

SWOV Schiedamschen Verkeersveiligheids Onderzoek



uitgave van de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid SWOV
verschijnt eenmaal per drie maanden

september
1979

Cijfers en ontwikkelingen rond de verkeersonveiligheid in Nederland

Deze maand is het SWOV-consult 'De verkeersonveiligheid in Nederland' openbaar geworden. Het schetst een beeld van de omvang en de ontwikkeling op dit gebied in de laatste jaren.

Het consult werd gemaakt in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid, voor een vergadering van ministers van de zogenaamde kerndepartementen. Dat zijn die ministeries die zich direct of indirect met de verkeersonveiligheid bezig houden. Er is veel cijfermatig en statistisch materiaal in het consult te vinden. Enkele voorbeelden daarvan zijn hieronder aan te treffen. Daarnaast

wordt gewezen op enkele speciale ontwikkelingen. Ook die worden hieronder aangestipt.

Opmerkelijke zaken

Het blijkt, dat in de leeftijdsgroep van 15 tot 20 jaar verkeersletsel verreweg de belangrijkste doodsoorzaak is. In 1976/77 kwamen per jaar circa 700 personen uit deze groep om het leven. Het aandeel in het totale aantal verkeersdoden is daarmee het hoogst van alle leeftijdsgroepen. Een schril contrast met de situatie van bijvoorbeeld 1950, toen er nog geen sprake was van massamotorisering (zie grafiek op pagina 2).

In de afgelopen jaren komen per jaar ongeveer 300 kinderen tot 15 jaar in het verkeer om. Dat is 12% van het totale aantal verkeersdoden.

Een ander aspect dat aandacht vraagt is het alcoholgebruik onder verkeersdeelnemers. Uit SWOV-metingen blijkt een stijgende lijn in de alcoholconsumptie onder bestuurders van personenauto's. In het najaar van 1977 was bijna weer het niveau bereikt van voor de alcoholwet van 1 november 1974.

Wanneer in 1977 geen automobilist alcohol zou hebben gedronken, dan



Inhoud

Cijfers en ontwikkelingen rond de verkeersveiligheid in Nederland	1
Steden verkeersveiliger gemaakt	2
Onvoldoende stroefheid van wegdekken in Noord-Brabant wordt aangepakt	3
Integraalhelmen: balans positief	5
Waarschuwingssysteem voor windhinder op de Moerdijkbrug	6
Bestrijding van verkeersonveiligheid in ontwikkelingslanden	8

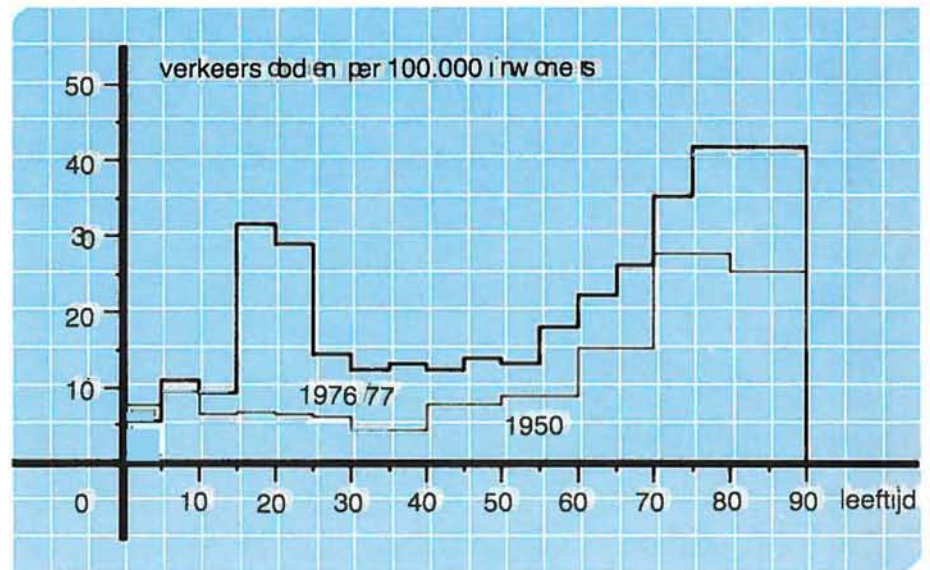
zouden er minstens 200 doden minder zijn gevallen.

Voertuig en weg

De vrachtwagen neemt bij ongevallen met dodelijke afloop een uitzonderlijke positie in. Personenauto's leggen tien maal het totale aantal kilometers van vrachtwagens af, maar ze zijn maar iets meer dan twee keer zo vaak bij ongevallen met dodelijke afloop betrokken. De SWOV is inmiddels bezig met het opzetten van een onderzoek naar mogelijke maatregelen om dit relatief grote gevaar van vrachtwagens te beteugelen.

Op een geheel ander gebied zijn al wel maatregelen voorhanden om de verkeersveiligheid te bevorderen. Dat is het probleem van de onvoldoende wegdekstroefheid.

Met name bij een nat wegdek is onvoldoende stroefheid riskant, zoals wordt uitgelegd in het bericht over stroefheid op Noordbrabantse wegen op pagina 3. Daarin worden ook aanbevelingen behandeld omtrent te treffen maatregelen. Al enkele jaren neemt het aandeel van rijkswegen toe dat niet aan de Rijksrichtlijnen voor de stroefheid voldoet. Voor de overige wegen gelden geen richtlijnen



maar gebleken is dat 20 tot 30 % een zeer lage stroefheid bezit.

Internationale vergelijking

De verkeersonveiligheid in ons land neemt vergeleken met de ons omringende landen geen bijzonder ongunstige plaats in met 18 verkeersdoden per 100.000 inwoners. Alleen in De-

Grafiek van de verkeersdoden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse voor 1976/77 en 1950.

nemarken en Engeland is het veiliger.

Geïnteresseerden in het consult verwijzen wij naar pagina 7. □

Steden verkeersveiliger gemaakt; van Uppsala tot Singapore

In zeer uiteenlopende steden als Reading in Engeland, Uppsala in Zweden, Nagoya in Japan en Singapore zijn de afgelopen jaren verkeersmaatregelen genomen in de stadscentra, die mede tot doel hadden de verkeersveiligheid te verbeteren. Het waren zeer uiteenlopende maatregelen, die desondanks overal tot verbeteringen leidden. In de doelstellingen bleken overigens opmerkelijk vaak overeenkomsten: de hoeveelheid autoverkeer moest worden vermindert, het overblijvende verkeer beter beheersbaar worden gemaakt en aan voetgangers en fietsers extra zorg worden besteed.

Dat waren enige punten uit een SWOV-bijdrage aan een onlangs in Parijs gehouden symposium over verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers, georganiseerd door de OESO, de Organisatie voor Econo-

mische Samenwerking en Ontwikkeling.

Niet te kleine schaal

In deze op literatuuronderzoek gebaseerde bijdrage werd wel gewaarschuwd tegen maatregelen op te kleine schaal. Die bergen de mogelijkheid in zich dat de problemen slechts worden verplaatst naar omliggende gebieden. Verder is voorzichtigheid geboden met het te vroeg – bijvoorbeeld binnen een jaar – vaststellen van de effecten op de verkeersveiligheid.

Verbetering in woonwijken

Tevens kwam de verkeersveiligheid in woonwijken aan bod. Ook die kan in positieve zin worden beïnvloed. Dan zullen wegen voor het doorgaan- de verkeer en wegen die de wijk ontsluiten buiten het eigenlijke woonge-

bied moeten liggen. De woonhuizen zelf liggen het veiligst aan straten die slechts voor het bereiken van bestemmingen in die straat worden gebruikt. Doodlopende woonstraten voldoen op dit punt het best.

Daar waar woningen toch langs wijk-ontsluitingswegen liggen, moeten maatregelen worden genomen om zwakkere verkeersdeelnemers te beschermen. Dit betekent aanpassing van het gedrag van het snelverkeer aan het langzame verkeer. Het 'woonerf' is een voorbeeld van een ontwikkeling in die richting.

In het julinummer van de ANWB-uitgave Verkeerskunde is een artikel over de SWOV-bijdrage opgenomen. Geïnteresseerden in het volledige, Engelstalige rapport verwijzen wij naar pagina 7. □

Onvoldoende stroefheid van wegdekken in Noord-Brabant wordt aangepakt

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant zullen een nog nader te bepalen bedrag beschikbaar stellen voor de verbetering van de stroefheid van wegdekken van provinciale wegen. Aanleiding hiervoor was het SWOV-rapport 'De verkeersveiligheid in de provincie Noord-Brabant IV', dat vorig jaar verscheen. Dit rapport is onderdeel van een uitgebreid SWOV-onderzoek in deze provincie.

De in het genoemde rapport vervatte gegevens blijken trouwens nagenoeg overeen te komen met het landelijke beeld. Er is dus zeker geen sprake van een specifiek Noordbrabants probleem.

Gezien het belang leek het nuttig deze problematiek in het algemeen nog eens te belichten. Daarnaast wordt nog op de achtergronden van het uitgebreide SWOV-onderzoek in Noord-Brabant ingegaan.

Langlopend onderzoek

In 1975 heeft de SWOV een onderzoek ingesteld naar de mate van verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant. Toen bleek dat deze provincie weliswaar niet de meest onveilige is, maar wel tot de minst veilige behoort.

Naar aanleiding van dit onderzoek lieten de opdrachtgevers, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Gedeputeerde Staten, een meer gedetailleerd onderzoek door de SWOV uitvoeren. Daaruit kwam een aantal aandachtspunten naar voren, waarop de verkeersveiligheid in deze provincie aantoonbaar en negatief verschilt van die in de rest van Nederland. Het onderzoek naar de oorzaken van die verschillen is nog in volle gang. Daarnaast geeft de SWOV in het kader van dit uitgebreide onderzoek adviezen over meer algemene problemen op verkeersveiligheidsgebied, die niet alleen voor deze provincie gelden. Het zijn problemen waarover de SWOV al veel kennis heeft vergaard: het ontstaan van ongevallen als gevolg van onvoldoende wrijving tussen band en wegdek is daarvan een goed voorbeeld.

Over dat onderwerp, maar dan toegevoegd op de Noordbrabantse situatie, handelt het genoemde SWOV-rapport.

Stroeve wegen, minder risico

Rijden op natte wegen is voor alle



soorten verkeersdeelnemers relatief gevaarlijk. Uit gegevens blijkt dat automobilisten dan ruim twee keer zoveel kans hebben op een dodelijk ongeval als op een droge weg.

Gegevens over bestuurders van tweewielers ontbreken, maar zullen zeker niet gunstiger zijn. En dat nog afgezien van de aanmerkelijk grotere kans op ongevallen met letsel of alleen materiële schade.

Zou men er in slagen de kans op ongevallen op een nat wegdek terug te brengen tot hetzelfde niveau als op een droog, dan zouden jaarlijks alleen al de levens van 200 inzittenden van motorvoertuigen gespaard kunnen worden.

Factoren die de wrijving tussen band en wegdek op een nat wegdek beïnvloeden zijn bijvoorbeeld het profiel van de band en de snelheid van het voertuig.

Maar de belangrijkste is de stroefheid van het wegdek.

Stroefheidsmetingen

Terug naar het onderzoek van de SWOV in Noord-Brabant.

In 1971 en 1975 werden de provinciale wegen aldaar op stroefheid onderzocht. In beide jaren bleek bijna een kwart van de wegen door het Rijkswegenlaboratorium als 'glad', 'zeer glad' en 'gevaarlijk' te moeten worden gekwalificeerd. Een groot deel van dat percentage kwam voor rekening van wegen met keien- en klinkerverharding. In de periode 1971-1975 is het aandeel van die laat-

Met deze meetapparatuur worden wegdekken door het Rijkswegenlaboratorium op stroefheid onderzocht.

ste wegen met vijf procent afgenomen, maar het percentage wegen met onvoldoende stroefheid niet. Dat betekent dat de asfalt- en betonwegen met betrekking tot de stroefheid in diezelfde periode iets achteruit zijn gegaan.

Verder valt op dat verschillende wegen grote verschillen in stroefheid vertoonden. Ook dat kan voor een groot deel worden verklaard uit de veelvuldige aanwezigheid van stukken klinkerverharding.

Uit in 1974 gehouden metingen van de rijkswegen in deze provincie bleek dat slechts 1,3% van de totale lengte in de categorieën met onvoldoende stroefheid viel. Al met al een beeld dat nagenoeg overeenkomt met de situatie in de rest van Nederland. Dat wordt min of meer bevestigd in het aandeel ongevallen met dodelijke afloop op een nat wegdek in Noord-Brabant, dat ongeveer gelijk is aan dat voor heel Nederland.

Aanbevelingen

Aan welke maatregelen moet nu worden gedacht om de situatie met betrekking tot de stroefheid te verbeteren? De SWOV adviseert om op korte termijn de plaatsen met relatief veel ongevallen op een nat wegdek te lokaliseren. Verbeteringen in de situaties aldaar moeten worden ge- ▶

zocht in het opvoeren van de stroefheid van het wegdek. Maar ook snelheidslimieten, het verleggen van weggedeelten en het verminderen van de waterlaagdikte bij regen door betere drainage, kunnen bijdragen tot verbetering. Kortom, maatregelen gebaseerd op de staande omstandigheden. Op middellange termijn zal meer aan preventieve maatregelen moeten worden gedacht.

Gehele weggedeelten in de categorieën met onvoldoende stroefheid en plaatsen op het wegdek met bij regenval een grotere waterlaagdikte dan twee of drie millimeter zouden in kaart moeten worden gebracht. Prioriteit bij het nemen van maatregelen kan bijvoorbeeld worden gegeven aan weggedeelten met een hoge verkeersintensiteit.

Op lange termijn moet vooral aandacht worden besteed aan de relatie tussen het aantal ongevallen en de verschillende criteria voor wrijving,

zoals het absolute stroefheidsniveau, de variaties in stroefheid, de waterlaagdikte en dergelijke. Kennis omtrent die relatie zal ook kunnen bijdragen tot de uiteindelijke vaststelling van normen voor deze criteria.

Op de binnenkort te houden Verkeers-technische Leergang van de ANWB (zie Congresagenda) zal dit onderwerp ook worden behandeld.

Geïnteresseerden in het rapport verwijzen wij naar pagina 7. □

Uit de ivoren toren naar een glazen huisje

SWOV-schrift is een nieuwe uitgave van de SWOV en zal, voorlopig, elke drie maanden verschijnen. Het zal korte berichten bevatten over wat er in ons instituut aan werk gebeurt en wat we produceren.

Het verspreiden van kennis is voor ons niet nieuw. Het staat in onze statuten als taak genoemd, want kennis die niet wordt verspreid kan niet worden gecontroleerd op juistheid (een eis in de wetenschap) en kan niet worden gebruikt. Het bedrijven van wetenschap zou op die manier maar weinig nut hebben. Bovendien, wetenschappers gebruiken gemeenschapsgeld. Dat geeft hun de verantwoordelijkheid de maatschappij zicht te geven wat er in het onderzoek gebeurt.

Sinds 1967 werken wij consequent – overigens met wisselend succes – aan het beter toegankelijk en begrijpelijk maken van onze wetenschappelijke rapporten.

Hoe nodig dat is en hoe dat wordt gewaardeerd, bleek onder meer uit een onderzoek dat wij lieten doen onder groepen mensen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Ook bleek dat we nog verder uit de ivoren toren moesten. In het algemeen is er een kloof tussen wetenschap en praktijk. Dat blijkt ook te gelden voor het werkteam van de SWOV. Wetenschap moet als nuttig herkenbaar zijn voor degenen die in de praktijk werken. De resultaten van onderzoek dienen ook als praktisch bruikbaar te kunnen worden herkend. De SWOV zal in de komende jaren hieraan meer aandacht geven.



Ir. E. Asmussen, directeur van de SWOV

Daarin ligt de reden voor SWOV-schrift.

Elk vak heeft zijn jargon, dat bijna vanzelf is gegroeid uit behoefte aan efficiëntie. Eén enkel jargonwoord kan namelijk precies een begrip uitdrukken dat anders een omschrijving nodig heeft. Vakjargon is dus nodig en niet te vermijden binnen bepaalde groepen. Maar die vaktaal is vaak voor buitenstaanders onbegrijpelijk en wekt daardoor irritatie. Dat geldt zeker ook voor de vaktalen in de wetenschap. Als in de berichten in SWOV-schrift iets wordt uitgelegd, gebeurt dat zo veel mogelijk in algemeen gangbaar Nederlands. Dat sommige berichten daardoor misschien wetenschappelijke details missen hoeft geen bezwaar te

zijn. Wie het naadje van de kous wil weten kan bij ons terecht, ook telefonisch. Onze rapporten zijn voor iedereen verkrijgbaar tegen een klein bedrag aan druk- en verzendkosten. Bovendien is in de loop der jaren een goede verhouding gegroeid met vele vakbladen, waaronder Verkeerskunde van de ANWB, het Tijdschrift voor de Politie, Wegwijs van VVN. De SWOV-onderzoekers blijven in zulke bladen publiceren. SWOV-schrift zal daarop attenderen voor degenen die al deze bladen niet regelmatig zien.

Omdat betere communicatie en overdracht van kennis eerste doelen zijn, ligt de verantwoordelijkheid voor SWOV-schrift bij de afdeling Voorlichting. De redactie moet, in goede samenwerking met de onderzoekers, in vrijheid kunnen kiezen, informatie 'checken' op juistheid, informatie bekorten en redigeren. Dat kan ook: voorlichting is vooral de laatste tien jaar gegroeid van een soort eenzijdig 'doorgeefluik' aan de pers, tot een vak waaronder wetenschappen zoals die der Massacommunicatie en de Taalbeheersing een steeds hechter fundament leggen. De afdeling Voorlichting van de SWOV neemt van het begin af deel aan die ontwikkeling. Hoe goed? Dat kunnen de lezers van onze rapporten en brochures – en nu ook SWOV-schrift – zelf uitmaken. Het is de bedoeling hun dat van tijd tot tijd te vragen.

Integraal-helmen: balans positief



'Integraalhelm levensgevaarlijk' Dat was de alarmerende strekking van een recent krantenartikel. De gegevens hiervoor waren afkomstig uit Engeland. SWOV-onderzoekers gingen, samen met hun collega's van het Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, na wat dit bericht voor betekenis had. Hun conclusie: er is geen reden tot paniek.

Onderzoeken

Het artikel bleek gebaseerd te zijn op een uitspraak van een Engels chirurg. Aanleiding daarvoor was zijn ervaring met een beperkt aantal ongevallen. Op zo'n smalle basis kan echter onmogelijk een algemene uitspraak worden gedaan over verschillen tussen soorten helmen. Daarvoor moet een groot aantal vergelijkbare gevallen waarbij wel of geen of verschillende typen helmen gedragen zijn, worden beoordeeld. Dat aantal moet zodanig zijn dat incidenten en allerlei toevalligheden geen overheersende invloed hebben op het totaal. Dan pas mag aan een uitspraak wetenschappelijke waarde worden toegekend.

Bij een onderzoek in de V.S. kwam naar voren dat bij 350 letsels die helmdragers bij ongevallen opliepen slechts in vier gevallen sprake was van - licht - letsel veroorzaakt door de helm. Daarbij voorkwam de helm in alle gevallen zwaarder letsel. In 95% van de gevallen waren integraalhelmen gedragen.

Uit voorlopige resultaten van een onderzoek in West-Duitsland, waarbij

De integraalhelm (links), de conventionele helm (rechts)

verschillende soorten helmen zijn vergeleken, komt de integraalhelm als veiligste naar voren. En in Engeland is bij een lopend onderzoek waarbij tot nu toe 150 dodelijke ongevallen onder helmdragers zijn onderzocht, niet naar voren gekomen dat de integraalhelm gevaarlijke bijeffecten heeft.

Er zijn dus sterke aanwijzingen dat dit soort helmen hun taak minstens zo goed vervult als de conventionele.

Bijstellen

Op dit moment is bij de SWOV een onderzoek in voorbereiding over de gevolgen van botsingen voor voetgangers en tweewieler-rijders. In dat onderzoek wordt het verband nagegaan tussen oorzaak, aard en ernst van bij botsingen opgelopen letsel. Ook de invloed van helmen en andere veiligheidsmiddelen zijn hierin onderwerp van studie. Met een dergelijke opzet zal het waarschijnlijk mogelijk zijn meer definitieve uitspraken te doen over voor- en nadelen van de verschillende soorten helmen. Dergelijke onderzoeken kunnen uiteraard samen met de ervaringen bij keuringen en in de praktijk, leiden tot het bijstellen van eisen die aan helmen worden gesteld.

Maar ook nu al blijkt, op basis van meer verantwoorde gegevens, dat de integraalhelm bij ongevallen geen gevaarlijke bijwerking vertoont. □

'De SWOV in 1978' verschenen

Vorig jaar publiceerde de SWOV, naast het officiële jaarverslag, voor het eerst een brochure met samenvattingen van de belangrijkste rapporten, consulten en artikelen die de SWOV in 1976 en 1977 openbaar maakte.

Deze brochure was bedoeld om een groot publiek, variërend van praktijkmensen tot geïnteresseerde buitenstaanders, inzicht te geven in het werk van de SWOV.

Er volgden vele positieve reacties, zodat werd besloten om op de ingeslagen weg door te gaan. Vorige week verscheen dan ook de brochure 'De SWOV in 1978'.

Welke onderwerpen worden daarin zoal behandeld? Enkele voorbeelden:

- de verkeersonveiligheid als ongewenst bijproduct van het vervoerssysteem en de mogelijkheden om de verkeersonveiligheid terug te dringen zonder tot al te veel verkeersbeperkende maatregelen over te gaan;
- de huidige (on)mogelijkheden om het risico van de verschillende groepen verkeersdeelnemers in uiteenlopende omstandigheden te bepalen en daarop een verkeersveiligheidsbeleid te baseren;
- de grotere aandacht die het langzame verkeer in stedenbouwkundige plannen krijgt, wat zich onder andere weerspiegelt in de aanleg van woonerven en in de (experimentele) herinrichting van woonwijken in Rijswijk en Eindhoven;
- de ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten en de nieuwe mogelijkheden die ademanalyse-apparatuur biedt om overtreders van de zogenaamde 'alcoholwet' op te sporen;
- de internationale samenwerking binnen de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) ter bestrijding van de verkeersonveiligheid en de bijdrage die de SWOV daaraan levert.

Deze gratis brochure is binnenkort ook in de Engelse taal verkrijgbaar. De bestelinstructies staan vermeld op pagina 7. □

Een waarschuwingssysteem voor windhinder op de Moerdijkbrug

Hoe en wanneer werkt het



Wie de Moerdijkbrug passeert kan soms de negatieve effecten ervaren van krachtige wind boven open water.

Bij de opening van de vernieuwde Moerdijkbrug in 1978 werd een waarschuwingssysteem voor windhinder in dienst gesteld. Bij harde wind uit ongunstige richtingen geven oplichtende borden een adviessnelheid van 70 km/u aan.

Het systeem werd in opdracht van Rijkswaterstaat ontwikkeld door de SWOV, in samenwerking met het Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO. Het officiële consult over de filosofie achter het systeem is thans door de SWOV aangeboden aan de Hoofddirectie van de Rijkswaterstaat.

Windhinder

Bij harde zijwind kunnen voertuigen uit de koers raken. Die afwijkingen kunnen bij het passeren van vrachtwagens en bussen gevaarlijke proporties aannemen. Allereerst wordt het passerende voertuig even van de wind afgeschermd. Verder wordt de aanstromende wind door de grote voertuigen verstoord. Aan de voorzijde wordt de wind namelijk versterkt door een met een boeggolf vergelijkbaar effect en aan de achterzijde treedt een zuigend effect op. Dit alles is versterkt merkbaar op hoogliggende bruggen boven open water, zoals de Moerdijkbrug. De wind heeft boven gladde wateroppervlakten min of meer vrij spel. Daarbij komt dat de windsnelheid met de

Een goed voorbeeld van de gevolgen van krachtige zijwind, in dit geval op de Brienoordbrug

hoogte toeneemt. Deze snelheid kan op de Moerdijkbrug zo'n 2,5 maal hoger liggen dan op de toevoerwegen.

Uitgangspunten

Belangrijk is natuurlijk de vraag, bij welke omstandigheden het systeem in werking moet treden. Dat moet gebeuren als niet al te ervaren en niet gewaarschuwde bestuurders in zijwindgevoelige voertuigen, de brug passeren tijdens krachtige zijwind en daarbij vrachtwagens of bussen passeren. Deze bestuurders moeten veilig koers kunnen houden. En daar wordt onder verstaan dat zij hun voertuig binnen de rijstrook moeten kunnen houden. Dat komt neer op een koersafwijking van maximaal 80 centimeter. Motorfietsen, personenauto's met caravans en zogenaamde minibusjes zijn bij uitstek gevoelig voor zijwind. Voor de minibusjes waren meetwaarden bekend. Met deze gegevens werd berekend bij welke windsnelheid uit welke richting de rijstrook wordt overschreden. Op die uitkomsten werd een correctie aangebracht, die onervarenheid en niet gewaarschuwd zijn van de bestuurder incalculeert. Zo ontstond een tabel van kritische windsnelheden en -richtingen.

Als middel om het overschrijden van

de rijstroken te voorkomen, stond de adviessnelheid 70 km/u ten dienste. Waarom een advies voor snelheidsbeperking? Omdat bij lagere snelheden de zijwindgevoeligheid van voertuigen afneemt.

De werking

Met behulp van windmeters wordt de windsnelheid en -richting ter plaatse bepaald. Deze gegevens worden in het systeem zodanig bewerkt dat het niet op incidentele veranderingen in snelheid en richting reageert. De gegevens worden met de geprogrammeerde tabel van kritische windsnelheden en -richtingen vergeleken. Worden deze laatste waarden binnen de 32 seconden minstens vier maal overschreden door de meetwaarde, dan wordt de adviessnelheid ingesteld. Dat gebeurt ook als de meetwaarde in een enkel geval de tabelwaarde zeer sterk overschrijdt. Een eenmaal ingestelde adviessnelheid wordt 8½ minuut gehandhaafd. Dit is gedaan, omdat een te snelle wisseling de geloofwaardigheid van het advies bij de weggebruiker zou kunnen verminderen. Het beschreven systeem is in gebruik. Wel is de windmeter nog niet op de beste plaats aangebracht. Die bevindt zich midden op de brug, twaalf meter boven het wegdek.

Discussie

In het lopende SWOV-onderzoek 'Windhinder van voertuigen' wordt ook ingegaan op eventuele alternatieve oplossingen voor het windhinderprobleem. Dat was in dit consult, gezien de beperkte vraagstelling, niet goed mogelijk. Of dit het enig zaligmakende systeem is moet nog blijken. Ook moeten de resultaten van het geïnstalleerde systeem grondig worden bekeken. Zal de adviessnelheid geen negatieve effecten hebben op de homogeniteit van het verkeer als slechts een deel van de weggebruikers er zich aan houdt? Is een windafhankelijke snelheidsbeperking ter plaatse niet doeltreffender? Voldoen de geschetste instel- en uitschakelmogelijkheden in de praktijk? Vragen die in een winderig land als het onze van belang zijn bij de discussie over dergelijke waarschuwingssystemen.

Geïnteresseerden in het consult verwijzen wij naar pagina 7. □

Congresagenda

De hieronder vermelde congressen zijn een keuze uit de volledige SWOV-congresagenda. Alleen congressen die direct met de verkeersveiligheid van doen hebben zijn opgenomen. De volledige agenda geeft daarnaast een overzicht van congressen die de randgebieden van de verkeersveiligheid behandelen. Ook worden daarin congressen vermeld die in 1980 en later zullen worden gehouden.

Geïnteresseerden in de volledige agenda kunnen deze opgestuurd krijgen tegen vergoeding van druk- en verzendkosten (zie pagina 7). Nadere inlichtingen over de congressen zijn, voorzover voorhanden, verkrijgbaar bij de SWOV, afdeling Voorlichting, tel 070-694121.

Alle aankondigingen worden onder voorbehoud geplaatst.

De in deze agenda gebezigde afkortingen betekenen het volgende:

AAAM = American Association for Automotive Medicine

AFO = Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Strassenverkehr und Verkehrssicherheit e.V.

GUVU = Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V.

IEE = Institution of Electrical Engineers

Datum, Plaats

Naam congres, onderwerpen

3-6 oktober 1979 Louisville, Kentucky, USA	23rd Annual Conference AAAM traffic medicine – transportation safety, driver licensing and education – children in traffic – crash avoidance – crash investigation and injury coding, alcohol and other drugs – restraint system – two-wheeled vehicles
3-6 oktober 1979 Wenen, Oostenrijk	3. Deutsch-Österreichisch-Schweizerische Unfalltagung Unfallchirurgie – Rechtliche Probleme des Gurtenträgers
11-13 oktober 1979 Keulen, W-Duitsland	AFO/GUVU Seminar für Kraftfahrzeugsachverständige Reaktionsdauer – die Bedeutung für Unfallrekonstruktion – Unfallursachenermittlung und Verkehrsrechtsprechung
17-19 oktober 1979 Coronado, Californië, U.S.A.	23rd Stapp Car Crash Conference biomedical engineering and medical trauma aspects of land vehicle crash injury – correlation between tests devices and human responses
26 oktober 1979 Eindhoven	Ingenieur en Preventie overzichtelijkheid verkeerssituaties – ongelukken voorkomen
29 okt.-2 nov. 1979 London, Engeland	Automotive Electronics IEE-control and Automation and Electronic Division: driver information and safety – speed control and warning systems – headlamp and lighting controls – road and weather information systems – route guidance – vehicle guidance and location systems
7-8 november 1979 Chapel Hill, N.C, U.S.A.	6th North Carolina Conference on Highway Safety
22-25 november 1979 Baden-Baden, W-Duitsland	21. Tagung über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen im Strassenverkehr Polyfaktorielle Unfall-Analyse – Rekonstruktion der Sitzposition nach Unfällen – Unfallhäufungsstellen – Wahrnehmung und Trug-Wahrnehmung – Rauchen als Unfallursache
5-9 december 1979 Atlanta, Georgia, U.S.A.	4th Southeastern Conference on Alcohol and Drugs Abuse

Aanvragen van rapporten en andere publikaties

Een van de doelstellingen van de SWOV is een zo ruim mogelijk verspreiden van kennis verkregen uit eigen onderzoek. Daartoe wordt een groot aantal onderzoekverslagen, consulten en brochures uitgegeven. Daarnaast publiceren SWOV-medewerkers regelmatig in diverse tijdschriften of leveren zij bijdragen t.b.v. symposia- en congresverslagen. Wie geïnteresseerd is, kan een publikatielijst aanvragen, op de wijze zoals hieronder is aangegeven.

De kosten

Bij toezending van aangevraagde rapporten wordt een acceptatiekaart bijgevoegd, waarop het bedrag voor druk- en verzendkosten is opgenomen. De vergoeding van deze kosten van de in deze uitgave genoemde rapporten bedraagt:

Urban planning, traffic planning and traffic safety of pedestrians and cyclists f 7,50

De verkeersonveiligheid in Nederland f 5,—

De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant IV f 7,50

De verkeersveiligheid in stadscentra en verblijfsgebieden f 5,—

Een windafhankelijke advies-snelheid voor het wegverkeer op de Moerdijkbrug f 7,50

Enkele algemene (gratis) brochures

- De SWOV in 1976 en 1977
- De SWOV in 1978
- Publikatielijst 1962 t/m 1978
- Automobilist onder invloed

Het bestellen

Bestellingen kunnen worden opgegeven bij de afdeling Voorlichting van de SWOV, Postbus 71, 2270 AB Voorburg, tel. 070-694121.

Bestrijding van verkeersonveiligheid in ontwikkelingslanden: een andere invalshoek

In 1980 zal de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) een conferentie over de verkeersveiligheid in ontwikkelingslanden beleggen. Het zal daar bij gaan over landen waar al sprake is van relatief veel gemotoriseerd verkeer.

Waarom een conferentie over dit onderwerp? Deze landen hebben toch al genoeg andere problemen? De verklaring is dat ongevallen – waarvan verkeersongevallen een belangrijk deel uitmaken – ook in die landen tot de belangrijkste doodsoorzaken behoren. Dat ondanks alle andere bedreigingen.

De SWOV woonde een voorbereidende vergadering bij. En daar kwamen toch wel enkele opmerkelijke zaken naar voren.

Weinig ervaring

Bij het zoeken naar oplossingen voor de verkeersonveiligheid in deze landen stuit men op geheel andere uitgangspunten dan die waarmee in het Westen wordt gewerkt. Snelheid bijvoorbeeld is daar zelden van belang. Het 'tijd is geld'-principe is er (nog)

niet belangrijk en daarom zijn auto-snelwegen ook niet nodig. Sterker, ze zouden het gevaar slechts vergroten. Immer δ , de daar gebruikte auto's zijn over het algemeen oud en slecht onderhouden. Zo schat men dat 40% van de auto's geen of slechte remmen heeft.

Verder blijkt dat zich in deze landen een groot aantal eenzijdige ongevallen (een ongeval waarbij slechts één weggebruiker is betrokken) of ongevallen met obstakels voordoet. In een land als het onze zou dat resulteren in het bevorderen van het autogordelgebruik. Maar zoiets zal in een land met een verouderd wagenpark weinig effect hebben. Oude auto's hebben namelijk geen bevestigingspunten voor deze voorziening.

Uit experimenten met verkeerslichten in stedelijke gebieden is gebleken, dat een groot deel van de verkeersdeelnemers en zelfs van de beroepsrijders zich niet aan de lichten stoort. De vraag is daarbij of men de lichten niet ziet of niet wil zien. Diezelfde beroepsrijders zetten 's nachts hun wagens onverlicht

langs de weg. Een duidelijke aanwijzing dat zelfs die groep nog weinig ervaring met het gemotoriseerde verkeer heeft.

Alternatieve aanpak

Het zijn zomaar enkele zaken die tijdens deze vergadering naar voren kwamen. Een puur westerse aanpak zal gedoemd zijn te mislukken. En over een alternatieve aanpak zal de conferentie in 1980 gaan.

Geen overbodige luxe, die bezinning op de feiten. Vooral niet, indien men bedenkt dat niet alleen de directe dreiging van de verkeersonveiligheid, zoals wij al aangaven, groot is, maar dat deze landen ook nog worden geconfronteerd met de beangstigende indirecte gevolgen: één kapotte vrachtwagen zou op lange termijn gerekend soms wel eens 20 tot 40 extra doden kunnen betekenen tengevolge van hongersnood en ziekte.

De conferentie zal in september 1980 in India of Mexico worden gehouden. De definitieve plaats en data zullen in SWOV-schrift worden aangekondigd. □



SWOV-schrift wordt gratis verspreid onder omstreeks 5000 personen die in hun werk betrokken zijn of raken bij de verkeersveiligheid.

Eindredactie: W. K. H. Krop en R. E. M. Maas

SWOV-medewerkers aan dit nummer: Ir. E. Asmussen (derde wereld), Ir. J. J. W. Huybers en Drs. P. C. Noordzij (helmen), Ir. L. H. M. Schlösser (wegdekstroefheid), Drs. P. I. J. Wouters (windhinder), Ir. F. C. M. Wegman (verkeersveiligheid grote steden)

Vormgeving: Tessa Fagel

Foto's: Stichting Film en Wetenschap, Studio Verkoren, Ben Wind

Druk: Tijl Den Haag B.V.

Overname uit dit blad is toegestaan met bronvermelding



De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV heeft statutair tot taak wetenschappelijk onderzoek te doen dat verband houdt met de verkeersveiligheid, en de kennis uit dat onderzoek te verspreiden. Het bestuur van de SWOV bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende ministeries, van het bedrijfsleven en van belangrijke maatschappelijke instellingen. Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir. E. Asmussen, directeur, en bestaat o. a. uit de afdelingen:

Onderzoek-coördinatie, Projectvoorbereiding en -Adviezen, Pre-crash onderzoek, Crash en Post-crash onderzoek, Methoden en Technieken, Algemene Zaken en Voorlichting.

Voor meer informatie: SWOV, afdeling Voorlichting, Postbus 71, 2270 AB Voorburg, telefoon 070-694121.