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden, zoals: de jaarlijkse salarisvaststelling, de bijstelling van onkostenvergoedingen, buitengewoon verlof, autolening, regeling werkzaamheden bij grote hitte, eindejaarsuitkering, ziektekostenverzekering en pensioenregeling.

Overig sociaal beleid

Overleg over het vacature- en aannamebeleid heeft geleid tot instemming van de OR met een tijdelijke regeling daarvan. Daarbij is ook aandacht besteed aan de bevordering van deeltijdarbeid. Daarnaast is er een discussie gevoerd over de wenselijkheid van arbeidsovereenkomsten anders dan die voor onbepaalde tijd en het in deze te voeren beleid.

Algemene gang van zaken

De behandeling van de algemene gang van zaken heeft sterk in het licht gestaan van de per 1-1-1982 tot stand gekomen nieuwe subsidievoorwaarden. de gevolgen daarvan voor de positie van het instituut en haar taak als werkgeefster zijn in verschillende Overlegvergaderingen onderwerp van bespreking geweest. De financiële situatie voor de korte en lange termijn is behandeld aan de hand van het financieel beleid 1982-1983 en het Financieel Meerjaren Plan 1982-1987.

Statutenwijziging

Het streven van de OR naar vertegenwoordiging van de werknemers in het bestuur heeft er toe geleid dat in de voorgenomen bestuursstructuur een bestuurslid op voordracht van de OR zal kunnen worden benoemd.

De Ondernemingsraad was in het verslagjaar als volgt samengesteld:

Ing. J.A.G. Mulder, voorzitter

Mr. P. Wesemann, plv. voorzitter

G.C. Ederveen, secretaris

Mevr. P. van der Most

F. Poppe

3. FINANCIËLE ZAKEN

3.1. Algemeen

De jaarrekening 1982 is opgesteld met inachtneming van de financiële bepalingen zoals die in de nieuwe subsidievoorwaarden per 1 januari 1982 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn vastgelegd.

Als gevolg mede van het eerst op 11 juni 1982 afkondigen van deze voorwaarden, met terugwerkende kracht tot 1 januari 1982, was er in 1982 sprake van een overgangperiode, waarin nog op de nieuwe bepalingen en spelregels moet worden ingespeeld.

Met het van kracht worden van de nieuwe subsidievoorwaarden is ook het ambtelijk overleg hervat over de definitieve vaststelling van de Rijks-subsidies van 1976 en volgende jaren. Om de financiering van een aantal nog discutabele posten voor het Ministerie mogelijk te maken, is ten laste van het Stichtingsvermogen van de SWOV een "voorziening voor tekorten op Rijkssubsidies" getroffen.

Als gevolg ook van de nieuwe subsidievoorwaarden is de indeling van de "Rekening van baten en lasten" ingrijpend gewijzigd. Belangrijk om te vermelden is dat een stringente scheiding is gemaakt tussen de Insti-tuutskosten (kosten die niet direct samenhangen met onderzoeken en bijzondere activiteiten) en de Onderzoek- en adviseringskosten. En verder dat de bijdragen van de ANWB, de NVVA en de RAI niet meer in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van het subsidiabele tekort, evenmin als de met deze bijdragen gefinancierde activiteiten. In de Rekening van baten en lasten zijn deze uitgaven en inkomsten dan ook apart vermeld en aan elkaar gelijk gesteld.

3.2. Rekening van baten en lasten over 1982

Naast de uitkomst 1982 zijn de ramingen van het Werkschema 1982 vermeld. De gebruikelijke vergelijking met de (reeds in 1980 opgestelde) begroting bleef achterwege vanwege de onvergelykbaarheid van de cijfers als gevolg van gewijzigde indeling (zie 3.1.).

De vermelde Werkschemabedragen zijn op basis prijspeil 1981 en incl. de begin 1982 doorgevoerde besparingen ad f 574.000,=.

Als prijscompensatie is in 1982 f 280.000,= toegevoegd aan de Rijkssubsidie. Daarnaast is een (éénmalige) bijdrage aan de subsidie 1982 toegezegd van f 180.000,= in verband met het niet afsluiten van toegezegde contracten met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Uit de Rekening van baten en lasten blijkt dat het te subsidiëren tekort f 5.089,77 groter is dan de maximaal beschikbaar gestelde Rijkssubsidie 1982. Na overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt dit bedrag als een niet gedekt tekort ten laste van 1983 gebracht. Hierdoor wordt de exploitatierekening sluitend gemaakt.

Wellicht ten overvloede zij nog vermeld dat de (interne) loonsomkosten van de vaste onderzoekmedewerkers (f 5.051.766,54) begrepen zijn in de onderzoek- en adviseringskosten ad f 7.022.522,79. Het verschil ad f 1.970.786,25 wordt gevormd door de externe onderzoekkosten.

3.3. Balans per 31 december 1982

De inventaris van de SWOV paraiseert op de balans voor f 1,=. De verzekerde waarde op basis van nieuwwaarde, is f 850.000,=. De computerapparatuur is volgens en zogenaamde "electronicaverzekering" verzekerd voor f 630.000,=.

Aan de creditzijde van de balans is de onder 3.1. genoemde "Voorziening voor tekorten op Rijkssubsidie" opgenomen voor f 168.701,17. Over de bestemming van het hierna resterende bedrag van het Stichtingsvermogen ad f 140.284,80 moet nog een bestuursbesluit worden genomen.

De bijdragen van ANWB, NVVA en RAI ad f 585.014,= totaal overtreffen de haar toeberekende onderzoekkosten met f 190.038,95. Dit saldo is in het credit van de balans opgenomen ter aanwending in volgende jaren.

REKENING VAN BATEN EN LASTEN OVER 1982

<u>Lasten</u>	<u>Uitkomst</u>	<u>Uitkomst</u>	<u>Werkschema</u>
	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>
INSTITUUTSKOSTEN:			
<u>Loonsomkosten:</u>			
Totaal vaste medewerkers (84,3 Mj)	7.855.647,64		7.550.000,--
Onderzoek (50,5 Mj)	<u>5.051.766,54</u>		<u>4.633.000,--</u>
Instituut (33,8 Mj)		2.803.881,10	2.917.000,--
Algemene personeelskosten		197.858,35	162.000,--
Huisvestingskosten		1.077.836,66	1.138.000,--
<u>Bureaunkosten:</u>			
Algemeen	142.305,17		
Automatisering	<u>294.709,40</u>		
		437.014,57	457.000,--
Reis- en verblijfkosten		61.312,54	59.000,--
Voorlichtingskosten (algemeen)		102.953,39	84.000,--
Bibl. & Basisgegevens (alg.)		203.281,87	165.000,--
Diversen		<u>55.553,72</u>	<u>66.000,--</u>
Totaal instituukskosten ¹⁾		4.937.672,20	5.048.000,--
		=====	=====
ONDERZOEK- EN ADVISERINGSKOSTEN:			
I Bijzondere SWOV-act.	585.685,62		560.500,--
II Bijzondere act. op verzoek	1.022.062,85		763.500,--
III Basisonderzoek	2.513.054,84		2.130.000,--
IV Beleidonderst. onderzoek	2.418.391,59		2.341.000,--
V Onderzoek voor derden	111.852,96		255.000,--
			<u>573.000,--</u> ²⁾
		6.651.047,86	6.623.000,--
Onderzoek t.b.v. ANWB/NVVA/RAI		<u>371.504,93</u>	<u>pm</u>
Totaal onderzoek- en adviseringskosten		<u>7.022.552,79</u>	<u>6.623.000,--</u>
Totaal kosten		<u>11.960.244,99</u>	<u>11.671.000,--</u>
		=====	=====

1) waarvan *f* 28.000,-- t.l.v. ANWB/NVVA/RAI

2) loonsomkosten van in Werkschema 1982 niet ingeplande capaciteit

Baten

Rijkssubsidie	10.765.000,--	10.305.000,--
Projektsubsidie en -finan- cieringen Rijksoverheid	556.140,64	493.000,--
Inkomsten uit opdrachten van derden	187.823,21	315.000,--
Overige inkomsten	<u>46.686,44</u>	<u>60.000,--</u>
	11.555.650,29	11.173.000,--
Bijdragen ANWB/NVVA/RAI		
- onderzoekskosten	371.504,93	
- aandeel in instituutskosten	<u>28.000,--</u>	
	<u>399.504,93</u>	<u>pm</u>
Totaal baten	11.955.155,22	11.173.000,--
	=====	=====
Saldo tekort	5.089,77	498.000,--
	=====	=====

BALANS PER 31 DECEMBER 1982

	<u>31-12-1982</u>	<u>31-12-1981</u>
	<i>f</i>	<i>f</i>
<u>Activa</u>		
Inventaris	1,--	1,--
Effecten	10.840,--	9.490,--
Belegde pensioenvoorziening	3.223.535,68	2.524.629,19
Vooruitbetaalde en te ontvangen posten	756.974,90	750.504,69
Geldmiddelen	1.175.224,07	629.059,83
	<hr/>	<hr/>
	5.166.575,65	3.913.684,71
	=====	=====
 <u>Passiva</u>		
Stichtingsvermogen	140.284,80	283.296,14
Voorziening voor tekorten op Rijkssubsidie	168.701,17	
Voorziening voor koersverschillen	7.051,16	5.701,16
Pensioenvoorziening	3.223.535,68	2.524.629,19
Saldo bijdragen 1982 ANWB/NVVA/RAI	190.038,95	
Schulden op korte termijn en vooruitontvangen posten	1.436.963,89	1.100.058,22
	<hr/>	<hr/>
	5.166.575,65	3.913.684,71
	=====	=====
 Verplichtingen uit hoofde van lease-contract	 -,--	 108.250,--
	<hr/>	<hr/>

4. VOORLICHTING EN WETENSCHAPPELIJKE REDACTIE (VWR)

4.1. Algemeen

Als gevolg van een geringere personeelsbezetting van de afdeling VWR moesten ten aanzien van de taakvervulling een aantal prioriteiten worden gesteld. Hierbij is voorrang gegeven aan het redactionele werk bij de produktie van rapporten en consulten.

Dit ging onder meer ten koste van het vervaardigen van publikaties voor meer algemene kennisverspreiding, zoals brochures. Het is duidelijk dat deze prioriteitskeuze slechts voor korte tijd kan gelden. Er blijkt grote behoefte aan SWOV-brochures en zeker niet alleen bij het in verkeersveiligheid geïnteresseerde deel van de bevolking, maar ook bij de lagere en rijksoverheden.

4.2. Wetenschappelijke redactie; publikaties

De wetenschappelijke redactie behandelde in 1982 ruim 80 manuscripten, tegen 70 in 1981 (zie bijlage IIIc).

Het betrof 14 verslagen van wetenschappelijk onderzoek en 11 consul-
ten. Verder werden negen teksten van bijdragen voor congressen, tien artikelen en 15 overige rapporten openbaar gemaakt. Tevens verschenen negen bijdragen in boeken en tijdschriften.

Er zijn in het verslagjaar 17 rapporten, lezingen, artikelen en andere bijdragen gereed gekomen, waarvan de publikatie eerst later zal plaatsvinden. Tot slot verschenen er drie brochures en twee vouw-
bladen.

4.3. Verspreiding van rapporten, consulten en andere SWOV-publikaties

Binnenland

695 instellingen en personen vroegen om toezending van 2527 publi-
katies. In een derde van de gevallen waren berichten in SWOV-schrift hiervoor de aanleiding. Deze zendingen worden alle op de afdeling VWR geadministreerd en afgehandeld, op frankeren na.

De aanvragen betroffen 1083 rapporten en consulten (tegen vergoeding van druk- en verzendkosten), 124 teksten van tijdschriftartikelen en

literatuurlijsten en 1265 brochures. Van deze brochures bleken vooral "Alcohol in het snelverkeer" (530 ex) en "Verkeersveiligheid in woon- gebieden" (304 ex) in trek te blijven.

Bovendien werden 311 exemplaren van SWOV-schrift aangevraagd.

Het aan de ontvangers van SWOV-schrift aanbieden van automatische toezending van de SWOV-congresagenda had weinig succes; slechts elf geadresseerden reageerden positief. Men werd vijfmaal in 1982 een congresagenda toegestuurd.

Een beperkte groep, bestaande uit o.m. opdrachtgevers, samenwerkende instituten, parlementsleden en pers, krijgt sommige SWOV-uitgaven direct na publikatie ongevraagd toegezonden. In het verslagjaar betrof het 438 jaarverslagen, 484 rapporten en consulten en 214 brochures.

Tijdens de Internationale Vakbeurs voor verkeerstechniek, wegbeheer en -onderhoud Intertraffic '82 in het RAI-gebouw te Amsterdam, werden in de SWOV-stand aan bezoekers desgevraagd 1721 brochures uitgereikt.

Buitenland

Op grond van verzoeken en ruilovereenkomsten worden aan een aantal buitenlandse instellingen - meest onderzoekinstituten - automatisch SWOV-publikaties verzonden. In 1982 betrof het 1278 rapporten en consulten en 160 brochures; 207 andere instellingen en personen in het buitenland vroegen om 387 publikaties, 180 brochures en 50 SWOV-schriften.

Aangezien het hier in meerderheid om Nederlandstalige publikaties gaat, doet zich de vraag voor of er een markt is voor een meer systematische en regelmatige informatievoorziening aan het buitenland, bijvoorbeeld in de Engelse taal. Alleen al het beantwoorden van de vraag vergt menskracht en budget, welke thans ontbreken.

Samengevat

In totaal werden in 1982 aan SWOV publikaties 7494 exemplaren verspreid, tegen 6173 in 1981. Hierbij moet in aanmerking worden genomen de uitgifte in 1982 op de Intertraffic-stand, een traditionele grote afname. In 1980 - ook een jaar met een vakbeurs Intertraffic - was het totaal aan verspreide SWOV-publikaties zeer groot: 22.295. In dat jaar

verschenen nl. de nieuwe brochures: "Wat doet de SWOV", "De SWOV in 1979", "Alcohol in het snelverkeer" en "Verkeersveiligheid in woongebieden" die een bijzonder grote belangstelling ondervonden en in een totaal oplage van 14.000 werden verspreid.

4.4. Voorlichting

Drie gebeurtenissen vroegen in 1982 om extra aandacht in de voorlichting: het Nationaal Verkeersveiligheidscongres '82, de introductie van de "rimpelbuisobstakelbeveiliger" - de RIMOB - en de benoeming van de SWOV-directeur tot hoogleraar.

In maart werd de RIMOB geïntroduceerd met een perspresentatie in het RAI-gebouw te Amsterdam, een instructiefilm voor wegbeheerders, een serie artikelen in de vakpers en een vouwblad als gezamenlijke uitgave van de Rijkswaterstaat en de SWOV. Ook internationaal bleek deze obstakelbeveiliger belangstelling te ondervinden.

Het NVVC op 20 en 21 april 1982 heeft geleid tot het stimuleren en ook wel redactioneel verzorgen van voorbereidende berichten en artikelen in de massamedia en de vakpers, het maken van twee congreskranten, de idee-ontwikkeling en de organisatie van de "ideeënmarkt" op het congres en de directe voorlichting aan de pers.

Voor verscheidene werkzaamheden werd de SWOV bijgestaan door de persdienst van de ANWB.

Tegen het einde van het jaar werd de benoeming van de directeur van de SWOV ir. E. Asmussen tot buitengewoon hoogleraar Verkeersveiligheid aan de Technische Hogeschool te Delft publicitair begeleid. Dit had een waar interview-circuit tot gevolg. Verscheidene radio-omroepen en de meeste vooraanstaande kranten hadden met hem een gesprek.

Schriftelijke en telefonische voorlichting

Zowel het NVVC als de tentoonstelling Intertraffic leidden tot vele telefonische en schriftelijke vragen. Het aantal is niet bijgehouden. Het aantal inhoudelijke vragen om nadere gegevens uit onderzoeken dat per telefoon binnenkwam liep op van circa 250 in 1980, via 230 in 1981 tot ruim 270.

Opvallend is de vrij gestage daling van de belangstelling van de pers: van omstreeks 120 vragen in 1980, via 90 vragen in 1981 tot 80 in het

afgelopen jaar. Dit houdt zowel verband met minder "pers-gevoelige" resultaten van onderzoek en advies (minder persberichten 1980: 16, 1981: 8, 1982: 6) als met de bezetting van de afdeling. Opmerkelijk is de groeiende belangstelling van het bedrijfsleven. Het aantal schriftelijke vragen dat werd beantwoord bedroeg ongeveer 200. Zestig daarvan kwamen van buitenlandse aanvragers.

SWOV-schrift

Er is verband tussen het aantal bestellingen van SWOV-publikaties en het verschijnen van SWOV-schrift. In 1980, bij de introductie van het bulletin, verdrievoudigde de vraag tot 1008 exemplaren van SWOV-publikaties. De vraag in 1981 nam toe tot 1198. In 1982 trad een stabilisatie in.

De inhoud van de berichten in SWOV-schrift was dit jaar gevarieerd. Relatief veel aandacht werd besteed aan SWOV-activiteiten op het gebied van het onderzoekbeleid en -methodiek (acht berichten) en aan de kwetsbare verkeersdeelnemers (zes). Onderzoeken van infrastructuurele aard vormde vijf maal het onderwerp van een bericht; over snelverkeer werd drie maal bericht en over motorvoertuigen éénmaal.

SWOV-schrift vergemakkelijkt de voorlichtingstaak aanmerkelijk. Van veel onderwerpen zijn nu korte berichten beschikbaar, die bij verzoeken om informatie kunnen worden toegestuurd. Voor het eerst is dit jaar, in het december-nummer, een index van berichten verschenen. Dit zal voortaan elk jaar gebeuren.

SWOV-expositie

De expositie werd in totaal vijf keer opgesteld. In april werden de panelen gebruikt tijdens de voorbereidende workshop voor het OECD-symposium van de SWOV te Leidschendam. Hierna maakten de panelen deel uit van de presentatie van de SWOV op de vakbeurs Intertraffic. In juni werd de expositie opgesteld tijdens een VVN-manifestatie in Lisse, in november in het Belgische Kortrijk ter gelegenheid van een symposium over de verkeersveiligheid in woonwijken en ook in november op de Open Dag van het Tilburgse St. Elisabeth Ziekenhuis.

Bijlagen

- Bijlage IA : De Stichting en haar organisatie
- Bijlage IB : Personeelsbezetting
- Bijlage II : Werkgroepen, Stuurgroepen en Commissies waarin
medewerkers van de SWOV in 1981 zitting hebben gehad
- Bijlage IIIA : Internationale contacten in 1981
- Bijlage IIIB : Voordrachten, lezingen en cursussen in 1981 gehouden
door SWOV-medewerkers
- Bijlage IIIC : Rapporten, publikaties, brochures en artikelen in 1981

BIJLAGE IA: DE STICHTING EN HAAR ORGANISATIE

1. Het Bestuur

Het Bestuur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV was op 31 december 1982 als volgt samengesteld:

Drs. Th.J. Westerhout, voorzitter

Ir. J. Barkhof, vice-voorzitter

op voordracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en op voordracht van het Centraal Overleg van de Nederlandse Wegverkeers- en vervoersorganisatie

Mr. J.D.J. Idenburg, penningmeester, tevens plaatsvervangend secretaris

op voordracht van de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (NVVA)

Drs. P. Allewijn

op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat

Drs. W.F. Haak

op voordracht van de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne

De heer W. Hustinx

op voordracht van de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiellindustrie (RAI)

Bovengenoemde leden vormden het Dagelijks Bestuur van de SWOV.

Mr. J.M. de Graaf

op voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken

Mr. J.H. Grosheide

op voordracht van de Minister van Justitie

De heer A.J. Kret
op voordracht van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Ir. H. Zandvoort
op voordracht van de Vergadering van Hoofden van Provinciale Water-
staatsdiensten

In persoonlijke hoedanigheid hadden zitting in het Bestuur:

Drs. J. Jonker
Algemeen secretaris van de Centrale Organisatie voor Toegepast-
Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO

Ir. J.C. Slagter
Hoofdingenieur-directeur bij de Hoofddirectie van de Waterstaat

Per 1 januari 1982 zijn voor een periode van vijf jaar voor herbe-
noeming voorgedragen: de heer Ir. J. Barkhof en Mr. J.D.J. Idenburg

De heer Ir. J.C. Slagter is in de Bestuursvergadering van 2 september
1982 benoemd als opvolger van Ir. J.P. Neeteson

Het Algemeen Bestuur vergaderde in 1982 tweemaal: op 24 mei en 2
december. Het Dagelijks Bestuur vergaderde in 1982 vier maal: op 11
februari, 24 mei, 2 september en 2 december.

Daarnaast hebben in 1982 zes besprekingen plaatsgevonden tussen twee
gedelegeerden van het Dagelijks Bestuur (de voorzitter en de penning-
meester) en de Directie: nl. op 21 januari, 8 april, 6 mei, 7 juli, 27
oktober en 10 december.

Bovengenoemde vergaderingen werden door het Bureau van de SWOV voorbe-
reid en bijgewoond door de directeur Ir. E. Asmussen en de adjunct-
directeuren J.C.A. Carlquist en Ir. H.G. Paar.

2. Het Bureau

Het Bureau van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV stond onder leiding van Ir. E. Asmussen, directeur.

Het Bureau bestond op 31 december 1982 uit de volgende afdelingen:

Directie en Directiesecretariaat (Dir.)

Directeur: Ir. E. Asmussen

Adjunct-directeur Onderzoekproductie en Advisering: Ir. H.G. Paar

Adjunct-directeur Personele en Financiële Zaken: J.C.A. Carlquist

Projectvoorbereiding en Adviezen (PV&A)

Hoofd: Ir. F.C.M. Wegman

Pre-crash Onderzoek (PCO)

Hoofd: Drs. R. Roszbach

Crash en Post-crash Onderzoek (CPCO)

Hoofd: Ir. A. Edelman

Methoden en Technieken (M&T)

Hoofd: Drs. S. Oppe

Onderzoekondersteuning (OO)

Hoofd: S. Harris M.A.

Voorlichting/Wetenschappelijke Redactie (VWR)

Hoofd: R.E.M. Maas

Algemene Zaken (AZ)

Hoofd: J.J.A. Schmeitz

Personele Zaken (PZ)

Waarnemend hoofd: J.C.M.A. van den Akker

Gestructureerd overleg

De stafvergadering bestaande uit de afdelingshoofden met de directeur of één van de adjunct-directeuren als voorzitter, heeft in het verslagjaar 19 keer vergaderd. Eénmaal per maand zijn daarin de maandrapporten van de afdelingen besproken. De overige vergaderingen zijn oordeelsvormende themaverzamelingen geweest, waarbij de staf in de voorbereiding van de te nemen directiebeslissingen werd betrokken.

Het wekelijkse "werkoverleg" tussen de hoofden van een aantal afdelingen, waarbij de adjunct-directeur Onderzoekproductie en Advisering als voorzitter optreedt, heeft tot doel te komen tot een afstemming van nieuwe en lopende activiteiten.

In het verslagjaar heeft dit werkoverleg 47 keer plaatsgevonden.

De directie en de Ondernemingsraad van de SWOV hebben in 1982 acht Overlegvergaderingen gehouden.

BIJLAGE 1B: PERSONEELSBEZETTING

De personeelsbezetting van het bureau van de SWOV was per 31-12-1982 als volgt:

Afdeling	Volle tijd	Deeltijd
Directie en Directiesecretariaat	6	2
Projectvoorbereiding en Adviezen	6	2
Pre-crash onderzoek	11	2
Crash en post-crash onderzoek	11	0
Methoden en Technieken	6	0
Onderzoekondersteuning	19	4
Voorlichting en Wetenschappelijke		
Redactie	5	1
Algemene Zaken	7	3
Personele Zaken	3	0
<hr/>		
Totaal	74	14 medewerk(st)ers

BIJLAGE II: WERKGROEPEN, STUURGROEPEN EN COMMISSIES WAARIN MEDEWERKERS VAN DE SWOV IN 1982 ZITTING HEBBEN GEHAD

1.1. NATIONAAL

A. Werk- en stuurgroepen ter begeleiding van SWOV-onderzoekprojecten

(Begeleidende) Overheidswerkgroepen (BOWG's)

- Obstakels in wegbermen
- Begeleidingsgroep Rood-licht discipline
- Begeleidingscommissie Verkeersopvoeding
- Begeleidingscommissie voor het Verkeerseducatieproject

(Begeleidende) Stuurgroepen

- Begeleidingscommissie Veiligheid langzaam verkeer (Onderzoek Enschede)
- Begeleidingsgroep Non-response onderzoek en Validiteitsonderzoek (BNRV)
- Mathematische modellen voertuiginterieur/inzittenden (samenwerkingsproject met IW-TNO: SMMV)
- Onderzoek naar de veiligheid op wegen in de Beemster (Werkgroep Verkeersonveiligheid in de gemeente Beemster)
- Verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant
- Werkgroep Begeleiding BOB-projecten
- Stafgroep voor de begeleiding van het VvV-onderzoek

B. Werkgroepen, commissies, e.d., ingesteld door de centrale overheid

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

- Werkgroep Bermbeveiligingen
- Commissie Richtlijnen Ontwerpen Niet-Autosnelwegen (RONA) (Werkgroep Basiscriteria; Subwerkgroep Onderzoek Fietsverkeer; Werkgroep Kruispunten; Werkgroep Wegen in plattelandsgebieden)
- Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid PCGV (Subgroep Aanpak en werkwijze; Subgroep Verkeersongevallenregistratie; Werkgroep DIEVOR; Subgroep Statistiek; Subgroep Verkeersdeelnemers; Werkgroep Opleiding rijbewijs A-kandidaten; Subgroep Voertuigen; Subgroep Wegen en verkeer; Subgroep Alcohol en verkeer; Subgroep Categorisering van tweewielers)

- Begeleidingsgroep Verlichtingsonderzoeken
- Interne Coördinatiecommissie Wetenschapsbeleid
- Onderzoekgroep Verkeersveiligheid van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk)
- Voorbereidingsgroep Demonstratieproject Fietsroutes bubeko
- Werkgroep Experimenten in verblijfsruimten
- Werkgroep Onderborden op verkeersborden
- Commissie Onderborden
- Werkgroep Verkeersproblemen en -deelname van bejaarden
- Onderzoekadviesgroep Demonstratieproject Gericht verkeerstoezicht
- Studiegroep Beleidsplan Verkeerseducatie
- Werkgroep Coördinatie onderzoek stedelijke verkeersveiligheid
- Regionaal orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland
- Regionaal orgaan voor de Verkeersveiligheid in Drenthe
- Interdepartementale Stuurgroep verkeersveiligheidsbeleid
- Strategische Groep Nationaal beleidsplan voor de verkeersveiligheid
- Nationaal Verkeersveiligheidsplan: werkgroepen; 5: Gehandicapten; 13: Voorrangsregelingen; 17: Hulpverlening; 23: Letselpreventie voertuig; 24: Letselpreventie wegmeubilair; 25: Verzameling gegevens t.b.v. verkeersveiligheidsbeleid; 28: Registratie verkeersongevallen
- Commissie van Advies voor de Statistieken van Verkeer en Vervoer
- Commissie Verkeers- en Vervoersonderzoek (CVVO)
- Begeleidingsgroep Evaluatie Onderzoek Windwaarschuwingssystemen Moerdijkbrug (BEM)
- Werkgroep Onderzoek Bewegwijzering Ringweg Amsterdam (WOBRA)

Ministerie van Justitie

- Examencommissie Opleiding verkeersschouten
- Begeleidingscommissie Evaluatie Alcoholvoorlichtingsprogramma te Grave

Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne

- Commissie Alcoholgebruik
- Commissie Medische Rijvaardigheidsbewijzen
- Commissie Geneesmiddelen en verkeer

Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur

- Werkgroep IV van de Subcommissie Verkeersproblemen gehandicapten

C. Overige werkgroepen en commissies

Centrale Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek

- Programma adviesraad IW-TNO

Gemeente Amsterdam

- Begeleidingsgroep SWOV/BVI/VKV Ongevallenanalyse Gemeente Amsterdam

Gemeente 's-Gravenhage

- Begeleidingscommissie PROVOFIK

HTS Leeuwarden

- Bijstandscmissie voor de afdeling Verkeerstechniek

Koninklijk Instituut van Ingenieurs

- Begeleidingscommissie KIvI
- Werkgroep Risico analyse
- Werkgroep Systeemleer en Veiligheid
- Werkdagcommissie Verkeerskundige Werkdagen

Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982

- Organisatiecommissie, Werkgroep Uitvoering Organisatie, Werkgroep Voorlichting

Nederlandsche Vereeniging van Artsen-Automobilisten

- Verkeersmedische Commissie

Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde

- College van Regenten
- Commissie voor Openbare Verlichting
- Commissie voor Voertuigverlichting

Nederlands Normalisatie-instituut

- Normalisatie Commissie Verkeerslichten
- Normcommissie 300 14 "verkeerstekens"
- Werkgroep 300 14 010 Basiseisen verkeersborden

Op eigen initiatief in samenwerking met:

- . Afdeling Veiligheid in de Privé-sfeer vn het Veiligheidsinstituut
- . NIPG-TNO
- . Afdeling Jeugdgezondheidszorg van de Geneeskundige Hoofdinspectie van het Staatstoezicht op de Volksgezondheid
- Centrale Commissie voor de Kinderveiligheid

Raad voor de Verkeersveiligheid

- Stuurgroep Permanente Verkeerseducatie

Stichting Studiecentrum Verkeerstechniek

- Adviesgroep Studiecentrum Verkeerstechniek
- SVT-werkgroep Fiets- en bromfietsvoorzieningen op met verkeerslichten geregelde kruispunten
- SVT-werkgroep Criteria voor de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen met betrekking tot de verkeersveiligheid
- Werkdagcommissie Verkeerskundige Werkdagen (Zie ook Koninklijk Instituut van Ingenieurs)

Stichting Studiecentrum Wegenbouw

- Werkgroep E2. Wegverlichting en oppervlaktetextuur
- Werkgroep E9. Zichtbaarheid van wegmarkeringen op natte wegdekken

Stichting Toekomstbeeld der Techniek

- Projectgroep gebruikersvriendelijkheid van route-informatiesystemen

Stichting voor de Technische Wetenschappen

- Gebruikerscommissie bij project Tweewielers verstoord door wegdek-onregelmatigheden

Stichting Verkeersveiligheidsfonds

- Raad van Advies
- Stuurgroep Spoedeisende medische hulpverlening

Stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid

Technische Hogeschool Delft

- Interuniversitaire Werkgroep Veiligheidskunde i.o.
- Raad van Advies van de Interuniversitaire Werkgroep Veiligheidskunde i.o.
- Benoemingsadviescommissie Veiligheidskunde

Werkgroep NTIS Nederland

Werkoverleg algemeen

- Contactcommissie VVN-DVV-SWOV
- Driehoeksoverleg IZF-SWOV-VSC
- DVK-IZF-SWOV-overleg
- Samenwerkingsverband tweewielers DVK-LVT/TH Delft-IZF/TNO-SWOV
- Werkgemeenschap Beslissingsgedrag
- Werkgroep Verkeerspsychonomie

1.2. INTERNATIONAAL

Commission Internationale de l'Eclairage (CIE)

- T.C. 1.6. Visual Signalling (Subcommittee on Signals)
- T.C. 4.6. Road Lighting

EEVC-Committee Group of Experts on Biomechanics

EEVC-Working Group 7 (WG7): Injuries to pedestrians in accidents

EEVC-Working Group 8 (WG8): Two wheeler safety

International Committee on Alcohol, Drugs and Traffic Safety

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)

- Steering Committee for Road Research
- International Road Research Documentation (IRRD)
- Research Group AC4: Road Surface Characteristics
- Research Group R2: Traffic Safety of Children

- Research Group S1: Concepts and Methodologies for Integrated Safety Programmes
- Research Group S2: Traffic Safety of Elderly Road Users

Steering Committee van het International Committee on Traffic Conflicts Techniques ICTCT

Organizing Committee for the Calibration study of Traffic Conflict Techniques in Malmö

BIJLAGE IIIA: INTERNATIONALE CONTACTEN IN 1982

In het kader van OECD-seminar Short-term and area-wide evaluation te Amsterdam zijn diverse besprekingen gevoerd (19 t/m 21 april).

Bespreking met mrs. Jackson (Sales manager Potters Ballotini) over wegmarkeringen (22 april).

Bezoek aan WBD te Delft en bespreking met mr. W.A. Harlow en mr. Barnes van Department of Transport (UK) en dhr. Cler over meting en keuring van de fotometische eigenschappen van wegmarkeringsmaterialen.

Overleg met mr. Fisher (Administrator of Road Transport) over verkeersveiligheid (11 juni).

Besprekingen gevoerd tijdens het OECD-seminar on Environment Import Assessment Methods te Japan (26 t/m 30 oktober).

Besprekingen gevoerd in het kader van IRRD-workshop Documentation in the 80's; Training and development, gehouden in Madrid (16 t/m 18 november).

Bezoek van mrs. Lin en mr. Yang van the Institute of Scientific and Technical Information of China ISTIC te Peking. Gesproken over verzamelen en verspreiden van informatie op het gebied van natuurwetenschappen en techniek (23 november).

BIJLAGE IIIB: VOORDRACHTEN, LEZINGEN EN CURSUSSEN, GEHOUDEN DOOR SWOV-MEDEWERKERS IN 1982

Dr. ir. D.A. Schreuder gaf op 16, 18, 24 en 25 maart zijn medewerking aan de SPVV-cursus Weg- en straatverlichting met de thema's "Theorie van de wegverlichting gezien vanuit de verkeerskunde" en "Visuele waarnemingen in wegverkeer".

Op 31 maart heeft Drs. S. Oppe aan de Erasmusuniversiteit te Rotterdam ter gelegenheid van een minisymposium "Waarom meer gedaan dan kruistabellen en rechte tellingen" een inleiding verzorgd over analyse van gegevens in niet-standaard situaties.

Voor de congresdag "Openbare verlichting - economie en veiligheid", gehouden op 23 april, heeft Dr. ir. D.A. Schreuder een bijdrage geleverd.

Op 21 april leverde Ir. E. Asmussen voor het Nationaal Verkeersveiligheidscongres een bijdrage in de vorm van de probleemstelling "Verkeersveiligheid in woonwijken".

Dr. Ir. D.A. Schreuder hield een voordracht voor de Association of Public Lighting Engineers APLE te Cambridge op 14 september getiteld "Entrance Lighting for road traffic tunnels".

Tijdens de 14e International Traffic Engineering and Safety Study Week, gehouden van 7 t/m 10 september te Straatsburg, heeft Ir. E. Asmussen een lezing verzorgd met als titel "Safety, the challenge of today for transportation safety in the future".

Op 24 november werd de cursus Verkeersgedrag gehouden van de Stichting Studiecentrum Rechtspleging te Rotterdam. Mr. P. Wesemann behandelde hier de thema's 1) Algemene visie op het verschijnsel verkersonveiligheid en de bestrijding daarvan. 2) Het gebruik van basisgegevens door de politie en justitie en 3) Kennis over het effect van optreden door politie en justitie.

In het kader van de cursus Verkeersgedrag van de Stichting Studiecentrum Rechtspleging zijn op 15 december de volgende inleidingen gehouden:
Ir. E. Asmussen: Uitgangspunten voor verkeersveiligheidsbeleid; Mr. P. Wesemann: Keuzeprobleem voor politie en justitie, Het gebruik van onderzoek en statistische gegevens; (Drs. P. Noordzij: Kennis over effecten van politietoezicht).

Mr. P. Wesemann hield ten behoeve van de themaconferentie Politie en Verkeerstoezicht in Warnsveld (Studiecentrum voor hogere politieambtenaren) op 21 december een voordracht getiteld: Politie, justitie en verkeersveiligheid, hoe prioriteiten te stellen?

BIJLAGE IIIIC: RAPPORTEN, PUBLIKATIES, BROCHURES EN ARTIKELEN IN 1982

OPENBAAR GEMAAKT IN 1982

Rapporten en consulten 1980

- + Beoordeling van twee nieuwe obstakelbeveiligers: De Energite en Great obstakelbeveiligers. Consult t.b.v. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde. SWOV (ing. C.C. Schoon). R-80-52. SWOV, Voorburg, 1980. 40 blz.
- + De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant VII B; Onderzoekverslag van het onderzoek Noord-Brabant fase 2, stap 2 B: Vergelijking van de verkeersprestatie op kruispunten in Rijkswegen buiten de bebouwde kom in Noord-Brabant en in de Rest van Nederland. Ir. H. Hoek. R-80-53. SWOV, Voorburg, 1980. 38 blz.
- + Risico-onderzoek Verkeersdeelnemers in Nederland (ROVIN); Interim-rapport over het deelonderzoek naar de invloed van non-response op de uitkomsten van het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag. SWOV. R-80-54. SWOV, Voorburg, 1980. 109 blz.

Rapporten en consulten 1981

- + Autogordelsluiting met automatische ontgrendeling. Consult in opdracht van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. SWOV (ir. L.T.B. van Kampen). R-81-33. SWOV, Leidschendam, 1981. 26 blz.
- + Analyse van verkeersongevallen in Amsterdam II; Gedachtenvorming over de opzet van een nader onderzoek. Consult aan de Gemeente Amsterdam. Ir. F.C.M. Wegman. R-81-34. SWOV, Leidschendam, 1981. 7 blz.
- + Veiligheidsoverwegingen bij het plaatsen van verkeerslichten. Ir. A.G. Welleman. R-81-35. SWOV, Leidschendam, 1981. 36 blz. Artikel Verkeerskunde 32 (1981) 11: 537 t/m 544.
- + Standardisation of light signals for road traffic control. Dr. D.A. Schreuder. R-81-36. SWOV, Leidschendam, 1981. 6 pp. Contribution in: Speed Enforcement, Visibility and Effects of Traffic Control Measures on Drivers. Transportation Research Record 811, pp. 14-15. Transportation Research Board, National Academy of Sciences, Washington, D.C., 1981.

- + Voorruiten van gelaagd en gehard glas. Consult in opdracht van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. SWOV (ir. L.T.B. van Kampen). R-81-37. SWOV, Leidschendam, 1981. 36 blz.
- + A model of the accident process as a tool to develop indicators for transportation system safety and traffic risks. Contribution to the Proceedings of the International Symposium on Surface Transportation System Performance, Washington, D.C., May 11-13, 1981, Volume II, Workshop: Transportation system safety, pp. 488-503. U.S. Department of Transportation, Washington, D.C., 1981. E. Asmussen. R-81-38. SWOV, Leidschendam, 1981. 26 pp.
- + De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant IX B; Het relatie-onderzoek: Onderzoekopzet en methode van onderzoek. Ir. H. Hoek & drs. S. Oppe. R-81-39. SWOV, Leidschendam, 1981. 87 pp.
- + De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant IX C; Het relatie-onderzoek: Resultaten deelonderzoek Analyse raaien + Tabellen en figuren + Bijlagen. Ir. H. Hoek, ir. H.L. Oei & F. Poppe. R-81-40 I t/m III. SWOV, Leidschendam, 1981. 84 + 90 + 108 blz.
- + Technisch onderzoek naar verkeersveiligheid. Voordracht NVON Zomercursus 1981 Industrie en techniek in het Natuurkunde onderwijs, TH-Delft, 13 augustus 1981. Dr.ir. D.A. Schreuder. R-81-41. SWOV, Leidschendam, 1981. 20 blz.
In: Verslag NVON Zomercursus 1981, Nederlandse Vereniging voor het Onderwijs in de Natuurwetenschappen NVON, Sectie Natuurkunde, 1981, blz. 97 t/m 113.
- + Het verkeersveiligheidsonderzoek in de provincie Noord-Brabant. Bijdrage Symposium Verkeersveiligheid Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, 25 juli 1981. Ir. H.G. Paar. R-81-42. SWOV, Leidschendam, 1981. 19 blz.
- + Aspecten ademanalyse en bloedalcoholgehalte. Medisch-fysisch Instituut TNO Rapport R-1981-2, december 1981. J.H. Douma (MFI-TNO), J.A.G. Mulder (SWOV) & L.J.A. Wammes (MFI-TNO). R-81-43. SWOV, Leidschendam, 1981. 89 blz.

Rapporten en consulten 1982

- + Jaarverslag 1981 Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. R-82-1. SWOV, Leidschendam, 1982. 88 blz.
- + Rapporten, publikaties, brochures en artikelen in 1981. R-82-2. SWOV, Leidschendam, 1982. 15 blz.
- + Verkeersveiligheid in woonwijken. Introductie voor het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982, RAI-Congrescentrum, Amsterdam, 21 en 22 april 1982. SWOV (drs. R. Wittink). R-82-3. SWOV, Leidschendam, 1982. 27 blz.
- + Zicht op nachtveiligheid. Dr.ir. D.A. Schreuder. R-82-4. SWOV, Leidschendam, 1982. 5 blz.
Artikel Reflex (1982) 1: 4 t/m 6.
- + Globale beschrijving van de voorlopige verkeersongevallengegevens over het eerste kwartaal 1981. Consult ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV) (Subgroep Statistiek). SWOV (A. Blokpoel & M.W. Maas). R-82-5. SWOV, Leidschendam, 1982. 19 blz.
- + Globale beschrijving van de voorlopige verkeersongevallengegevens over het tweede kwartaal 1981. Consult ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV) (Subgroep Statistiek). SWOV (A. Blokpoel & M.W. Maas). R-82-6. SWOV, Leidschendam, 1982. 19 blz.
- + Seminar on Short-term and area-wide evaluation of safety measures, Amsterdam, The Netherlands, April 19-21, 1982; Collected papers of a Seminar under the auspices of the Road Research Programme of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). R-82-7. SWOV, Leidschendam, 1982. 286 pp.
- + Verkeersveiligheidsonderzoek in woongebieden. Lezing in het kader van de voordrachtenserie "Van woonerf naar woonwijk" van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, gehouden op 17 maart 1981 in het KIVI-gebouw te Den Haag. Ir. F.C.M. Wegman. R-82-8. SWOV, Leidschendam, 1982. 14 blz.
Bijdrage in "Van woonerf naar woonwijk"; Naar KIVI-voordrachten 1980-1981, onder redactie van B. Bach, blz. 269 t/m 280. Koninklijk Instituut van Ingenieurs, Afdeling voor Verkeerskunde en Vervoers-techniek, 's-Gravenhage, 1982.

- + Van tijdreeksen tot uitspraken; Een methode voor statistische bewerking van tijdreeksen ongevallen. Dr. P.H. Polak. R-82-9. SWOV, Leidschendam, 1982. 27 blz.
Artikel Verkeerskunde 33 (1982) 3: 129 t/m 133.
- + Demonstratieproject Herindelings gebied; Resultaten vooronderzoek Verkeersveiligheid. Drs. J.H. Kraay & ir. F.C.M. Wegman. R-82-10. SWOV, Leidschendam, 1982. 33 blz.
Artikel Verkeerskunde 33 (1982) 3: 134 t/m 141.
- + Probleemstelling inzake de verkeersveiligheid in woonwijken, Ir. E. Asmussen & mevr. A. Kranenburg. R-82-11. SWOV, Leidschendam, 1982. 13 blz.
Bijdrage Congresboek Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982: Verkeersveiligheid in woonwijken, blz. 9 t/m 14. Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, 's-Gravenhage, 1982.
- + Filosofie van het verkeersveiligheidsonderzoek. Ir. F.C. Flury. R-82-12. SWOV, Leidschendam, 1982. 30 blz.
- + Wegbermongevallen; Omvang, ontwikkeling en kenmerken van belang bij wegbermongevallen vergeleken met die van alle overige ongevallen. SWOV (ing. C.C. Schoon, m.m.v. J.E. Lindeijer). R-82-13. SWOV, Leidschendam, 1982. 51 blz.
- + Short-term and area-wide evaluation of safety measures. Background paper Seminar on Short-term and area-wide evaluation of safety measures, Amsterdam, The Netherlands, April 19-21, 1982. S. Oppe & F.C.M. Wegman. R-82-14. SWOV, Leidschendam, 1982. 14 pp.
In: Seminar on Short-term and area-wide evaluation of safety measures, Amsterdam, The Netherlands, April 19-21, 1982; Collected papers of a Seminar under the auspices of the Road Research Programme of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), (R-82-7), pp. A-F. SWOV, Leidschendam, 1982.
- + Detection and analysis of black spots with even small accident figures. Contribution to Seminar on Short-term and area-wide evaluation of safety measures, Amsterdam, The Netherlands, April 19-21, 1982. S. Oppe. R-82-15. SWOV, Leidschendam, 1982. 26 pp.
In: Seminar on Short-term and area-wide evaluation of safety measures, Amsterdam, The Netherlands, April 19-21, 1982; Collected papers of a Seminar under the auspices of the Road Research Programme of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), (R-82-7), pp. 75-84. SWOV, Leidschendam, 1982.

- + Verlichting voor het wegverkeer. Hoofdstuk A.4. Cursus Weg- en straatverlichting 1982, Stichting Postakademiale Vorming Verkeerskunde. Dr.ir. D.A. Schreuder. R-82-16. SWOV, Leidschendam, 1982. 20 blz.
- + De theorie van de verkeersverlichting gezien vanuit de verkeerskunde; Speciale gevallen; Aanverwante onderwerpen en Aanbevelingen voor openbare verlichting. Hoofdstuk B.1 t/m B.4. Cursus Weg- en straatverlichting 1982, Stichting Postakademiale Vorming Verkeerskunde. Dr.ir. D.A. Schreuder. R-82-17. SWOV, Leidschendam, 1982. 73 blz.
- + De raaimethode, een nieuwe methode om gegevens van de weg te verzamelen. Ir. H. Hoek (SWOV) & ir. M. Kwakernaak (DHV). R-82-18. SWOV, Leidschendam, 1982. 38 blz.
Artikel Verkeerskunde 33 (1982) 4: 221 t/m 227.
- + Globale beschrijving van de voorlopige verkeersongevallengegevens over het derde kwartaal 1981. Consult ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV) (Subgroep Statistiek). SWOV (A. Blokpoel & M.W. Maas). R-82-19. SWOV, Leidschendam, 1982. 19 blz.
- + Globale beschrijving van de voorlopige verkeersongevallengegevens over het vierde kwartaal 1981. Consult ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV) (Subgroep Statistiek). SWOV (A. Blokpoel & M.W. Maas). R-82-20. SWOV, Leidschendam, 1982. 19 blz.
- + Conflictvrije fasen voor (brom)fietsers I. Inleiding, probleemanalyse en literatuuroverzicht; II. Hypothesen, opzet en resultaten ongeval-
lenonderzoek, discussie. Ir. A.G. Welleman. R-82-21 I + II. SWOV, Leidschendam, 1982. 24 + 28 blz.
Artikelen Verkeerskunde 33 (1982) 5: 288 t/m 292 en 33 (1982) 6: 332 t/m 337.
- + De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Nederland in de jaren 1965 t/m 1980. Bijdrage ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Veilig Verkeer Nederland. Mr. P. Wesemann. R-82-22. SWOV, Leidschendam, 1982. 43 blz.
Samengevat in: Wat bezielt Veilig Verkeer Nederland; Een beschouwing ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Veilig Verkeer Nederland VVN, Hilversum, 1982 (blz. 5 t/m 17, 59 e.v.).

- + De rimpelbuis-obstakelbeveiliging (RIMOB); Een verslag van het ontwikkelingsonderzoek: Inventarisatie van het probleem, formuleren van de functionele eisen, ontwikkeling van het ontwerp en de beproevingen. Ing. R.F.B. Quack (Hoofddirectie van de Waterstaat) & ing. C.C. Schoon (SWOV). R-82-23. SWOV, Leidschendam, 1982. 28 blz.
 Artikelen Verkeerskunde 33 (1982) 4: 177 t/m 182.
 Artikelen Wegen 56 (1982) 4: 797-107 t/m 797-116.
- + Windhinder voor het wegverkeer; Een probleemanalyse, mogelijkheden voor oplossingen (o.a. een "half-open" windscherm), een onderzoek-methodiek en de toepassing voor de stormvloedkering Oosterschelde. Consult ten behoeve van de Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde. Drs. P.I.J. Wouters. R-82-24. SWOV, Leidschendam, 1982. 40 blz.
- + Fietsvoorzieningen op weggedeelten binnen de bebouwde kom I; Onderzoekopzet en literatuuroverzicht. Ir. A.G. Welleman. R-82-25. SWOV, Leidschendam, 1982. 52 blz.
- + Openbare verlichting en ongevallenkans. Voordracht NSVV-congresdag "Openbare verlichting - Economie en veiligheid", RAI-Congrescentrum, Amsterdam, 23 april 1982. Dr.ir. D.A. Schreuder. R-82-26. SWOV, Leidschendam, 1982. 28 blz.
 Artikel Elektrotechniek 60 (1982) 9: 443 t/m 448.
- + Proceedings of the Third International workshop on Traffic conflicts techniques, organised by the International Committee on traffic Conflicts Techniques ICTCT, Leidschendam, The Netherlands, April 1982. J.H. Kraay (ed). R-82-27. SWOV, Leidschendam, 1982. 98 pp.
- + Globale beschrijving van de voorlopige verkeersongevallengegevens over het eerste kwartaal 1982. Consult ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV) (Subgroep Statistiek). SWOV (A. Blokpoel & M.W. Maas). R-82-28. SWOV, Leidschendam, 1982. 20 blz.
- + Het effect van achterreflector en reflecterende pedalen op de veiligheid van fietsers; De eerste voorlopige uitkomsten van een analyse van ongevallengegevens over 1977 t/m 1980. J. van Minnen. R-82-9. SWOV, Leidschendam, 1982. 16 blz.
- + Risico-onderzoek verkeersdeelnemers in Nederland (ROVIN) I; Eindrapport over het deelonderzoek naar de non-response in het CBS-onderzoek verplaatsingsgedrag + Tabellen 1 t/m 39 en Bijlagen 1 t/m 13. F.J. de Bruin. R-82-30 I t/m III. SWOV, Leidschendam, 1982. 66 + 55 + 134 blz.

- 70
- + The Rimob, A Dutch impact attenuator with crumpling tubes; A report of the development research: Inventarisation of the problem, functional requirements, development of design and the testing. R.F. Quack (General Board of Roads and Waterways) & C.C. Schoon (SWOV). R-82-31. SWOV, Leidschendam, 1982. 29 pp.
 - + Risico-onderzoek verkeersdeelnemers in Nederland (ROVIN) II. Eindrapport over het subonderzoek naar de invloed van zgn. vergeten verplaatsingen in het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag. F.J. de Bruin. R-82-31. SWOV, Leidschendam, 1982. 53 blz.
 - + Hoofdsteunen in personenauto's; Het nut van hoofdsteunen bij aanrijdingen aan de achterzijde. Consult in opdracht van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ir. L.T.B. van Kampen. R-82-33. SWOV, Leidschendam, 1982. 36 blz.

Congresagenda 1982

- + Congresagenda 1982-1. SWOV, Leidschendam, februari 1982. 18 blz.
- + Congresagenda 1982-2. SWOV, Leidschendam, april 1982. 18 blz.
- + Congresagenda 1982-3. SWOV, Leidschendam, juni 1982. 13 blz.
- + Congresagenda 1982-4. SWOV, Leidschendam, september 1982. 14 blz.
- + Congresagenda 1982-5. SWOV, Leidschendam, november 1982. 15 blz.

-77-

VERSCHEENEN IN 1982

Publikaties 1982

- + Traffic-flow models; State of the Art report. H. Botma. Publication 1981-2E. SWOV, 1981. 62 pp.
- + An analysis of the traffic safety phenomenon. E. Asmussen & Mrs. A. Kranenburg. Publication 1982-1E. SWOV, Leidschendam, 1982. 26 pp.
- + De verkeersonveiligheid in woonwijken; Een overzicht van de problemen en mogelijke oplossingen. Drs. J.H. Kraay, M.P.M. Mathijssen & ir. F.C.M. Wegman. Publikatie 1982-1N. SWOV, Leidschendam, 1982. 80 blz.

Brochures 1982

- + SWOV in 1980; A review of results published in 1980. SWOV (Information Department). Brochure. SWOV, Leidschendam, 1982. 33 pp., ill.
- + Publikaties, rapporten en artikelen 1962 t/m 1981. SWOV (Afdeling Voorlichting). Brochure. SWOV, Leidschendam, 1982. 62 blz.
- + De SWOV in 1981; Een overzicht van in 1981 gepubliceerd werk. Brochure. SWOV, Leidschendam, 1982. 27 blz., geïll.

Vouwbladen 1982

- + Hoe werkt de RIMOB?; Waar kan de RIMOB worden toegepast? Vouwblad. 8 blz. Rijkswaterstaat/SWOV, 1982.
- + Wetenschap in dienst van de verkeersveiligheid. Vouwblad. 8 blz. 1982.

+ SWOV-schrift 11 (maart 1982). SWOV, Leidschendam, 1982. 8 blz.

(Nieuw soort obstakelbeveiliger: resultaat van samenwerking tussen overheid, industrie en wetenschap; Bij opening van nieuwe SWOV-huisvesting; Oriënteringsnota verkeersveiligheid op komst; Kennis over verkeersveiligheid in woonwijken gebundeld; OESO-seminar; Snellere resultaten verkeersveiligheidsonderzoek; Tunnelverlichting aanpassen aan het "natuurlijk" licht; SWOV betrokken bij het opstellen Nationaal Verkeersveiligheidsplan; Ontwikkeling van de verkeersveiligheid; SWOV op Intertraffic; SWOV adviseert gemeente 's-Gravenhage).

+ SWOV-schrift 12 (juni 1982). SWOV, Leidschendam, 1982. 8 blz.

(Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982, een bonte mengeling van ideeën en meningen; Ideeënmarkt een succes; Verdere afname verkeersslachtoffers in 1981 opvallend; Onderzoek naar verkeersstroommodellen afgesloten; Nieuwe congresagenda; Nieuwe tendensen bij benadering van de veilige auto; OESO-seminar: onderzoek moet beleid beter steunen; Extra verkeerslicht voor (brom)fietser kan positief uitwerken; Reden tot optimisme bij jubileum VVN; Literatuuroverzichten per onderwerp).

+ SWOV-schrift 13 (september 1982). SWOV, Leidschendam, 1982. 8 blz.

(Gebruik fietsreflector en reflecterende pedalen lijkt aantal doden en gewonden te verminderen; Black spots ook met weinig ongevalgegevens op te sporen!; Windschermen een mogelijke oplossing voor windhinder?; Openbare verlichting vermindert ongevallenkans!; Kan ademanalyse voor opsporing alcohol nog verder worden geperfectioneerd?; Verheugende daling verkeersslachtoffers blijft doorzetten; Conflictobservatietechniek onderwerp van internationale studie; Nieuwe congresagenda; Kennis over de effecten van voorzieningen voor (brom)fietzers nog zeer beperkt; Literatuuroverzichten per onderwerp; IRRD-subcommissie vergaderde bij de SWOV).

+ SWOV-schrift 14 (december 1982). SWOV, Leidschendam, 1982. 8 blz.

(Prof. E. Asmussen: veranderende sociale omstandigheden zullen invloed hebben op mobiliteit en verkeersveiligheid; Eerste hoogleraar verkeersveiligheid aan TH Delft benoemd; Onderzoek van start naar relatie alcoholgebruik en verkeersveiligheid; Nieuwe ontwikkelingen in de letsel-biomechanica; Adviesnelheden: positief effect bij overdachte toepassing; Ontwikkeling van de verkeersveiligheid gunstig!;

Aantal ongevallen met vaste voorwerpen in wegbermen vertoont slechts geringe daling; Index van in SWOV-schrift verschenen berichten; SWOV-bijdrage aan belangrijke OESO-stuurgroep).

Berichten 1982

- + Seminar on Short-term and Area-wide Evaluation of Safety Measures. Further Information. January 1982. 8 pp.
- + SWOV-commentaar bij CBS-cijfers Verkeersongevallen 1981. Persbericht 1 april 1982 (93361).
- + Half-open windschermen een mogelijke oplossing voor probleem van windhinder. Persbericht 14 september 1982 (96027).
- + Rode reflector en reflecterende pedalen vergroten veiligheid fietser. Persbericht 14 september 1982 (96028).
- + Spaakreflectoren of reflecterende banden verhogen veiligheid fietsers. Persbericht 30 november 1982 (97541).
- + Verkeersongevallen tegen bomen, lichtmasten en palen namen weinig af. Persbericht 14 december 1982 (97742).
- + Adviesnelheden: Nuttig in overzichtelijke bochten. Persbericht 14 december 1982 (97758).

Overige artikelen SWOV-medewerkers

1981

- Recent trends in counter-measures and research concerning drinking and driving in the Netherlands. P.C. Noordzij (R-80-34).
In: Goldberg, L. (ed). Alcohol, Drugs and Traffic Safety; Proceedings 8th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, June 15-19, 1980, Stockholm, Sweden, Volume I, pp. 84-95. Almqvist & Wiksell International, Stockholm, 1981.
- Summary of Section I, Closing Session, June 19, 1980. P.C. Noordzij.
In: Goldberg, L. (ed). Alcohol, Drugs and Traffic Safety; Proceedings 8th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, June 15-19, 1980, Stockholm, Sweden, Volume III, pp. 1449-1454.
Almqvist & Wiksell International, Stockholm, 1981.

1982

- SWOV-reactie op congresuitspraak 2, 3, 4 en 7 van het NVVC '80. In: Reacties op congresuitspraken, Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1980: Ongelijkheid en ongelijkwaardigheid in het verkeer, Bijlage 23. Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, 's-Gravenhage, 1982.
- Verkeersveiligheid in woonwijken: Introductie Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982, RAI-Congrescentrum Amsterdam, 22 en 23 april 1982. SWOV (drs. R.D. Wittink & drs. J.H. Kraay). Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Verkeersafdeling, 's-Gravenhage, 1982. 12 blz.
- Trafikkulykker har mange årsaker. E. Asmussen & A. Kranenburg.
In: Samferdsel (1982) 10 (Desember): 10-12.

Publikaties waaraan SWOV-medewerkers bijdragen hebben geleverd

1981

- Spookrijden; Het vooruit in de verkeerde richting berijden van rijbanen met éénrichtingverkeer en dan met name van autosnelwegen; Beschrijving van de omvang en aard van het probleem en van de maatregelen, met name ten aanzien van de factor weg, die het verschijnsel kunnen beperken. Ir. G.A. Breevoord. Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB/Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde, 's-Gravenhage, 1981. 63 blz.
- Demonstratie(project) Fietsroute(s) Den Haag/Tilburg; Onderzoek vormgeving; Samenvatting, Conclusies en Aanbevelingen. Studiegroep Vormgeving (drs. J.H. Kraay e.a.). Instituut voor Zintuigfysiologie TNO/Rijkswaterstaat, Soesterberg/'s-Gravenhage, 1981. 8 blz.

1982

- Spiegelbeeldspraak. W. Bos; H. Kok; G.W. Leppers & L.C.G. Verlaan. (Bijdragen J.A.G. Mulder en W.K.H. Krop). Verkeersschool der Rijks-politie, Bilthoven, 1982.
- Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid. Projectgroep (ir. F.C.M. Wegman e.a.). Uitgeverij van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 's-Gravenhage, 1982.
- Demonstratie fietsroute Den Haag/Tilburg; Onderzoek vormgeving; Eindrapport. Studiegroep Vormgeving (drs. J.H. Kraay e.a.). Instituut voor Zintuigfysiologie TNO/Rijkswaterstaat, Soesterberg/'s-Gravenhage, 1982. 140 blz.

In opdracht van of (mede) gefinancierd door de SWOV door derden uitgevoerd onderzoek

1981

- The child's perception of risk in traffic films. M.P. Vinjé. VK 79-10. Traffic Research Centre, Groningen State University, Haren, 1981. 53 pp.
- Road crossing behaviour of children and accompanying adults. J. van den Herik, C. van der Klaauw & H.H. van der Molen. VK 81-02. Traffic Research Centre, Groningen State University, Haren, 1981. 73 + 14 pp.
- Literatuuronderzoek Femurbreuken ten behoeve van letselvoorspellend model van de SWOV. J.S.H.M. Wismans. Rapportnr. 700160127-A. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft, 1981. 47 blz.
- Literatuuronderzoek Frontale borstletsels ten behoeve van letselvoorspellend model van de SWOV. J.S.H.M. Wismans. Rapportnr. 700160127-B. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft, 1981. 42 blz.

1982

- Analyse rijtaak; Beschrijving van een onderzoekprogramma. I.H. Veling. IZF 1982 C-1. Instituut voor Zintuigfysiologie TNO, Soesterberg, 1982. 24 blz.
- Perception and control of deviations from a straight course; A field experiment. J.B.J. Riemersma. IZF 1982 C-20. Instituut for Perception TNO, Soesterberg, 1982. 39 pp.
- Onderzoek naar het voorkomen van alcohol- en geneesmiddelengebruik bij verkeersslachtoffers; Verslag van de voorbereidingswerkzaamheden m.b.t. de analyse van bloed- en urinemonsters. Dr. J.J. de Gier, apotheker. Rijksuniversiteit Utrecht, Afd. Farmakotherapie, Utrecht, 1982. 51 blz.
- Literatuurstudie Zijdelingse borstletsels ten behoeve van letselvoorspellend model van de SWOV. Dr.ir. J.S.H.M. Wismans. Rapportnr. 700160137-A. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft, 1982. 78 blz.
- Literatuurstudie Hoofdletsels I ten behoeve van letselvoorspellend model van de SWOV. Ir. E.G. Janssen. Rapportnr. 700160137-B. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft, 1982. 25 blz.

- Literatuurstudie Hoofdletsels II ten behoeve van letselvoorspellend model van de SWOV. Ir. E.G. Janssen. Rapportnr. 700160150-A. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft, 1982. 72 blz.
- Attentional factors and young children's distractability during streetcrossing. M. Vinjé. VK 81-04. Traffic Research Centre, Rijksuniversiteit Groningen, Haren, 1982.
- SWOV obstakelbeveiligingssystemen. Ing. C.C. Huijskens. Rapportnr. 700760120. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft, 1982. 54 blz.
- De ontwikkeling van een obstakelbeveiligerconstructie met rimpelbuizen (RIMOB) + Afbeeldingen. T.J.M. van Schie & Ing. W. de Geus. Technisch Bureau "van Schie" bv, Strijen, 1982. 51 + 84 blz.