

Wat doet de SWOV?

**Globaal overzicht van doel,
werkwijze en organisatie**



Wat doet de SWOV?

**Globaal overzicht van doel,
werkwijze en organisatie**



STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID SWOV
POSTBUS 71 2270 AB VOORBURG

Inleiding

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV heeft als taak bijdragen te leveren tot de verkeersveiligheid, door middel van wetenschappelijk onderzoek. Zij bevordert bovendien dat voor de verkeersveiligheid gebruik wordt gemaakt van wetenschappelijke gegevens. De SWOV stimuleert dus wetenschappelijk *onderzoek* naar de verkeersveiligheid én de verspreiding van de *resultaten* van dit onderzoek in een zo breed mogelijke kring.

De SWOV heeft alle aspecten van, en raakvlakken met, de verkeersveiligheid als werkterrein. De overheid is haar belangrijkste opdrachtgever voor onderzoeken gericht op het nemen van beleidsmaatregelen. Onderzoek dat niet direct op maatregelen is gericht, gebeurt op eigen initiatief.

De SWOV besteedt ook onderzoek uit aan derden. Zo vervult zij tevens een coördinerende functie bij de opzet van verkeersveiligheidsonderzoek in ons land. De regering heeft dit in het Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid omschreven als 'een soort architectenfunctie'. Ook vertegenwoordigt de SWOV Nederland in een aantal internationale onderzoeksgroepen die werkzaam zijn ten behoeve van de verkeersveiligheid.

De onderzoekresultaten en kennis worden verspreid

— onder beleidsinstanties die onderzoekresultaten kunnen toepassen,

— binnen de wetenschap, om onderzoekresultaten en -methoden uit te wisselen, en

— onder instanties en personen die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Historische ontwikkeling

De SWOV verricht onderzoek naar zo veilig mogelijke bermbeveiliging

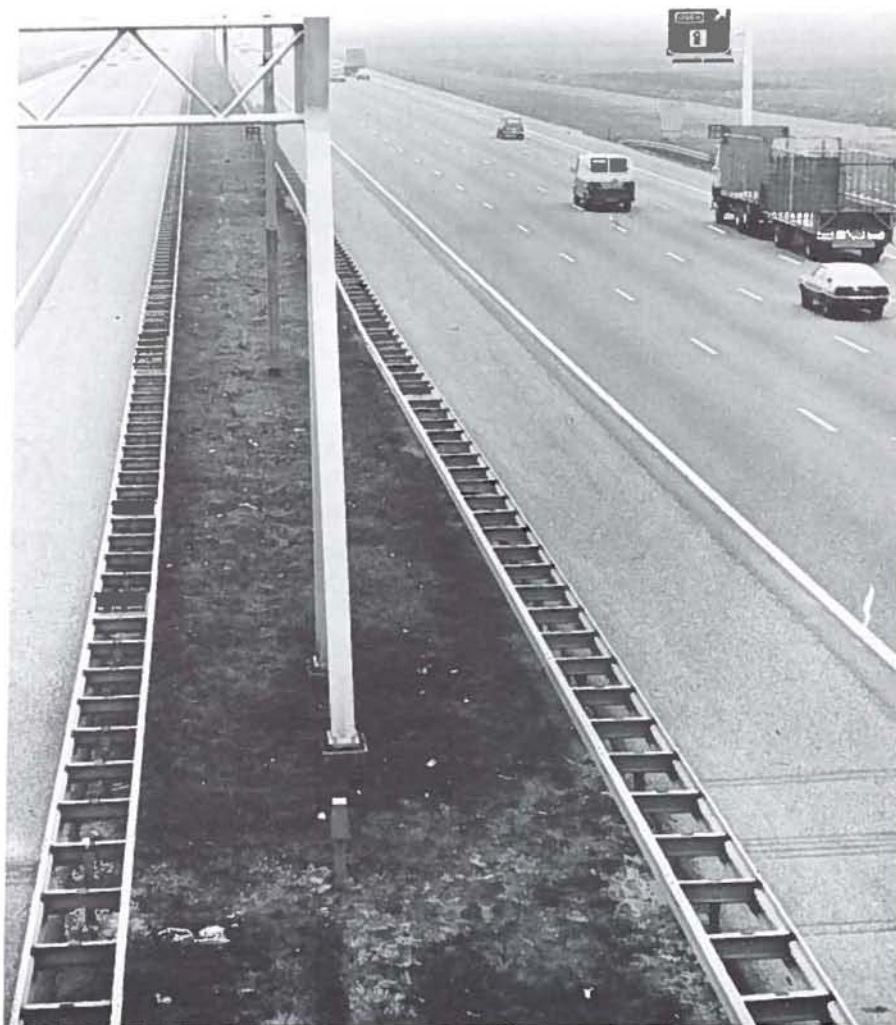
De SWOV is in 1962 opgericht op initiatief van de minister van Verkeer en Waterstaat, de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en de Nederlandse Vereniging van Automobilassuradeuren (NVVA). Aanleiding waren de voortdurende toename van het aantal verkeersslachtoffers en het besef dat wetenschappelijk onderzoek onontbeerlijk is voor een effectieve aanpak van de verkeersonveiligheid. Tot de eerste onderwerpen van onderzoek behoorden: wegverlichting, bermbeveiliging en de ongevalsgevoeligheid van de bromfietser. Een belangrijke opdracht in de beginjaren was het leveren van bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid die de regering in 1967 uitbracht (1,2).

Gevraagd werd:

- een beschouwing te leveren over de onderlinge samenhang van factoren die de verkeersveiligheid bepalen;
- wegen aan te geven waarlangs de verkeersveiligheid kan worden bevorderd.

De Bijdragen steunden hoofdzakelijk op buitenlandse literatuur, omdat er tot dan toe in ons land nog weinig wetenschappelijk onderzoek naar de verkeersveiligheid was verricht. Het aantal onderzoekprojecten breidde zich uit. Daarna is de SWOV-organisatie ook ingesteld op het geven van adviezen en consulten op korte termijn.

In 1975 bracht de regering het Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid



Voetgangersgebieden bevorderen de leefbaarheid en de verkeersveiligheid

uit (3). De SWOV leverde hiervoor de Bouwstenen (4), die een inventarisatie bevatten van bestaande kennis. Verder werd aangegeven welk nieuw onderzoek verricht zou moeten worden. Een aantal suggesties werd overgenomen in het Beleidsplan, maar door de economische teruggang zijn sommige van de voorgestelde onderzoeken niet van de grond gekomen.

Het Beleidsplan geeft aan dat in de zeventiger jaren in het maatschappelijk denken over de verkeersveiligheid een verschuiving heeft plaatsgevonden. Veel meer dan vroeger moeten de belangen van mobiliteit afgewogen worden tegen die van het woon-, werk- en leefmilieu. Zo zijn andere aandachtsgebieden ontstaan.

Lag vroeger het zwaartepunt op het autoverkeer, met de nadruk op de verkeersafwikkeling, tegenwoordig wordt meer aandacht besteed aan het niet-gemotoriseerde verkeer: de voetganger en de fietser, en speciaal de meest kwetsbaren onder hen: de jeugdige en oude verkeersdeelnemers. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 'verblijfgebieden' en 'vervoersgebieden'. In verblijfgebieden staat het wandelen, winkelen en recreëren voorop, terwijl in vervoersgebieden de verplaatsing hoofddoel is. Het verkeer wordt in deze gebieden verschillend gewaardeerd. Wat dit voor consequenties zal hebben op het verkeersveiligheidsbeleid is op dit moment nog geen uitgemaakte zaak. Er zijn vele alternatieven denkbaar, de discussie



hierover is volop gaande. De centrale doelstelling in het verkeersveiligheidsbeleid blijft intussen het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers, uitgaande van de behoefte van de verkeersdeelnemers om zich te verplaatsen. Gezocht wordt naar de meest optimale relatie in een vervoersstelsel tussen het voldoen aan de verplaatsingsbehoefte en het terugdringen van de onveiligheid die als gevolg daarvan optreedt. Binnen dat kader verricht de SWOV haar onderzoek.

Beschrijving van de verkeersonveiligheid

Ongevallengegevens

Om wetenschappelijk onderzoek te kunnen doen zijn zo objectief mogelijke gegevens nodig. De gegevens moeten juist, betrouwbaar zijn; volledig weergeven wat het probleem is of daarvan een goede doorsnee zijn, representatief zijn, en snel opleverbaar zijn.

In het onderzoek naar de verkeersonveiligheid wordt in de eerste plaats gebruik gemaakt van ongevallengegevens, vooral van ongevallen waarbij doden of zwaar gewonden vallen. Om de ongevallenregistratie nog te verbeteren ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek heeft de SWOV bevorderd dat naar een nieuw systeem gezocht werd (5). Op 1 januari 1975 werd onder beheer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Dienst Verkeersongevallenregistratie, de VOR, ingesteld die gedeeltematig tegemoet komt aan de vereisten.

Conflictobservatie

Voor het aangeven van de verkeersonveiligheid zijn ongevallengegevens niet altijd beschikbaar. In woonbuurten bijvoorbeeld vinden te weinig ongevallen plaats om volgens wetenschappelijke vereisten juist onderzoek te doen. Daarom wordt naar aanvullende of vervangende gegevens gezocht door observatie en analyse van bijna-botsingen of andere conflic-



ten waarbij verkeersdeelnemers 'met de schrik vrijkomen'. De objectiviteit van zulke gegevens is minder groot dan bij de ongevallenregistratie. Bovendien bestaat internationaal geen overeenstemming over de vraag wat onder 'conflict' precies wordt verstaan. Hierover vindt onderzoek plaats (6). Het onderzoek in woonbuurten heeft tot een nadere bezinning geleid op wat men onder verkeersonveiligheid dient te verstaan. Zoals reeds vermeld worden in woonbuurten de belangen van het verkeer afgewogen tegen de behoeftes om te wandelen, winkelen en recreëren. De bewoners willen zich niet voortdurend om het verkeer te hoeven bekommeren of zich in hun vrijheid belemmerd voelen. Hun

gevoelens over verkeersonveiligheid zijn dus ook erg belangrijk. Met enquêtes worden deze gevoelens gemeten.

Vergelijkingen

De aantallen doden en ernstig gewonden geven belangrijke aanwijzingen voor de verkeersonveiligheid. De verkeersonveiligheid kan hiermee als volksgezondheidsprobleem worden vergeleken met andere bedreigingen voor leven en gezondheid. Zo kan aangegeven worden welke prioriteit de verkeersonveiligheid moet krijgen. Om te bepalen waar de problemen

Toenemende motorisering leidt niet altijd tot meer onveiligheid; weinig snelheidsverschillen in een dichte verkeersstroom en meer ervaring van de bestuurders hebben gunstige effecten



binnen de verkeersonveiligheid zelf liggen, is een nadere beschrijving nodig. Een uitsplitsing onder de verkeersslachtoffers, naar leeftijd, naar de wijze waarop men aan het verkeer deelnam, naar omstandigheden waaronder ongevallen plaatsvonden enz., is nodig.

Om vergelijkingen te kunnen maken moeten ongevalgegevens bovendien in verband worden gebracht met de mate van verkeersdeelname. Ter illustratie: Het aantal verkeersdoden lag in 1975 15% lager dan in 1968, het aantal reizigerskilometers is in die periode toegenomen. Per afgelegde reizigerskilometer was dus sprake van een grotere afname van het aantal verkeersdoden. Zo gezien is de

vermindering van de verkeersonveiligheid groter dan de absolute cijfers doen vermoeden. Deze daling hangt samen met de toename van de motorisering en de verkeersdichtheid. De spreiding in rijnsnelheden is daardoor kleiner, er zijn relatief minder onervaren rijders en de verkeersdeelnemers zijn meer aan elkaar gewend geraakt. Bovendien zijn de verkeersvoorzieningen verbeterd en maatregelen genomen zoals de plaatsing van geleiderailconstructies op autosnelwegen, de draagplicht van autogordels en bromfietshelmen en de alcoholwet. Om deze effecten te kunnen kwantificeren zijn vele gegevens nodig. Uitgaande van bepaalde activiteiten.

noemen we de kans voor de betrokkenen op een ongeval met een bepaalde ernstige afloop het ongevalsrisico. Elke groep verkeersdeelnemers heeft eigen risicofactoren die als basis kunnen dienen voor het stellen van prioriteiten in het verkeersveiligheidsbeleid. Deze risicofactoren worden mede bepaald door de mate van deelname aan het verkeer en blootstelling aan gevaarlijke situaties. Hoewel bijna de helft van het aantal verkeersdoden valt onder inzittenden van personenauto's is de kans van een auto-inzittende om gedood te worden per afgelegde kilometer vier keer zo klein als van een voetganger. De inzittenden van een bus lopen nagenoeg geen risico

Probleemanalyse

Is bepaald waar prioriteiten in de verkeersonveiligheid liggen, dan gaan we op zoek naar mogelijke oorzaken. Voordat maatregelen kunnen worden getroffen voor een bepaalde groep verkeersdeelnemers, moet bekend zijn in welke situaties en onder welke omstandigheden de kwetsbaarheid het grootst is. Voor het langzaam verkeer zijn dat bijvoorbeeld de straten in een woonbuurt voor personenauto's is een nat wegdek bijvoorbeeld een bijzondere bedreiging. Straten in een woonbuurt zijn onder andere veiliger te maken door vrijliggende fietspaden of een woonerf aan te leggen.

Een nat wegdek is te verbeteren door voorzieningen te treffen die plasvorming tegengaan of het wegdek stroever maken. Bijna altijd zijn meerdere maatregelen mogelijk. De oorzaak van een ongeval ligt namelijk bijna nooit in een factor. Toch denkt men dit nog vaak, en meestal worden dan de verkeersdeelnemers als de schuldigen aangewezen. Menselijke beperkingen spelen wel altijd een rol bij het ontstaan van een ongeval. Maar eigenschappen van de voertuigen, van de wegen met hun voorzieningen, en klimatologische of geografische omstandigheden, zijn evenzeer van belang.

De SWOV heeft in haar Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid het ongeval beschreven als een ongewenste samenloop van omstandigheden en gebeurtenissen. De invloed die de mens daarop heeft kan slechts verantwoord worden bepaald als rekening wordt gehouden met andere invloeden. Bijvoorbeeld: als een automobilist die nog maar korte tijd zijn rijbewijs heeft, bij een botsing betrokken raakt, is een verklaring over 'onervarenheid' te vaag en niet afdoende. Wellicht regende het hard op het moment van de botsing, was het wegdek slipgevaarlijk en dwong een andere bestuurder tot een noodmanoeuvre, waarna de onervaren bestuurder de controle over het stuur verloor.

Bij het treffen van maatregelen moet de overheid dus uitgaan van het

verkeersgedrag als resultaat van verschillende omstandigheden en gebeurtenissen die op elkaar inwerken. Om het verkeersgedrag te beïnvloeden blijkt het meestal effectiever te zijn om iets aan de weg of de voertuigen te veranderen dan om de mensen normen op te leggen waaraan zij eigenlijk moeten voldoen. Bovendien moeten we bij de beperkte mogelijkheden van de mens rekening houden met leeftijd, ervaring en interne omstandigheden, zoals vermoedheid en spanningen. De verkeerssituatie moet in feite op de 'minst begaafde' en 'zwakste' groep van gebruikers worden afgestemd. Als de verkeersomgeving is aangepast aan het 'menselijk kunnen' dan heeft ook de verkeersopvoeding het grootste effect.

Omdat er bij een ongeval bijna altijd een aantal verschillende factoren een rol spelen, die elkaar bovendien nog kunnen versterken, is het moeilijk om effecten van een maatregel precies vast te stellen. Bovendien is het verkeer voortdurend aan allerlei veranderingen onderhevig. De SWOV heeft echter onder meer voor de draagplicht van autogordels en bromfietshelmen en voor de alcoholwet de effectiviteit bij benadering kunnen aangeven (7,8).

Welke maatregel wordt gekozen hangt niet alleen af van het effect op de veiligheid of van de kosten om de maatregel in te voeren. Er zal ook een afweging moeten plaatsvinden tussen

het effect op de veiligheid en de mate waarin het vervoersysteem (het voorzien in de behoefte aan verplaatsingen) wordt aangetast. Die keuze kan worden vergemakkelijkt door mogelijke maatregelen aan te geven die het doel van het vervoersysteem in meerdere of mindere mate aantasten. Dat maakt de belangenafweging eenvoudiger. Het is mogelijk op deze wijze een strategie op te stellen om de onveiligheid terug te dringen. De SWOV heeft een dergelijke strategie uitgewerkt.

Systeembenadering

Voor die strategie maakt de SWOV gebruik van de systeembenadering (9). Verkeersonveiligheid is een bijproduct van het vervoersysteem, dat als voornaamste doel verplaatsingen heeft. De systeembenadering stelt ons in staat een afweging te maken tussen het aantal verplaatsingen en de verkeersonveiligheid. Het is ook een geschikte methode om de complexe wisselwerking te beschrijven tussen de verschillende factoren die bij ongevallen een rol spelen.

Onderzoek naar de invloeden van deze factoren vraagt kennis uit vele takken van de wetenschap, zoals de natuurtechnische, sociale, medische, economische en juridische wetenschap. Ook de integratie van deze kennis kan met de systeembenadering worden gerealiseerd.

De SWOV gebruikt de 'Energy-Transfer Analysis' van Haddon (10) om voor de verkeersveiligheid een strategie uit te werken. Toegepast op de verkeersveiligheid kan deze als volgt worden omschreven.

Om een verplaatsing mogelijk te maken is opbouw van bewegingsenergie noodzakelijk. Deze bewegingsenergie kan echter niet altijd volledig in de hand gehouden worden bijvoorbeeld wanneer een voertuig slipt. Wellicht is nog een correctie mogelijk.

Lukt dit niet en ontstaat materiële schade of letsel dan spreken we van een ongeval. Als niet snel genoeg hulp wordt geboden kunnen schade en letsel zich nog uitbreiden. Dit proces is ingedeeld in zes fasen, waarin telkens een andere soort maatregelen mogelijk is. Deze fasen worden hier besproken in de volgorde waarin eerst de aantasting van het doel van het vervoersysteem het grootst is en deze vervolgens steeds kleiner is. De meest efficiënte zoekstrategie bij het nemen van maatregelen is de reeks in omgekeerde volgorde te behandelen.

Maatregelen in fase 1 houden een vermindering in van het aantal afgelegde kilometers door het terugdringen van de mobiliteit. Fase 2 is gericht op een beperking van de opbouw van bewegingsenergie door bijvoorbeeld een groter gebruik van openbaar vervoer of de fiets, of

De invoering van de draagplicht van bromfietshelmen heeft belangrijk bijgedragen tot de recente daling van het aantal bromfietzers die in het verkeer om het leven komen



door snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerde verkeer.

De tijd voor verplaatsingen wordt in het algemeen langer, mogelijk beperkt dit ook de totale lengte van de verplaatsingen.

In fase 3 wordt de opbouw van bewegingsenergie niet meer aangetast.

Voorkomen moet worden dat zij op ongewenste wijze vrijkomt: *incidentpreventie*. De verkeersvoorzieningen dienen afgestemd te zijn op de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemers. Regels moeten inzicht geven in het juiste gebruik van die voorzieningen.

In fase 4 wordt controle over het vrijkomen van bewegingsenergie verloren.

Voorkomen moet worden dat schade of letsel ontstaat: *ongevallenpreventie*. Maatregelen zijn onder andere scheiding van verschillende categorieën verkeersdeelnemers in ruimte (aparte fietspaden enz.) en tijd (verkeerslichten bijv.), of het scheppen van gelegenheid voor noodmanoeuvres.

In fase 5 vindt een ongeval plaats maar moet voorkomen worden dat letsel ontstaat, of gezorgd worden voor een beperking van letsel en/of schade. Letsel telt in het algemeen zwaarder, dan materiele schade.

Maatregelen zijn bijv. kreukelzones in auto's, bermbeveiligingsconstructies, bromfietshelmen, autogordels.

In fase 6 wordt gepoogd te voorkomen dat eenmaal opgetreden letsel of



schade zich uitbreidt. Hiertoe is een snelle en goede hulpverlening vereist.

Deze wijze van benadering kan voorkomen dat neveneffecten van een maatregel over het hoofd worden gezien, zoals bijvoorbeeld het effect op de verkeersafwikkeling.

De systeembenadering kan uiteraard ook gebruikt worden om het doel van het vervoersysteem af te wegen tegen de doelstellingen van andere systemen, zoals het woonsysteem, het ruimtelijke-orderingsysteem, het energiesysteem, het milieusysteem, het welzijnsysteem. De verkeersveiligheid zal daarbij in verband worden gebracht met bijvoorbeeld brandstofbeperking, leefbaarheid in een woon-

straat, verplaatsing van werkgelegenheid naar gebieden met veel pendelaars enz. In de maatschappelijke discussies worden deze relaties steeds meer van belang.

Organisatie

Het onderzoek van de SWOV is voor een belangrijk deel gericht op gegevens voor beleidsmaatregelen. De meeste opdrachten hiervoor zijn afkomstig van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Daardoor wordt dus reeds een groot gedeelte van het onderzoeksprogramma bepaald.

In de afgelopen jaren zijn echter ook steeds meer opdrachten gekomen van provinciale of gemeentelijke overheden.

Ontvangt de SWOV een opdracht, dan wordt eerst bekeken welke oplossingen voor het probleem reeds bekend zijn. Er wordt dus een inventarisatie van de bestaande wetenschappelijke kennis gemaakt. Soms is het mogelijk dat studie van de literatuur uit binnen- en buitenland nieuw onderzoek overbodig maakt. Is wel onderzoek nodig, dan duurt het vaak enkele jaren voordat een opdracht is voltooid.

De SWOV bepaalt zelf welk onderzoek gedaan wordt dat niet direct gericht is op maatregelen. Bijvoorbeeld onderzoek om het verkeersonveiligheidsprobleem te beschrijven, theorievorming ten behoeve van toekomstig onderzoek, het verbeteren van onderzoeksmethoden, en het doen van prognoses.

Door middel van programmering, planning en beheer van het SWOV-onderzoek wordt getracht zo goed mogelijk te voldoen aan de groeiende en wisselende vraag naar onderzoek-



resultaten, gegeven de beschikbare mankracht en financiën. Prioriteiten in het onderzoeksprogramma worden vastgesteld door een beoordeling van het maatschappelijk belang en het beleidsbelang, de reeds aanwezige kennis, de beschikbare tijd en middelen, en de verwachting over de uitkomsten van een onderzoek. Een belangrijke maat voor het maatschappelijk belang is de beoordeling en waardering van het risico dat verkeersdeelnemers zelf lopen en dat zij voor anderen vertegenwoordigen. Voetgangers bijvoorbeeld beteken nauwelijks of geen risico voor anderen, maar hun eigen risico is per afgelegde kilometer vier maal hoger dan van inzittenden van personen-

Reiniging van het wegdek om nieuwe ongevallen te voorkomen

auto's. Voetgangers moeten dan ook beschermd worden o.a. door maatregelen om de andere vervoerswijzen minder bedreigend te maken.

Kennisverspreiding

Uit de doelstelling van de SWOV volgt haar *beleidondersteunende functie*. Het is niet voldoende dat er wetenschappelijke kennis wordt verzameld. De kennis moet kunnen worden toegepast in het beleid. De SWOV houdt zich op de hoogte van het gevoerde beleid en beleidveranderingen om op toekomstige vragen te kunnen inspelen. Anderzijds tracht zij de beleidvoerders te wijzen op

ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid. Deze aansluiting van beleid en kennisverzameling vindt voorlopig bijna alleen op het niveau van de rijksoverheid plaats.

Naast haar beleidondersteunende functie heeft de SWOV een *maatschappelijke verantwoordelijkheid*.

De rijksoverheid voorziet in negentig procent van de benodigde inkomsten en bepaalt een belangrijk deel van het onderzoekprogramma. Maar de SWOV behoudt intussen een grote mate van onafhankelijkheid; zij moet kritisch de ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid kunnen volgen, en kennis naar buiten kunnen brengen. De verantwoordelijkheden in de relatie onderzoek — beleid zijn dan ook duidelijk gescheiden. De SWOV inventariseert, analyseert, interpreteert, en verantwoordt deze activiteiten volgens de spelregels van de wetenschap. De beleidvoerder komt tot beslissingen aan de hand van (of ondanks) resultaten van wetenschappelijk onderzoek en op grond van andere overwegingen.

De SWOV geeft vorm aan haar maatschappelijke verantwoordelijkheid door haar *kennis openbaar* te maken. Reeds jarenlang hanteert zij de stelregel dat elk onderzoek openbaar wordt gemaakt. Een opdrachtgever kan deze openbaarmaking hoogstens één jaar tegenhouden. Het streven van de SWOV is steeds een zo groot mogelijke groep relevante personen en instellingen te bereiken (politici,



overheden, belangengroeperingen). De resultaten van een onderzoek worden in verschillende vormen gepresenteerd, aansluitend op behoeftes en kennisniveaus.

In eerste instantie verschijnt een rapport waar in verslag wordt gedaan van een onderzoek met een volledige wetenschappelijke verantwoording. Dit is bestemd voor de opdrachtgever(s). Vervolgens wordt het rapport verder verspreid onder een door de SWOV vastgestelde groep (actieve openbaarmaking) of wordt vermeld dat het op aanvraag beschikbaar is (passieve openbaarmaking). Rapporten zijn tegen druk- en verzendkosten verkrijgbaar. Ze vinden voor al hun weg bij de

beleidsinstanties.

De wetenschappelijke medewerkers schrijven verder artikelen in tijdschriften, houden lezingen en voordrachten, nemen deel aan symposia en verzorgen onderwijsprogramma's op HBO- en universitair niveau. Medewerkers van de afdeling Voorlichting verzorgen de redactie, presentatie en verspreiding van wetenschappelijke rapporten, artikelen en de neerslag van lezingen en voordrachten. Zij schrijven voorts brochures, gezamenlijk of in overleg met de wetenschappelijke medewerkers. Die brochures worden gratis verspreid. Het gaat dan om onderzoekgegevens met een breed maatschappelijk belang. Vantevoren is vastgesteld

welke groepen hiermee — anders dan met de rapporten — op de hoogte moeten komen van de kennis uit een onderzoek.

Verder maakt de afdeling Voorlichting een informatieblad, SWOV-schrift, dat verstuurd wordt naar 5000 adressen. In deze groep zijn opgenomen instanties en personen die direct of indirect werkzaam zijn op het gebied van de verkeersveiligheid of raakvlakken daarmee, en de massa-media. Veel aandacht wordt besteed aan serviceverlening aan de 'pers'. De nieuwsmedia worden geïnformeerd over onderzoekresultaten en maandelijks verschijnt een bulletin dat de redacties informatie geeft over een verkeersveiligheidsonderwerp dat in de maatschappelijke belangstelling staat. Tenslotte worden vragen van instanties of particulieren beantwoord. De voorlichting van de SWOV is primair gericht op het belang van de 'consument': de verkeersdeelnemer.

Samenwerking

De SWOV is vertegenwoordigd in vele adviesorganen van de overheid, en werkt samen met beleidsinstanties. De belangrijkste wetenschappelijke instituten met wie wordt samengewerkt of aan wie onderzoek wordt uitbesteed zijn de instituten van de Nederlandse Centrale Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO en van de verschillende universi-

teiten en hogescholen.

Internationaal vindt samenwerking en uitwisseling van kennis vooral plaats in het kader van het Road Research Programme van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling. Medewerkers van de SWOV vertegenwoordigen Nederland in een aantal onderzoeksgroepen, die door de OESO zijn opgericht. Andere internationale organen waarmee contacten bestaan zijn o.a. de Europese Gemeenschap, de Raad van Europa en de Wereldgezondheidsorganisatie.

Afdelingen

De SWOV is uitgeroepd tot een instituut met ongeveer honderd medewerkers. Zij kent de volgende afdelingen: Projectvoorbereiding en adviezen (geeft gestalte aan de beleidsondersteunende functie door in te spelen op beleidsvragen en het uitbrengen van adviezen), Pre-crash-onderzoek (gericht op de situatie vóór het ongeval); Crash- en Post-crash-onderzoek (gericht op de situatie tijdens en na het ongeval); Methoden en technieken; Onderzoekcoördinatie; Algemene Zaken; Personeelszaken en Voorlichting.

Het Bestuur

In het Stichtingsbestuur van de SWOV, onder voorzitterschap van Drs Th. J. Westerhout, hebben vertegenwoordigers zitting van verschillende ministeries, het bedrijfsleven en belangrijke maatschappelijke instellingen. Zij zijn gekozen op voordracht van de volgende instanties of organisaties: de Minister van Verkeer en Waterstaat; de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne; de Minister van Onderwijs en Wetenschappen; de Minister van Binnenlandse Zaken; de Minister van Justitie; de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB; de Nederlandse Vereniging van Automobilassuradeuren (NVVA); de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiëlandbouw (RAI); de Vereniging van Nederlandse Gemeenten; de Vergadering van Hoofden van Provinciale Waterstaatsdiensten; en de Centrale Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO. Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir. E. Asmussen, die als directeur ook aan de bestuursvergaderingen deelneemt. De SWOV is gevestigd aan de Ridder Snouckaertlaan 7, Postbus 71, 2270 AB Voorburg, tel. 070-694121.

Bij de Afdeling Voorlichting is een lijst van publicaties, rapporten en artikelen verkrijgbaar en kan men terecht voor nadere informatie.

Literatuurverwijzingen

- (1) Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid. (SWOV, 1965). Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1967.
- (2) Nota Verkeersveiligheid. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1967.
- (3) Beleidsplan voor de verkeersveiligheid, Tweede Kamer der Staten Generaal, zitting 1975-1976, 13704, nrs. 1-2.
- (4) Bouwstenen voor het Beleidsplan Verkeersveiligheid, Deel I t/m V. SWOV, Voorburg, 1974.
- (5) Een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' voor verkeersveiligheidsonderzoek. SWOV, Voorburg, 1972.
- (6) De ontwikkeling en de toepassing van de conflictmethode alsmede de internationale samenwerking in verkeersveiligheidsonderzoek. Drs. J.H. Kraay, R-79-21. SWOV, Voorburg, 1979.
- (7) Alcoholgebruik onder automobilisten. Drs. P.C. Noordzij, A.A. Vis en ing. J.A. Mulder. R-78-19. SWOV, Voorburg, 1978.
- (8) Invloed van het gebruik van helmen door bromfietzers en autogordels door inzittenden van personenauto's op de verkeersveiligheid. A. Blokpoel, J. van Minnen, jr. L.T.B. van Kampen en drs. P.C. Noordzij. R-78-22. SWOV, Voorburg, 1978.
- (9) Systeemveiligheid: Een inventarisatie van de toestand. Ir. E. Asmussen. Publikatie 1979-2. SWOV, Voorburg, 1978.
- (10) On the escape of tigers: An ecological note. W. Haddon jr. In: Ferry, T.S. & Weaver, D.A. (eds.), Directions in safety, pp. 87-94. Charles C. Thomas, Springfield, Illinois, 1976.

Foto's: blz. 3, 8, 9, 11 Studio Verkoren, ('s-Gravenhage); blz. 4 Pam Sok & Jaap Ruurs fotografie, Voorburg; blz. 6, 10 Fotopersbureau Jos van Leeuwen, 's-Gravenhage.

