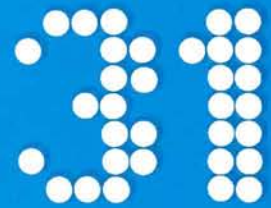




schrift

uitgave van de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid SWOV

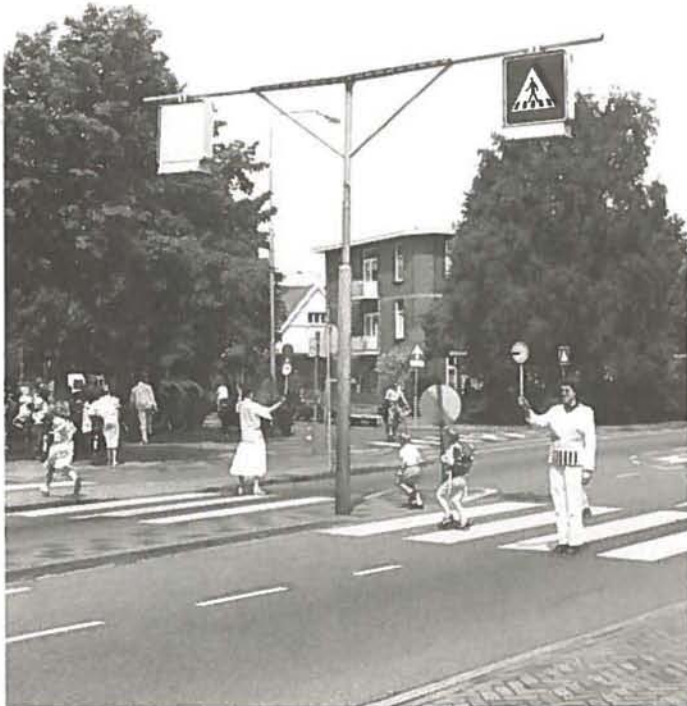
verschijnt eenmaal per drie maanden



juni 1987

Studiedag SWOV, 3 november 1987, RAI Congrescentrum, Amsterdam.

Verkeersveiligheid in regio en gemeente: kennis en toepassing



Verkeersveiligheid in regio en gemeente is onderwerp van een studiedag die de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV organiseert ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan dit jaar.

Deze studiedag zal in het teken staan van de kennis die de SWOV op het gebied van verkeersveiligheid in de afgelopen 25 jaar heeft vergaard. De toepassing die die kennis heeft gevonden, met name op regionaal en ge-

meentelijk niveau, staat deze dag centraal.

In plenaire bijeenkomsten, alsmede op een kennismarkt met posterpresentaties, zullen onderzoekers en praktijkdeskundigen een groot aantal onderwerpen behandelen. Speerpunten uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987 - 1991, maar ook onderwerpen zoals verkeersvoorzieningen in woongebieden, hulpverlening aan verkeersslachtoffers en automatisering (elek-

tronica) in het verkeer. De studiedag vindt plaats op 3 november a.s. in het RAI Congrescentrum te Amsterdam.

Het programma komt binnenkort ter beschikking. In SWOV-schrift 32 zal uitgebreid aandacht besteed worden aan deze dag.

Inlichtingen:

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Mevr. drs. A. A. L. van der Vorst, Afdeling Voorlichting en Publiciteit, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam. Telefoon: 070-209323.

Inhoud

Verkeersveiligheid in regio en gemeente: kennis en toepassing	1
25-jarig jubileum SWOV	1
Signaleringsystemen op autosnelwegen	2
Onveilig verkeer voor ouderen: het moet niet zo blijven	3
Meerjarenplan Verkeersveiligheid	4
Subjectieve verkeersonveiligheid	5
Internationaal symposium Verkeersonveiligheid in cijfers	6
Verkeersonveiligheid in OECD-verband	7
Wetenschappelijke Adviesraad	
SWOV geïnstalleerd	8
Ademanalyse	8
SWOV-publikaties	8

25 jarig jubileum SWOV

Op 12 juli 1987 is het 25 jaar geleden dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV werd opgericht op initiatief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en de Nederlandse Vereniging van Automobiel-assuradeuren NVVA.

25 jaar geleden werd de SWOV als volgt gekarakteriseerd door de Minister van Verkeer en Waterstaat: 'een absoluut onafhankelijk insti-

tuut waar het wetenschappelijk werk in volle vrijheid tot ontplooiing zal kunnen komen, ongeacht of de resultaten van dat werk al of niet welkom zullen zijn.' Het doel dat de SWOV moest nastreven was: 'Door toepassing van resultaten van het wetenschappelijk onderzoek - op feitelijke waarnemingen gebaseerd in onderlinge samenhang met de verschijnselen - te komen tot een merkbare verbetering van de veiligheid op onze wegen.'

Inmiddels zijn we 25 jaar ▶

verder en wijken de huidige functies van de SWOV niet wezenlijk af van de oorspronkelijke. In de loop der jaren is meer accent gegeven aan het zelf uitvoeren van onderzoek, hetgeen na de reorganisatie in 1985 weer is beperkt. De huidige functies van de SWOV zijn in 1984 door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat als volgt geformuleerd:

- **architectenfunctie:** het opzetten, begeleiden en rapporteren van en over wetenschappelijk onderzoek op het terrein en de verschillende deelterreinen van de verkeersveiligheid;
- **de kennisbeheersingsfunctie:** het signaleren van de kennisbehoefte bij de overheid, het in geschikte vorm ter beschikking stellen



De SWOV, in Leidschendam gehuisvest.

van in binnen- en buitenland verzamelde kennis en het op verzoek toepasbaar maken van deze kennis voor het formuleren en uitvoeren van het verkeersveiligheidsbeleid;

– **de onderzoekfunctie:** het onderzoek zal in principe door de SWOV dienen te worden uitbesteed; slechts in die gevallen waarin óf het onderzoekspotentieel niet voorhanden is óf belangrijk

duurder, zou de SWOV zelf onderzoek kunnen uitvoeren; dit geldt met name voor het meer 'fundamentele onderzoek'.

Ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de SWOV worden er twee evenementen georganiseerd, een Studiedag en een Internationaal Symposium. Tijdens beide evenementen zal de kennis die de SWOV in die 25 jaar heeft verzameld centraal staan. Tijdens de Studiedag wordt de nadruk gelegd op de kennis uit meer toepassingsgericht onderzoek, terwijl tijdens het Internationaal Symposium theorievorming en onderzoekmethoden onderwerp zijn. Zowel de studiedag als het symposium worden in dit nummer besproken.

Signaleringsystemen op autosnelwegen



Verkeersreguleringsystemen op autosnelwegen worden de laatste jaren in toenemende mate toegepast ter verhoging van de capaciteit van de weg en ter bevordering van de verkeersveiligheid.

In 1981 en 1982 zijn in Nederland op enkele zwaarbelaste wegvakken verkeerssignaleringsystemen toegepast. Het betreft Rijksweg A13 en gedeelten van A16 en A20 bij Rotterdam en de Rijkswegen A2 en A12 bij Utrecht. Beoogd wordt de weggebruiker te informeren over filevorming en wegwerkzaamheden. Hierbij worden rijstrooksignalering en signaalgevers met snelheidsadviezen toegepast (d.m.v. oplichtende matrixborden boven de weg). In diverse andere landen worden systemen toegepast die niet enkel gericht zijn op het signaleren, maar ook op het beheersen van verkeersstromen; o.a. door middel van het aanduiden van alternatieve routes.

Een signaleringssysteem heeft als voordeel dat het het rijgedrag van de bestuurder kan beïnvloeden als dat door omstandigheden noodzakelijk is. Bij een voortdurend adequaat reagerend

systeem zal de geloofwaardigheid worden vergroot waardoor verwacht mag worden dat de bestuurder zijn rijgedrag steeds meer zal aanpassen. Systemen die tot doel heb-

ben de weggebruiker te attenderen op filevorming zijn vooral van invloed op de vermindering van het aantal (secundaire) ongevallen. Dit attenderen kan in de vorm van het geven van snelheids- of tekstaanduidingen. Bij snelheidsaanduidingen wordt het onderlinge verschil in gereden snelheden vermindert.

Vooraf bij ongunstige weersomstandigheden zoals mist en ijsel kunnen signaleringssystemen effectief zijn. Het risico van dergelijke omstandigheden wordt door weggebruikers verschillend ingeschat. Dit kan leiden tot relatief grote snelheidsverschillen. Het aangeven van een normsnelheid kan leiden tot

een vermindering van die snelheidsverschillen, zeker wanneer de aanleiding (mist, ijsel, file etc.) daarbij vermeld wordt.

Op grond van studies naar de kosten en baten van een signaleringssysteem kan men constateren dat een dergelijk systeem rendabeler is naarmate de onveiligheid op de betreffende wegvakken hoger is. In Nederland lijkt de toepassing van verkeerssignaleringsystemen vanuit kosten- en batenafweging op Rijksweg A13 positiever uit te vallen dan op Rijksweg A2/A12. Toepassing van elektronisch geregelde corridorsystemen lijken voorlopig niet haalbaar vanwege het ontbreken van gelijkwaardige parallellopende hoofdaders met goede dwarsverbindingen.

Verkeerssignalering en verkeersveiligheid

Een literatuurstudie naar toepassing, functioneren en effectiviteit van verkeerssignalerings- en beheersingsystemen.

Ing. C. C. Schoon
Verschijnt binnenkort.

Onveilig verkeer voor ouderen: Het moet niet zo blijven!

Elke twee jaar wordt door de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV een Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) georganiseerd. Het zesde NVVC, dat op 3 en 4 maart 1988 in het RAI Congrescentrum te Amsterdam plaatsvindt, is het tweede in een nieuwe reeks congressen, waarin probleemgericht en integraal beheersen van de verkeersonveiligheid centraal staat. Als onderwerp is voor 1988 gekozen de veiligheid en onveiligheid van en voor ouderen in het verkeer.

In navolging van het vorige congres zullen ook ditmaal de problemen en de rol van de gemeenten accent krijgen. Daarbij zullen voorbeelden buiten het traditionele verkeersveiligheidsgebied aan de orde komen. Een integrale aanpak van deze problematiek omvat namelijk ook de beleidsterreinen welzijn, cultuur, huisvesting, ruimtelijke ordening en gezondheidszorg.

Uit een onlangs door de SWOV uitgevoerde probleemanalyse blijkt dat bij de verkeersonveiligheid van ouder wordende mensen vooral de volgende drie in onderling verband staande factoren van belang zijn:

- de afnemende mobiliteit en het veranderende verplaatsingsgedrag;
- de verandering in psychische en fysieke mogelijkheden van ouderen
- de grote kwetsbaarheid c.q. het afnemend incasservermogen van ouderen in het verkeer.

Uitgangspunt bij het beheersen van de verkeersonveiligheid, ook die van ouderen, is een geïntegreerde aanpak, gericht op een optimale afstemming van gedrag en omgeving op elkaar en van het vervoers- en verkeerssysteem op de sociale omgeving waarbinnen het functioneert. Veiligheid is daarbij niet het enige aspect waarmee rekening gehouden moet worden. Bij het zoeken naar oplossingen voor de verkeersonveiligheid van ouderen kan een aantal met elkaar samenhangende lijnen onderscheiden worden:



1. Het is van belang dat andere verkeersdeelnemers (leren) omgaan met specifieke groepen verkeersdeelnemers, zoals de ouderen.
2. De kwetsbaarheid van ouderen vergt dat blootstelling aan bepaalde verkeerssituaties wordt vermeden of dat dergelijke situaties worden aangepast.
3. Bevorderd moet worden dat ouderen de routine in het verkeer op peil kunnen houden.
4. Wanneer de psychische en fysieke mogelijkheden van ouderen in het verkeer verminderen dient compen-

serend gedrag te worden aangeleerd en/of versterkt (al dan niet in samenhang met aanpassing van vervoermiddelen en verkeersvoorzieningen).

Niet alleen de rijksoverheden maar vooral ook gemeenten hebben mogelijkheden om in hun beleid uitwerking te geven aan deze hoofdlijnen.

Call for cases

De organisatiecommissie van het NVVC wil vernemen waar een probleemgerichte, integrale aanpak van de verkeersonveiligheid van ouderen in beleid, plannen en/of maatregelenpakketten gestalte heeft gekregen. Gaarne wil de commissie ook op de hoogte komen van praktijkvoorbeelden die aangeven hoe men deze onveiligheid heeft aangepakt. Deze probleemgerichte integrale aanpak en de praktijkvoorbeelden zouden als cases kunnen dienen voor de werkbijeenkomsten tijdens het NVVC. Daarom het volgende verzoek: kent u voorbeelden die geschikt zijn wilt u deze dan vóór 1 augustus 1987 melden bij de Organisatiecommissie van het NVVC. p/a: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Mevr. E. Geljon, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam. Ook telefonisch kunt u ideeën doorgeven: 070-209323.



Meerjarenplan Verkeersveiligheid

Op 16 april jl. heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevr. N. Smit-Kroes het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 (MPV) aangeboden aan de Tweede Kamer. Het MPV werd bijgesteld en aangevuld toen vorig jaar bleek dat er in 1986 7% meer doden en 4% meer gewonden in het verkeer waren gevallen dan in 1985. Het vernieuwde MPV moet leiden tot 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000.

In het MPV kan men twee hoofdlijnen onderscheiden:

– nieuwe wegen zoeken om de aandacht van burgers en overheden te vragen voor de bestrijding van de verkeers-
onveiligheid;

– een beperkt aantal kansrijke speerpunten kiezen voor een nieuw beleid. De Minister stelt in het MPV dat verkeersveiligheid een zaak is waar het halve kabinet rechtstreeks bij betrokken is, maar ook is het een zaak van provincies en gemeenten en van alle Nederlanders.

In hoofdlijnen wil de regering in de komende jaren:

1. Meer inhoud geven aan de coördinatie binnen het kabinet.

2. Doorgaan met regionalisatie, die 'dichtbij de mensen' met gerichte actie resultaat boekt. Onder regionalisatie verstaat men in dit verband een gerichte samenwerking van alle instanties in een provincie die een rol hebben in het kader van de bestrijding van de verkeers-
onveiligheid.

3. De burgers zover krijgen dat ze beter de hand houden aan verkeersregels die van levensbelang zijn.

4. Provincies, gemeenten en bedrijven aanmoedigen om de onveiligheid met effectieve plannen te lijf te gaan.

Maatregelen

In het MPV wordt de aandacht vooral gericht op onderstaande maatregelen,

waarvan men verwacht dat ze gegarandeerd tot resultaten zullen leiden:

1. De installatie van regionale organen voor de verkeersveiligheid zoals die bijvoorbeeld in Friesland en Drenthe al operationeel zijn, moet versnelde navolging krijgen in andere provincies. Daardoor wordt de samenwerking tussen o.a. regionale overheden, gemeenten en particuliere organisaties geïntensiveerd.
2. Verkeersonderwijs op de middelbare scholen. Nagegaan moet worden of het mogelijk is het theoriegedeelte van het rij-examen op school te laten afleggen en het invoeren van een voorlopig rijbewijs wordt overwogen.
3. De bestrijding van alcohol in het verkeer en invoering van ademanalyse als vervanging van de bloedproef binnen twee jaar.
4. Aandacht voor specifieke risicogroepen zoals ouderen en jongeren.
5. Opheffen van de gevaarlijkste verkeerslocaties, de zogenaamde black spots.
6. Rijkswaterstaat zal alles in het werk stellen om een evenredig deel van de taakstelling te realiseren. In het wegenfonds gaat 20 miljoen gulden van nieuwbouw naar verbeteringswerken.
7. Bevordering van naleving van de snelheidslimieten, vooral op 50 km- en 80 km-wegen.

8. Door middel van de uitgifte van lespakketten voor basis- en voortgezet onderwijs jongeren beter voorbereiden op het verkeer.

9. Er wordt gestart met een experiment waarbij de gemeenten worden beloofd, die meer dan een gemiddelde bijdrage leveren aan de taakstelling van 25% minder slachtoffers in 2000. In 1989 wordt dit systeem geëvalueerd.

10. In de komende jaren zal het beleid op het gebied van de verkeersveiligheid meer dan in het verleden publicitair worden begeleid. De betrokkenheid van de burgers zal via landelijke en regionale voorlichtingsactiviteiten worden gestimuleerd; speciale aandacht zullen de autogordels en de helmen krijgen.

Voor de komende twee jaar heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat 30 miljoen gulden extra bestemd voor de verkeersveiligheid, naast de normale begrotingsgelden. Daarna wordt bekeken of verdere financiering nuttig en mogelijk is.

Hoorzitting

In een hoorzitting van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat over het Meerjarenplan op woensdag 27 mei jl. was de SWOV een van de organisaties die door de commissie uitgenodigd werd om commentaar te geven op het



MPV. Ook andere organisaties zoals de ANWB, de ENFB en de Vereniging Bescherming Voetgangers VBV gaven acte de presence. Tijdens deze hoorzitting werd door de directeur van de SWOV, de heer drs. M. J. Koorstra o.a. het volgende naar voren gebracht: De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV acht dit eerste Meerjarenplan van groot belang en is gaarne bereid de uitvoering ervan te ondersteunen met reeds aanwezige kennis en met onderzoek. In hoeverre de taakstelling (25% minder verkeersslachtoffers in 2000) haalbaar zal blijken is nu nog niet aan te geven. Het uiteindelijke resultaat zal sterk afhankelijk zijn van de invulling van het plan. Het MPV legt de nadruk op maatregelen die op korte termijn scoren. Daarbij dient men zich bewust te zijn van het feit dat verbeteringen aan voertuigen en wegen en de opleiding van verkeersdeelnemers in de afgelopen jaren per saldo grote effecten hebben gehad. Infrastructurele maatregelen zijn relatief duur, maar het categoriseren van wegen en voertuigen, het homogeniseren van verkeersstromen, het uniformeren en daarvoor beter voorspelbaar maken van verkeerssituaties leveren ieder op zich een kleine bijdrage aan de verkeersveiligheid, maar per saldo is de bijdrage aanzienlijk.

De SWOV hoopt dat het niet noemen van deze categorie maatregelen niet betekent dat hier geen aandacht aan wordt geschonken.

Op alle speerpunten die in het MPV genoemd worden is de SWOV actief en voor een aantal terreinen is extra inzet aangeboden. Bijvoorbeeld de regionalisatie, beloningssysteem, voorlichting, alcohol, ouderen en jongeren, gordels en helmen.

De nieuwe impulsen van het MPV zullen door de SWOV krachtig kunnen worden ondersteund. De SWOV is daartoe bereid en in staat.

Subjectieve verkeersonveiligheid



Waarom heeft halverwege de zeventiger jaren het begrip subjectieve onveiligheid ingang gevonden? In Nederland is de discussie ontstaan in samenhang met een rapport over verkeersleefbaarheid. In dit rapport werd aanbevolen om de woonomgeving aantrekkelijker te maken met onder andere groen- en speelvoorzieningen. Daarbij moest het rijdende verkeer een minder prominent beslag leggen op de straat, minder hinder en overlast geven en ook minder bedreigend zijn. De kans op een ongeval mocht niet toenemen wanneer er meer op straat gespeeld zou worden; men moest bovendien het gevoel hebben dat men veilig de straat kon gebruiken. Het feit dat er gedurende bepaalde tijd geen ongevallen in een straat hebben plaatsgevonden, betekent nog niet dat het niet onveilig is, zo vond men.

Er ontstond als het ware een tweede maat voor onveiligheid. De eerste, de bestaande maat, betreft ongevallen. De tweede werd 'een gevoel van onveiligheid', de angst dat een ongeval kan

plaatsvinden. Deze maat bleek moeilijk hanteerbaar, moeilijk te operationaliseren. Wanneer kan men spreken van een grote angst? Gevoelens van onveiligheid zijn als het ware een zachte

maat tegenover de harde ongevallenmaat. Wanneer er gesproken wordt over 'objectieve' en 'subjectieve' onveiligheid dan suggereert dat niet alleen twee verschillende maten, maar ook twee verschillende zienswijzen. Ongevallen vormen de maatstaf voor het 'objectieve', voor een onpersoonlijke zienswijze, vastgesteld door deskundigen. Alles wat daarmee niet direct verbonden kan worden is 'subjectief', een individuele zienswijze of de zienswijze van een groep bewoners of verkeersdeelnemers.

Maar het is een feit dat weggebruikers niet dagelijks ongevallen ervaren. Gelukkig niet. Veel onderzoekers en veel instanties of diensten die werkzaam zijn op het gebied van de verkeersonveiligheid, hanteren echter voornamelijk ongevallen als bron voor hun analyses. De weggebruikers praten dus op een andere golflengte dan die deskundigen. Weggebruikers praten over hun problemen in termen van gedrag. Zij constateren hoe intensief het verkeer is, hoe hard er gereden wordt, dat hen geen voorrang wordt verleend en leiden daaruit af dat voor hen onveilig is. Maar zij kunnen niet een oordeel geven in termen van

ongevallen. Een eerste oplossing voor de spraakverwarring is dan ook om op hetzelfde niveau te gaan praten. Er hoeft niet zo zeer sprake te zijn van twee verschillende grootheden, ongevallen enerzijds en gevoelens of opvattingen anderzijds. De verschillende zienswijzen kunnen in feite betrekking hebben op één en hetzelfde probleem. Het wordt alleen via verschillende wegen benaderd.

Maatregelen

Om vast te stellen hoe het verkeersproces ingericht moet worden wil het aan zijn doelstellingen beantwoorden, zijn analyses nodig van de vaardigheden van verschillende groepen verkeersdeelnemers, van de strategieën die zij hanteren bij hun verkeerstaak, van de problemen zoals zij die ervaren. De SWOV is in samenwerking met andere instituten bezig met dergelijke studies die de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen verhogen. Daarnaast is voor maatregelen richtinggevend welke verkeersdoelstellingen gelden. Bij de vaststelling daarvan kunnen belangengroepen van verkeersdeelnemers zoals van automobilisten, voetgangers of fietsers, of andere belangengroepen zoals buurtbewoners, winkeliers, uiteraard betrokken worden via een inspraakprocedure. Wat het wegbeheer betreft, ▶





► zou één en ander kunnen leiden tot normen voor de vormgeving en inrichting van verschillende categorieën wegen, bij voorbeeld ingedeeld naar verkeersaders, ontsluitingsstraten en verblijfsgebieden. Nadat bijvoorbeeld met een verkeerscirculatieplan de functie van een weg is vastgesteld kan worden aangegeven welk gedrag toegestaan is. In een woonstraat bijvoorbeeld kan de norm zijn dat snelheden niet hoger mogen zijn dan 30 km per uur. Normen hebben weliswaar het gevaar in zich dat ze strak gehanteerd zullen worden en uiteindelijk meer als doel dan als middel worden gezien. Maar bij een goede toepassing kunnen ze een kader bieden voor beleidsmensen en wegbeheerders om tot een snellere beoordeling te komen van problemen en mogelijke oplossingen. Centraal staat immers: hoe worden problemen ten aanzien van verkeersonveiligheid gesignaleerd en hoe worden deze signalen hanteerbaar gemaakt voor maatregelen.

Conclusie

De term 'subjectieve onveiligheid' kan beter verdwijnen. Ze is teveel verbonden aan opvattingen van weggebruikers die niet overeen zouden stemmen met een 'objectieve' werkelijkheid of van geheel andere aard zouden zijn. Hun opvattingen zijn wel degelijk van belang. Ten eerste omdat ze inzicht geven in gedrag, de mogelijkheden en beperkingen daarvan en dus ook in

onveiligheidsproblemen, waarmee **objectieve gegevens** worden aangedragen over de bijdragen aan de verkeersonveiligheid. Ten tweede met betrekking tot de verkeersdoelstellingen, die medebepalend zijn voor de selectie van verkeersveiligheidsmaatregelen. Die doelstellingen zijn uiting van een maatschappelijke waardering van het verkeer en daarmee subjectief. Dat geldt evenzeer wanneer een beleidsinstantie doelstellingen formuleert als wanneer een groep weggebruikers dat doet. Met andere woorden, welke persoon of welke instantie veranderingen in het verkeer wil bewerkstelligen, hij of zij zal zoveel mogelijk gebruik willen maken van objectieve gegevens, maar bij zijn voorstellen ook altijd waarderend en dus subjectief te werk gaan. Het gaat er dan om dat weggebruikers, wegbeheerders, onderzoekers en alle andere betrokkenen ondanks hun eigen specifieke invalshoek, op één golflengte met elkaar komen te zitten, om vervolgens te overleggen hoe het beste, met zoveel mogelijk feiten en gegevens, de problemen met de verkeersonveiligheid opgelost kunnen worden.

Subjectieve verkeersonveiligheid

Lezing gehouden op de Internationale Verkeersdagen te Kortrijk, België, 23 september 1986.

Drs. R. D. Wittink;
R-86-30; 13 blz.; f 10,-

Internationaal Symposium

In de week van 25 tot 29 april 1988 organiseert de SWOV in het RAI Congrescentrum te Amsterdam een driedaags Internationaal Symposium over het onderwerp:

'Traffic Safety Theory and Research Methods'

De belangrijkste onderwerpen die op het programma staan zijn:

- Statistical analyses
- Methodology of evaluation research
- Theory development and research methods
- Dynamic system models

Er zal een aantal sprekers worden uitgenodigd. Daarnaast bestaat de mogelijkheid papers aan te bieden, die door een wetenschappe-

lijke commissie beoordeeld zullen worden. Deze commissie bestaat uit:

- Richard Allsop, Universiteit van Londen
- Leonard Evans, General Motors Research Laboratories, Warren, Michigan
- Frank A. Haight, Universiteit van Californië
- Ezra Hauer, Universiteit van Toronto
- Matthijs J. Koonstra, directeur SWOV
- Siem Oppe, SWOV.

Inlichtingen:

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Drs. S. Oppe, Hoofd Afdeling Strategisch Onderzoek, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam. Telefoon 070-209323.

Verkeersonveiligheid in cijfers



In het eerste kwartaal van 1987 vielen er 305 verkeersdoden en werden 2.825 mensen als gevolg van een verkeersongeval in het ziekenhuis opgenomen. In het eerste kwartaal van 1986 waren dat 320 doden en 3.062 gewonden. Wanneer we over een langere tijd de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers bekijken, zien we dat het totale aantal verkeersdoden per jaar gemiddeld daalt met 4%. Het aantal gewonden in het verkeer dat in een ziekenhuis

moet worden opgenomen daalt eveneens met 4% per jaar.

Het feit dat zowel de 'ziekenhuisgewonden' als het aantal doden met 4% per jaar afneemt, wil zeggen dat de gemiddelde ernst van de ongevallen gelijk blijft.

Opvallend is dat het aantal doden in de groep motorrijders zeer snel afneemt, met maar liefst 13% per jaar. Bij de bromfietzers is deze daling 3%, bij de fietsers 6% en bij de voetgangers 8% per jaar.

Verkeersonveiligheid in OECD-verband



De afkorting OECD staat voor Organisation for Economic Cooperation and Development en is in 1960 opgericht in Parijs. In Nederland wordt ook vaak de term OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) gebruikt. De OECD is gestart als een vervolg op de organisatie die in 1948 werd opgericht met als doel de economische situatie in Europa (met behulp van het Marshall Plan) weer op peil te krijgen.

De OECD echter heeft bredere doelstellingen en is niet enkel op Europa gericht. In totaal werken er 24 landen in samen. Naast een groot aantal Europese landen zijn ook Canada, de Verenigde Staten van Amerika, Japan, Australië en Nieuw Zeeland vertegenwoordigd.

De OECD heeft een groot aantal commissies en werkgroepen die ieder voor zich verschillende doelstellingen nastreven. Een van die OECD-commissies is de 'Steering Committee for road transport research', ofwel de stuurgroep Vervoers- en verkeersonderzoek.

Deze OECD-stuurgroep heeft als doel: het bevorderen en integreren van onderzoek op het gebied van verkeer en vervoer.

Er zijn daarbij twee aandachtsgebieden:

1. Het wetenschappelijk en technische programma: in internationaal verband wordt gezamenlijk studie en onderzoek uitgevoerd teneinde de ondersteuning te bieden voor beleidsmakers en beleidvoorbereiders op het gebied van verkeer en vervoer.

2. Het informatie en documentatieprogramma: een samenwerkingsverband tussen landen met als doel een wereldwijde systematische uitwisseling te creëren op het gebied van wetenschappelijke literatuur en bestaande onderzoekprogramma's.

De stuurgroep stelt (op basis van aangedragen informatie door de lidstaten) een meerjarenonderzoekprogramma op.

De Nederlandse vertegenwoordiging in deze stuurgroep bestaat uit afgevaardigden namens Rijkswaterstaat en de SWOV. Afgesproken is dat Rijkswaterstaat voornamelijk de beleidsmatige aspecten bekijkt en de SWOV aspecten op het gebied van onderzoek. De gezamenlijke internationale onderzoekactiviteiten

vinden plaats d.m.v. het instellen van werkgroepen en het organiseren van seminars, workshops en symposia.

Enkele werkgroepen waarin de SWOV vertegenwoordigd is:

- Scientific expert group on in-depth analysis of accident causes with the help of on-site investigation (F. Poppe)
- Integrated urban area road safety planning and management (drs. P. I. J. Wouters)
- Road user capacities and behavioural adaptations in adjusting to changing traffic tasks and accident risks (dr. P. B. M. Levelt)
- Framework for consistent traffic and accident statistical data bases (S. Harris M.A.)

Het uitwisselen van informatie geschiedt met behulp van een geautomatiseerd systeem waarbij bibliografische gegevens en samenvattingen van afgerond en lopend verkeers- en vervoersonderzoek worden opgenomen.

Publikaties

De eindrapporten van de diverse werkgroepen worden gepubliceerd. Onlangs zijn de hierna vermelde uitgaven verschenen, die te

bestellen zijn bij de Staatsuitgeverij, Postbus 20014, 2500 EA 's-Gravenhage. Tel. 070-789880.

OECD Road Safety Research: A Synthesis

Dit rapport geeft een overzicht van resultaten en aanbevelingen uit afgerond en lopende OECD-onderzoeken en studies naar verkeersonveiligheid.

Guidelines for improving the safety of elderly road users

Aan ouderen in het verkeer dient meer aandacht te worden besteed. Er zijn richtlijnen opgesteld met als doel: een bijdrage te leveren tot een integraal verkeersonveiligheidsbeleid waarin de problemen van ouderen herkenbaar zijn.

Effectiveness of road safety education programmes

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak bij jongeren. In dit rapport wordt beschreven welke maatregelen er op het gebied van (verkeers)educatie genomen zijn in de diverse landen. Met name het effect van die maatregelen is daarbij van belang.

Symposia

Een van de symposia, die in OECD-verband georganiseerd zijn, is het symposium over de veiligheidsaspecten van zware vrachtauto's. Dit vond plaats in Montreal (Canada) van 28 april tot en met 1 mei 1987. Doel van het symposium was in eerste instantie na te gaan hoe groot het verkeersonveiligheidsprobleem van zware vrachtwagens is. Met name het verschil tussen de deelnemende landen kwam daarbij aan de orde; opvallend was dat de ongevalcijfers uit de diverse landen nogal wat verschillen vertoonden.

Ook tijdens dit symposium was de SWOV vertegenwoordigd; een SWOV-onderzoeker hield een lezing en één van de sessies werd voorgezeten door de directeur van de SWOV.

Wetenschappelijke Adviesraad SWOV geïnstalleerd

Op 15 mei jl. heeft de voorzitter van de SWOV de heer ir. R. Arnoldy de Wetenschappelijke Adviesraad (WAR) van de SWOV geïnstalleerd. Deze adviesraad beoogt door zijn werk de kwaliteit van het onderzoek van de SWOV te vergroten en het wetenschappelijk belang ervan te bevorderen. De leden van de adviesraad zijn door het bestuur voor de duur van 5 jaar benoemd.

De WAR staat onder voorzitterschap van Prof. ir. E. Asmussen, hoogleraar Verkeersveiligheid aan de Technische Universiteit van Delft. Verder hebben in de raad zitting:
– Prof. ir. B. Beukers, hoogleraar Verkeerskun-

de, afdeling Civiele Techniek aan de Technische Universiteit van Delft.

– Prof. dr. R. J. A. Goris, hoogleraar aan de Rijksuniversiteit van Nijmegen en algemeen chirurg traumatologie in het Academisch ziekenhuis St. Radboud, Nijmegen.

– Prof. A. R. Hale, hoogleraar Veiligheidskunde, afdeling Algemene Veiligheidskunde aan de Technische Universiteit van Delft.

– Prof. drs. J. Moraal, hoogleraar Bedrijfskunde, vakgroep Technologie en Arbeid aan de Technische Universiteit van Eindhoven, tevens Hoofd afdeling Cognitieve Psychologie aan het Instituut voor Zintuigfysiologie TNO te Soesterberg.

Ademanalyse

Vanaf 1 november 1974 wordt ademanalyse gebruikt voor de voorselectie door de politie om te bepalen of iemand onder invloed van alcohol aan het verkeer deelneemt. Het bekende blaaspipje is immers niets anders dan een eenvoudig ademanalyseapparaat. 1 oktober 1987 zal de wet veranderen.

Ademanalyse wordt dan niet enkel meer gebruikt in de voorselectie, maar zal ook gebruikt worden voor de bewijsvoering als vervanging van de bloedproef. De bloedproef blijft nog wel bestaan voor die gevallen waarin het afnemen van een ademproef niet mogelijk is. In de wet wordt naast een

strafbare grens voor het bloedalcoholgehalte van 0,5 promille óók een strafbare limiet voor het ademalcoholgehalte opgenomen. De hoogte daarvan is 220 microgram alcohol per liter ademlucht. Beide limieten geven eenzelfde hoeveelheid alcohol aan. De ademanalyseapparaten die voor bewijsvoering gebruikt zullen worden moeten aan strenge wetelijke keuringseisen voldoen. Dit wordt door de Dienst voor het IJKwezen gecontroleerd. De eisen zorgen ervoor dat de meting van het ademalcoholgehalte met grote zorgvuldigheid kan gebeuren. Alleen als

aan allerlei voorwaarden is voldaan zal het apparaat een uitslag geven. Dat houdt ook in dat het apparaat feilloos heeft gewerkt. Het apparaat geeft namelijk géén uitslag als niet aan alle gestelde voorwaarden is voldaan.

Op het gebied van ademanalyse is onder andere door de SWOV veel onderzoek gedaan. Uit dat onderzoek blijkt dat ademanalyse een betrouwbare en nauwkeurige methode is. In het najaar van 1987 zal de SWOV een brochure uitgeven waarin uitgebreid wordt ingegaan op de ademanalyse-methode.

SWOV-publikaties

Verschenen in het eerste kwartaal van 1987

Veiligheidscriteria voor verkeersvoorzieningen II; Verslag van de analyses van het eerste orde wegennet. Ir. S. T. M. C. Janssen. R-85-65. 97 blz. f 25,-

Safety barriers for motorways; Shoulder and bridge safety barriers and impact attenuators surveyed and assessed. C. C. Schoon, T. Heijer, W. H. M. van de Pol & D. J. R. Jordaan. R-86-24. 122 pp. f 35,-

Afschermingsvoorzieningen voor autosnelwegen; Een overzicht en beoordeling van berm- en brugconstructies en obstakelbeveiligers. C. C. Schoon, T. Heijer, W. H. M. van de Pol & D. J. R. Jordaan. R-86-25. 116 blz. f 30,-

Developments in road safety research; Closing lecture at the International Seminar 'Recent Developments in road safety research', The Hague, 20 November 1986. Prof. E. Asmussen. R-86-26. 13 pp. f 10,-

SWOV-schrift is het elk kwartaal verschijnend bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Het wordt verspreid onder ca. 4.000 personen en instellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Eindredactie: Mevr. drs. A. A. L. van der Vorst
: G. C. Ederveen

Foto's: W. P. H. Metselaar
Vormgeving en druk: Studio Druk BV

Informatie- en redactieadres: SWOV, Afdeling Voorlichting en Publiciteit, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam. Telefoon: 070-209323.

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding.



Aanvragen van publikaties

De SWOV geeft onderzoekverslagen, consulten en brochures uit. Daarnaast publiceren SWOV-medewerkers regelmatig in tijdschriften en leveren zij bijdragen voor symposia en congressen. Hierover wordt in SWOV-schrift bericht.

De publikaties zijn bij de SWOV verkrijgbaar. Bij toezending wordt een acceptgirokaart bijgevoegd ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding staat bij de berichten aangegeven. De publikaties zijn onder vermelding van S-31 schriftelijk te bestellen bij de SWOV, Afdeling Voorlichting en Publiciteit, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam.