



Mainport-projecten Rijnmond en Schiphol: weinig aandacht voor verkeersveiligheid

In het verkeersveiligheidsbeleid neemt sinds kort het streven naar een duurzaam veilig wegverkeer een prominente plaats in. Een van de lijnen waarlangs deze meer preventief gerichte aanpak van de verkeersonveiligheid gerealiseerd zou moeten worden, richt zich op de plan- en besluitvorming inzake verkeer en vervoer. Meer, en meer systematisch dan tot nu toe het geval is geweest zouden verkeersveiligheidsoverwegingen hierbij een gelijkwaardige rol moeten spelen, naast overwegingen inzake mobiliteit, bereikbaarheid en milieu. In dit kader heeft Rijkswaterstaat de SWOV verzocht een consult uit te brengen over verkeersveiligheidseffecten van de mainport-projecten Rijnmond en Schiphol. De resultaten hiervan zouden van dienst moeten zijn bij de jaarlijkse bijstelling van het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (M.I.T.).

De mainport-projecten behoren tot de zogenoemde ROM-projecten. Deze zijn door het Ministerie van VROM geïntroduceerd in de Vierde nota Ruimtelijke Ordening en zijn bedoeld om gebiedsgericht het ruimtelijke ordenings- en milieubeleid te integreren, afgestemd op de gewenste functies van de betreffende gebieden. Deze ROM-projecten richten zich enerzijds op het verbeteren van de milieukwaliteit in relatief vuile gebieden en anderzijds op het handhaven van de kwaliteit in relatief schonere gebieden.

• Meta-projecten

De (ROM)mainport-projecten kunnen opgevat worden als bestuurlijke meta-projecten: er is bestaand beleid op centraal niveau dat gegenereerd en gestuurd wordt van



uit verschillende departementen. Het gaat hierbij om het ruimtelijke ordening- en milieubeleid (VROM), het verkeers- en vervoerbeleid (V&W), het economische beleid (EZ) en het beleid betreffende landbouw en natuur (LNV). Op deze beleids-terreinen bestaan vertalingen, specificaties en lokale doelstellingen op provinciaal en gemeentelijk niveau.

Essentieel voor de beide projecten, Schiphol en Rijnmond, is de 'natuurlijke' spanning tussen de doelen van economische expansie en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Deze twee hoofddoelstellingen zouden bereikt moeten worden door middel van een integrale probleemgerichte benadering. Verwacht mag worden dat in deze integrale benadering een verbetering van de verkeersveiligheid is begrepen, als onderdeel van de omgevingskwaliteit. Dit blijkt echter niet het geval

te zijn. Verkeersonveiligheid wordt niet als probleem gezien, ofwel, niet als probleem dat past in de integrale benadering.

• Meer aandacht verkeersveiligheid nodig

Op basis van de plannen van aanpak kan geconstateerd worden

INHOUD

Mainport-projecten Rijnmond en Schiphol	1
HID-autokoplampen	2
Derde remlicht in Nederland?	3
Rijden onder invloed	5
Overzicht recente SWOV-publikaties	6
Korte berichten	6
SWOV-publikaties	8

▶ dat verkeersonveiligheid geen nadrukkelijk deel uitmaakt van de binnen deze projecten nagestreefde integrale benadering, noch dat er expliciete doelstellingen op dit punt zijn geformuleerd.

In het rapport wordt dan ook aanbevolen om alsnog verkeersonveiligheidsprognoses te verrichten zodat verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen worden getoetst en alternatieve oplossingen kunnen worden afgewogen. Voor het beleid dat zich richt op duurzame veiligheid is het van belang dat de verkeersonveiligheid deel uitmaakt van de integrale afweging op het gebied van verkeer en vervoer. Hierbij zal gezocht moeten worden naar middelen om het verkeersveiligheidsaspect meer structureel in het besluitvormingsproces te verankeren. Eén van de middelen is de verkeersveiligheidseffectrapportage.

● Rijnmond nader beschouwd

Met als uitgangspunt het streven naar een optimale verkeersoplossing vanuit gecombineerde doelen van milieu, mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid is in het bijzonder het Rijnmond-project aan een nadere beschouwing onderworpen. Dit resulteerde in de formulering van enige aanvullende en alternatieve richtingen voor het ontwerp van de wegen-infrastructuur.

● Verkeersveiligheidseffecten van de mainport-projecten Rijnmond en Schiphol

Consult in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat.
Drs. R. Roszbach. R-93-11.
24 blz. f 12,50.

HID-autokoplampen niet zonder meer toepassen

Momenteel wordt in Europa en de Verenigde Staten veel aandacht besteed aan een nieuwe ontwikkeling op het gebied van voertuigverlichting, de zogenaamde high-intensity-discharge (HID) autokoplamp. Dit is een hogedruk gasontladinglamp die in de plaats zou kunnen komen van de gangbare gloeilampen. HID-lampen geven een verdubbeling van de lichtopbrengst ten opzichte van de halogeenlamp.

In technische zin zijn er voordelen. De bestaande koplampen kunnen aanzienlijk kleiner worden en vergen minder inbouwruimte. Hierdoor kan het frontoppervlak van personenauto's meer gestroomlijnd worden. Verder gebruiken HID-lampen minder vermogen. Een nadeel is dat de inschakeltijd voor het bereiken van de maximale lichtstroom relatief groter is in vergelijking met de gloeilamp. De SWOV heeft onderzocht in hoeverre de toepassing van de HID-lamp gunstig is voor de verkeersveiligheid.

● Meer nadelen dan voordelen

Geconcludeerd kan worden dat de lichtverdeling van de *dimlichtbundel* van de HID-lampen nagenoeg op alle meetpunten hoger is dan de huidige Europese normen. Voor de verkeersveiligheid heeft dit een aantal aspecten. Ten eerste worden de waarnemingsmogelijkheden bij tegenliggers en dwarsverkeer vermindert. Ten tweede wordt de kans op verblinding groter. De huidige (halogeen)lampen

veroorzaken al verblinding bij onjuiste afstelling of vervuiling van het koplampglas. Bij de toepassing van HID-lampen wordt dit effect versterkt.

Een grotere lichtopbrengst van de dimlichtbundel kan verder gepaard gaan met hogere rijnsnelheden omdat de automobilist de weg over een grotere lengte kan overzien. Tegenover deze nadelen staat het voordeel dat in de breedte gezien een betere lichtverdeling mogelijk is. De algemene conclusie moet luiden dat de toepassing van HID-lampen moet worden ont-raden zolang het lichtniveau niet wordt gereduceerd en de problemen ten aanzien van het strooilicht niet zijn opgelost.

Overigens is in zijn algemeenheid een herbeoordeling van autoverlichting gewenst, omdat de laatste jaren de weg- en verkeerssituatie aanzienlijk gewijzigd zijn. Denk hierbij aan woonerven (de auto als gelijkwaardige partner) en tendensen om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen. Het ontwerp en het gebruik van autoverlichting zijn hierbij achtergebleven.

● HID-autokoplampen en de verkeersveiligheid

Een state-of-the-art-rapport betreffende hogedruk gasontladinglampen met een beschouwing over de toepassing van u.v.-straling en gepolariseerd licht.
Ing. C.C. Schoon & dr.ir. D.A. Schreuder. R-93-7. 33 blz. f 15,-.





Derde remlicht in Nederland: te weinig houvast voor verplichtstelling

In 1984 heeft de SWOV een literatuurstudie uitgevoerd naar het effect van hooggeplaatste remlichten bij personenauto's op de verkeersveiligheid. Het resultaat luidde toen dat er geen eenduidige conclusie viel te trekken dat hooggeplaatste remlichten een gunstige invloed op de verkeersveiligheid zouden hebben. Deze uitspraak was voornamelijk gebaseerd op resultaten van onderzoek uit de Verenigde Staten en Duitsland waar sprake was van incidentele invoering van hooggeplaatste remlichten. Opmerkelijk was dat de resultaten uit beide landen elkaar tegenspraken.

Inmiddels is men er in de Verenigde Staten toe overgegaan op nieuwe personenauto's vanaf 1 september 1985 de aanwezigheid van één hooggeplaatst (derde) remlicht verplicht te stellen. In Duitsland geldt nog steeds dat het gebruik van hooggeplaatste remlichten is toegestaan. In Europees verband is een procedure gaande hooggeplaatste remlichten voor nieuwe personenauto's verplicht te stellen. Een dergelijke procedure heeft een looptijd van zeker 4 à 5 jaar.

Mede door de discussie over het voeren van motorvoertuigverlichting overdag (MVO) is de toepassing van een hooggeplaatst remlicht weer actueel geworden. De gedachte is dat door het branden van beide achterlichten overdag de opvallendheid van remlichten wordt verminderd. Een extra (hoogge-

plaatst) remlicht zou deze opvallendheid kunnen verbeteren.

● Amerikaans onderzoek

In de Verenigde Staten heeft men na de verplichtstelling van hooggeplaatste remlichten een reductie van 17% van het aantal achteraanrijdingen vastgesteld. Na een herberekening komt de SWOV voor de Amerikaanse situatie uit op 13%. Deze cijfers zijn echter niet goed op hun waarde te schatten vanwege de in de Verenigde Staten toegepaste onderzoeksmethode. Resultaten van een aanvullend onderzoek dat momenteel in de Verenigde Staten wordt uitgevoerd, kunnen duidelijkheid verschaffen.

● Nederlandse situatie

Het schatten van het effectpercentage voor Nederland op basis van de huidige Amerikaanse cijfers, is niet goed mogelijk. In de eerste plaats is de achterlichtconfiguratie van Europese auto's beduidend anders dan die van Amerikaanse. In de tweede plaats liggen de effecten die in de verschillende Amerikaanse staten zijn gevonden te ver uiteen (7% tot 24%), zonder dat daarvoor een aannemelijke verklaring bestaat. De omvang van het probleem van achteraanrijdingen is in Nederland ook geringer vanwege het geringere aandeel vergeleken met de Verenigde Staten.

Verwacht wordt dat er wellicht ook voor de Nederlandse situatie een positief effect van hooggeplaatste remlichten uitgaat. Verplichtstelling nu wordt echter niet aanbevolen

omdat de gevonden Amerikaanse resultaten daartoe weinig houvast bieden. Bovendien is een hooggeplaatst remlicht een deelaspect van een totaal concept voor de achter-signaleringswaarde waarover nog geen duidelijkheid bestaat. Negatieve effecten zijn overigens niet te verwachten, zodat redenen ontbreken incidenteel gebruik te verbieden.


● Nieuwe ontwikkelingen

Momenteel trachten fabrikanten meer of minder geavanceerde remlichtsystemen op de markt brengen. De idee achter deze systemen is dat bestuurders van achteropkomende voertuigen meer adequaat op remmanoeuvres van voorliggers worden geattendeerd. De volgende systemen kunnen worden genoemd: remlichten gaan reeds branden als het gaspedaal snel wordt losgelaten; een signalering voor hard en zacht remmen; het verlengen van de brandtijd van de remlichten dan wel het inschakelen van de alarm knipperlichtinstallatie in een noodsituatie. Ook voor deze systemen geldt dat een beoordeling moet plaatsvinden in een studie naar de totale achterlichtconfiguratie. Incidentele toepassing is niet gewenst vanwege de verwarring die ze teweeg kunnen brengen.

● Effecten van hooggeplaatste remlichten

Een vervolgstudie van de literatuur verschenen na 1984.
Ing. C.C. Schoon.
R-93-8. 30 blz f 12,50.

Intertraffic 94



Internationale vakbeurs
voor ontwerp, beheer en
onderhoud van verkeers- en
vervoersinfrastructuur

11-12-13-14 april

dagelijks van 10 tot 17 uur

A N T W O O R D C O U P O N

- Stuur mij a u b -informatie over mogelijke deelname aan Intertraffic 94
- Stuur mij t z t -bezoekersinformatie over Intertraffic 94

Firmanaam _____

Contactpersoon _____


Adres _____

Postcode en plaa's _____

Telefoon _____

Telefax _____

Stuur deze coupon op
naar:
RAI Gebouw bv
afd. Intertraffic
Europaplein
1078 GZ Amsterdam
tel. 020 - 549 12 12
fax 020 - 646 44 69

Amsterdam 

Extra maatregelen nodig om rijden onder invloed verder terug te dringen

De daling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten die in het midden van de jaren tachtig op gang gekomen is, heeft zich in 1992 niet verder doorgezet. Het aandeel overtreders van de wettelijke limiet (BAG = 0,5 promille) is tussen 1991 en 1992 vrijwel niet veranderd: 3,9% in 1991 en 4,0% in 1992. Het aandeel zware tot zeer zware drinkers (BAG \geq 1,3 promille) is echter toegenomen van 0,7% tot 0,9%. Weliswaar is het effect daarvan nog niet teruggevonden in de geregistreerde alcoholongevallen in 1992, maar als deze groep zware drinkers groeit, zal dat op langere termijn ernstige gevolgen hebben voor de verkeersonveiligheid.

Naar schatting zijn in 1992 ca. 165 verkeersdeelnemers omgekomen bij een alcoholongeval, terwijl er ca. 1350 in een ziekenhuis zijn opgenomen.

In 1992 zijn een aantal belangrijke maatregelen doorgevoerd om het

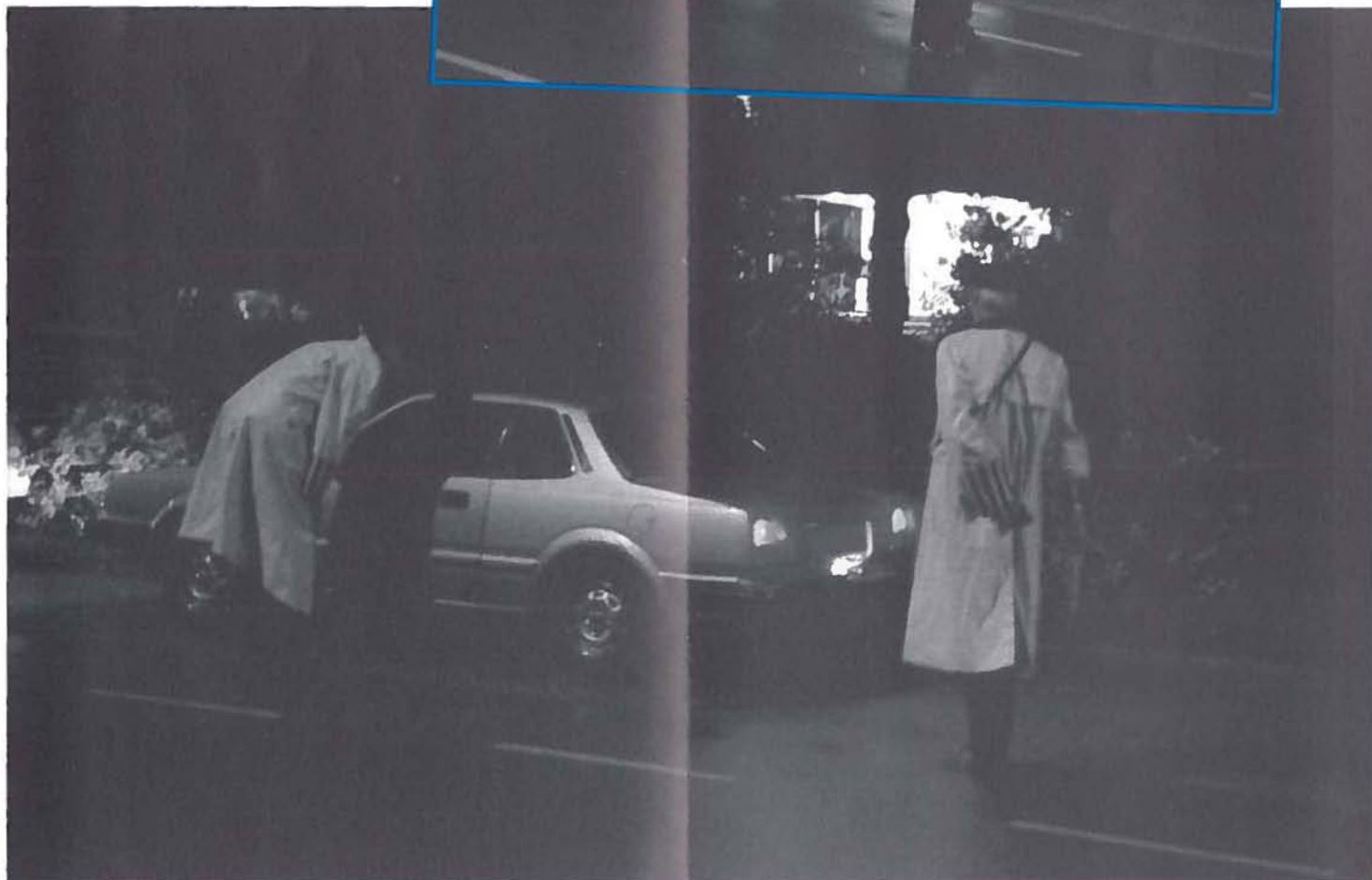
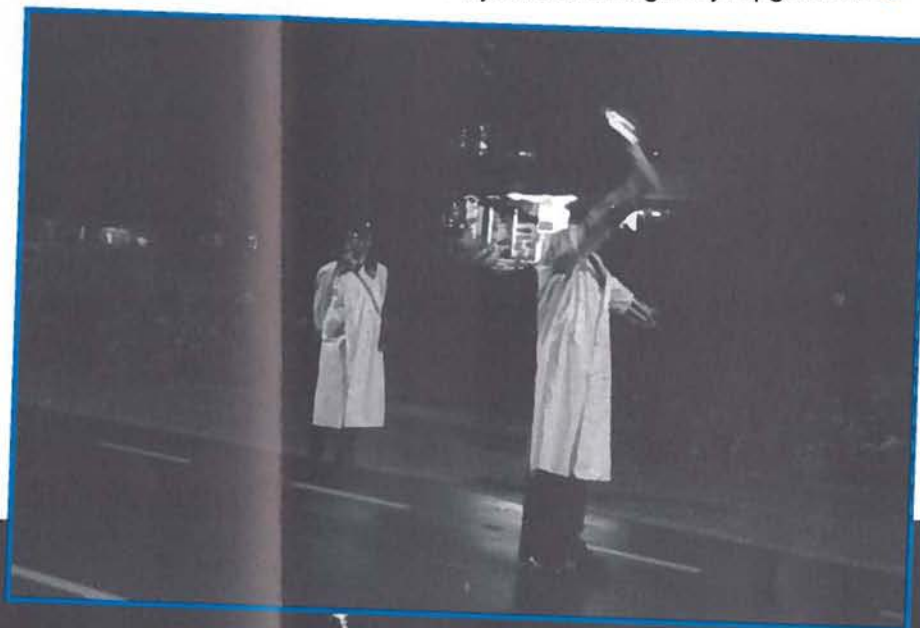
rijden onder invloed verder te beperken:

- een verzwaring van de door het openbaar Ministerie geëiste straffen voor rijden onder invloed
- de verplichte invordering van rijbewijzen door de politie bij automobilisten met een BAG \geq 1,3 promille en bij automobilisten die weigeren een ademanalyse te ondergaan.

Van deze beide maatregelen is in 1992 nog geen merkbaar positief effect uitgegaan op het rijden onder invloed.

● Pakkans om laag?

Een maatregel die in het verleden wel heeft geleid tot een sterke vermindering van het rijden onder invloed was een vergroting van de pakkans. Er zijn geen aanwijzingen dat er in 1992 in die kans belangrijke veranderingen zijn opgetreden. ▶



Maar door de reorganisatie van de politie zijn die er in de nabije toekomst wel te verwachten. Of die veranderingen verbeteringen zullen zijn, valt te betwijfelen. Bij de reorganisatie zijn de gespecialiseerde verkeersonderdelen namelijk grotendeels opgeheven of sterk ingekrompen. Als verkeerstoezicht (op alcoholgebruik) in de nieuwe organisatie een lagere prioriteit krijgt is de kans groot dat het rijden onder invloed gaat toenemen.

● Effectiviteit verhogen

Toch zijn er verschillende mogelijkheden om de effectiviteit van het politietoezicht te vergroten zonder dat daarvoor uitbreiding van de beschikbare capaciteit nodig is. Bijvoorbeeld door:

- optimalisering van de toezichtstrategie en -tactiek van de politie, op de juiste wijze gecombineerd met voorlichting en publiciteit;
- opleggen van een kortdurend rijverbod aan bestuurders die bij een ademtest op straat boven de wettelijke limiet scoren, maar die bij ademanalyse voor bewijsdoelenden vermoedelijk niet boven de grens voor vervoering zouden uitkomen; de grenzen voor zo'n rijverbod zouden gemaal bij een BAG tussen de 0,5 en 0,75 promille kunnen liggen;
- systematisch opsporen van alcoholgebruik onderbetrokkenen bij ongevallen.

● Andere maatregelen

Andere meer ingrijpende maatregelen om het rijden onder invloed terug te dringen zijn:

- het instellen van een lagere wettelijke limiet (bijvoorbeeld 0,2 promille) voor speciale risicogroepen zoals jonge en/of beginnende bromfietzers, motorrijders en automobilisten (voor deze laatste twee groepen eventueel gekoppeld aan een voorlopig rijbewijs);
- het aanbieden van de mogelijkheid van medisch-psychologische behandeling aan probleemdrinkers die met een hoog BAG aan het verkeer hebben deelgenomen of bij een ongeval betrokken zijn geraakt, in ruil voor gedeeltelijke kwijtschelding van straf.

Tot slot zou de voorlichting over de gevaren van rijden onder invloed geïntensiveerd moeten worden. Met name onder jongeren die nog geen vast patroon van drinken in combinatie met verkeersdeelname hebben ontwikkeld.

● Rijden onder invloed in Nederland, 1991-1992

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekeindnachten.
M.P.M. Mathijssen.
R-93-9. 46 blz. f 17,50.

Korte berichten

● Visuele waarneming

Bij deelname aan het verkeer speelt visuele waarneming een belangrijke rol. Daarom zijn er veel vragen naar aanleiding van problemen die in de praktijk ervaren worden of zijn te voorzien. Er is dus ook veel onderzoek gedaan. Het probleem met dat onderzoek is dat er zoveel soorten zijn, met uiteenlopende vragen en naar verschillende onderwerpen. Bovendien wordt dat onderzoek uitgevoerd door onderzoekers uit verschillende vakgebieden, met hun eigen vaktaal en is het moeilijk de kennis uit al dat onderzoek met elkaar in verband te brengen.

In rapport R-93-12 wordt, in opdracht van Rijkswaterstaat, de stand van zaken opgemaakt op het gebied van visuele waarneming en verkeersveiligheid, waarbij de verschillende typen onderzoek met elkaar in verband gebracht worden. Het rapport geeft verder een overzicht van hoe er over visuele waarneming gedacht wordt in relatie tot verkeersveiligheid, van de meer fundamentele kennis over visuele waarneming, en van de kennis uit praktijkonderzoek. Zo wordt onder meer aandacht besteed aan waar



Overzicht van recente SWOV-publikaties



De SWOV heeft onlangs twee overzichten gemaakt van de meest recente publikaties. Beide overzichten zijn gratis verkrijgbaar bij de afdeling Voorlichting en Publiciteit. Rapport R-93-2 geeft een overzicht van rapporten, brochures en artikelen van SWOV-medewerkers die in 1992 zijn verschenen. Ook de titels van bijdragen aan congressen en tijdschriftartikelen zijn hierin opgenomen. Rapport R-93-3 geeft een zelfde overzicht, maar dan voor de jaren 1987 tot en met 1992.

SWOV-publikaties

de waarneming in het verkeer toe dient en welke kenmerken van belang zijn. Op meer fundamenteel gebied passeren onderwerpen als het oog, oogbewegingen en de rol van aandacht en visuele selectie de revue. Ook wordt voor een aantal onderwerpen toegepast onderzoek samengevat. Dit betreft beïjning en markeringen op het wegdek, openbare verlichting, borden en andere informatiedragers langs de weg, en het waarnemen van andere weggebruikers. Het rapport besluit met aan te geven hoe praktijkproblemen, gegeven de beschikbare kennis, kunnen worden aangepakt en geeft een opsomming van gewenst onderzoek met behulp waarvan het in de toekomst mogelijk is praktijkproblemen beter en sneller op te lossen.

● Verkeers- en vervoerseducatie

In opdracht van Veilig Verkeer Nederland hebben de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en het Verkeerskundig Studiecentrum (VSC) van de Rijksuniversiteit Groningen een definitiestudie uitgevoerd, waarin educatieve doelen en beleidsdoelen worden geformuleerd voor scholieren van 4 tot 18 jaar. Aangegeven wordt op welke wijze verkeers- en vervoersgedrag via onderwijs kan worden beïnvloed, zodanig dat de negatieve gevolgen voor natuur, milieu en verkeersveiligheid worden beperkt. Uitgangspunten voor deze studie zijn de beleidsdoelen zoals die door de overheid in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn omschreven. (R-92-67)

● Modelontwikkeling

Ten behoeve van de SWOV-jaaranalyses en het Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (BIS-V) is, op basis van reeds bij de SWOV gebruikte methoden, een nieuwe methode van tijdreeksanalyse ontwikkeld. SWOV-rapport R-92-68 legt verslag van de ontwikkeling van deze methode. Eerst wordt een beschrijving gegeven van de algemene doelstelling en vervolgens van de beoogde verbeteringen ten opzichte van de reeds bestaande modellen. De theoretische overwegingen die hierbij gelden komen eveneens aan de orde. Het betreft aannamen over de globale trends voor de ontwikkeling van het verkeer en van de veilig-

heid zoals deze in het SWOV macro-model zijn uitgewerkt voor gegevens sinds 1950 en overwegingen voor het modeleren van de zogenaamde 'economische golf'. Ook komen voorspellingen over de mobiliteit aan de orde, al dan niet rekening houdend met de ontwikkeling en samenstelling van de bevolking. Vervolgens wordt besproken hoe de mobiliteitsgegevens die zijn opgesplitst naar wijze van vervoer en leeftijdsklasse gemodelleerd worden om tot prognoses te komen.

● Fietsvoorzieningen

De werkgroep 'Wegwijzer fiets' van de stichting C.R.O.W heeft de criteria vastgesteld voor het plannen en vormgeven van fietsvoorzieningen. Voor het item verkeersveiligheid heeft de SWOV de criteria opgesteld. (R-92-70)



● Registratie van de verkeers- onveiligheid in Nederland

Net als in de meeste landen worden in Nederland gegevens van verkeersongevallen verzameld door de politie als registratie van opsporing en vervolging van strafbare feiten. Voorzover verkeersslachtoffers medisch worden behandeld komen zij ook voor in de medische registraties. Daarnaast registreren verzekeringsmaatschappijen schademeldingen aan verzekerde voertuigen. Er bestaan dus meerdere bronnen die gebruikt kunnen worden voor verkeersveiligheidsonderzoek. Echter, geen van deze bronnen is opgezet met de bedoeling gegevens te leveren voor het bijhouden van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid of het onderzoeken van de invloeden daarop. Naast de gegevens over ongevallen en

slachtoffers, zijn ook gegevens nodig over de mate van verkeersdeelnemers. Een belangrijke bron voor deze gegevens is het CBS-onderzoek naar verplaatsingen van personen.

In SWOV-rapport R-93-13 worden genoemde verzamelingen gegevens onder de loep genomen en wordt hun gebruiksmogelijkheden voor onderzoek en beleid beschreven. Vervolgens wordt weergegeven welke wensen de SWOV heeft betreffende de verzameling en opslag van deze gegevens, teneinde beter verkeersveiligheidsonderzoek te kunnen doen.

● Verkeersonveiligheid op rijks- wegen en belangrijke 80 km/ur- wegen

Rijkswaterstaat heeft de SWOV een opdracht verstrekt voor een inventarisatie van de aard en de omvang van de verkeersonveiligheid op rijkswegen en op door- gaande 80 km/ur-wegen. Een

eerste analyse geeft tendensen weer in de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsrisico's per wegtype. Deze risico's nemen in de loop der jaren af op autosnel- wegen, nemen toe op autowegen en blijven gelijk op wegen met geslotenverklaring. De ernst van de ongevallen daalt voor autosnel- wegen en autowegen en stijgt voor wegen met geslotenverklaring. (R-92-69)

● Motorvoertuigverlichting overdag

Het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het (vrijwillig) gebruik van MVO te stimuleren. Om de gevolgen hiervan voor de verkeersveiligheid te kunnen bepalen zijn gegevens nodig. Deze betreffen onder andere het voeren van verlichting door voertuigen die ▶

► bij een ongeval betrokken zijn. Op het ongevallenformulier, dat door de politie bij een ongeval wordt ingevuld, wordt het voeren van licht overdag niet ingevuld. In de afgelopen jaren hebben een aantal politiekorpsen op vrijwillige basis een uitgebreid ongevallenformulier gebruikt, waarop het gebruik van MVO wel ingevuld werd. SWOV-rapport R-93-10 gaat in op de feitelijke stand van zaken betreffende de kwantiteit en kwaliteit van deze registratie en geeft aanbevelingen voor de toekomst. Een ander SWOV-rapport over MVO (R-93-6) gaat over de menin-

gen van de Nederlander over MVO. Door middel van een telefonische enquête is nagegaan wat de houding is van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder ten opzichte van MVO. Meer dan de helft van alle ondervraagde weggebruikers onderschrijft de positieve bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid van auto's op de weg. Ruim de helft is van mening dat met MVO auto's in de stad beter zichtbaar zijn en ruim driekwart vindt dat MVO een positief effect heeft op de zichtbaarheid van auto's op wegen buiten de stad. Meer dan de helft is dan ook van mening dat

de overheid een actief beleid moet voeren m.b.t. MVO. Toch wordt niet zonder meer de koppeling gelegd tussen de bijdrage aan een betere zichtbaarheid en verkeersveiligheid. Een op de drie ondervraagden, automobilisten en fietsers, gelooft niet in een positief effect op de verkeersveiligheid. Reden: het ontstaan van veel ongevallen heeft een heel andere oorzaak; zichtbaarheid is naar hun mening lang niet a tijd de belangrijkste of enige oorzaak voor het ontstaan van ongevallen.

schrift

SWOVschrift 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

Foto's: Paul Voorham, Paul Wesemann, Studio Verkoren

Vormgeving en Druk:

Studiodruk Communicatie

Informatie- en redactieadres:

SWOV, Afdeling Voorlichting en Publiciteit,

Postbus 170, 2260 AD Leidschendam.

telefoon: 070-3209323.

telefax: 0703201261.

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 SWOVschrift 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-56 schriftelijk te bestellen bij de SWOV, Afdeling Voorlichting en Publiciteit, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam.

SWOV Publikaties

Verschenen in het tweede kwartaal van 1993

Lineaire dynamische toestandruimtenode ten in het tijdsdomein.

F.D. Bijleveld.

R-92-52. 35 blz. f 15,-.

Kencijfers voor de verkeersveiligheid ten behoeve van de DHV-studie naar de verkeersveiligheidseffecten van de aanleg van een nieuwe verbinding A-15.

Ir. S.T.M.C. Janssen.

R-92-66. 14 blz. f 10,-.

Definitiestudie verkeers- en voerseducatie van 4 tot 18-jarigen. R.D. Wittink (SWOV) & I.N.L.G. van Schagen (VSC).

R-92-67. 76 blz. f 20,-.

Ontwikkeling van een model voor jaaranalyses ten behoeve van het beleidsinformatiesysteem verkeersveiligheid (B S-V).

F.D. Bijleveld & drs. S. Oppe.

R-92-68. 38 blz. 15,-.

Verkeersveiligheid op rijkswegen en belangrijke 80 km/uur-wegen.

Ir. S.T.M.C. Janssen. R-92-69.

20 blz. f 10,-.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV Jaarverslag 1992.

R-93-1. 64 blz. gratis.

Rapporten, publikaties, brochures en artikelen in 1992.

R-93-2. 18 blz. gratis.

Rapporten, publikaties, brochures en artikelen 1987 t/m 1992.

R-93-3. 75 blz. gratis.

Maatschappelijk draagvlak MVO 1992; resultaten van een enquête onder de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder.

Drs. J.E. Lindeijer.

R-93-6. 68 blz. f 20,-.

HID-autokoplampen en de verkeersveiligheid; een state-of-the-art rapport betreffende hogedruk gasontladingslampen met een beschouwing over de toepassing van u.v.-straling en gepolariseerd licht.

Ing. C.C. Schoon.

R-93-7. 33 blz. f 15,-.

Effecten van hooggeplaatste remlichten; een vervolgstudie van de literatuur verschenen na 1984.

Ing. C.C. Schoon.

R-93-8. 30 blz. f 12,50.

Rijden onder invloed in Nederland, 1991-1992; ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekeindnachten.

M.P.M. Mathijssen.

R-93-9. 46 blz. f 17,50.

Politierregistratie van MVO-gebruik bij ongevallen; mogelijkheden van het voortzetten van de registratie van MVO-gebruik bij ongevallen in 1993.

Drs. J.E. Lindeijer.

R-93-10. 26 blz. f 12,50.