

uitgave van de stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid S W O V
verschijnt eenmaal per drie maanden

juni
1982

Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982: een bonte mengeling van ideeën en meningen

Twee dagen van discussiëren en luisteren naar de wijze waarop anderen met verkeersveiligheid bezig zijn. Een grote verscheidenheid aan problemen en mogelijke oplossingen, een nuchtere kijk en een spitsvondig idee aan je voorbij laten gaan. Zo viel er voor iedereen wel wat op te steken op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982 in de RAI in Amsterdam, dat ruim 700 deelnemers telde, zo'n 300 meer dan in 1980.

Moeizame worsteling

Met dit keer als onderwerp de ver-

De plenaire discussie die leidde tot het formuleren van aanbevelingen.

keersveiligheid in woonwijken, hebben de stedenbouwkundigen zich voor het eerst op een NVVC nadrukkelijk gemanifesteerd. Hun bijdrage aan de congresaanbevelingen maakte duidelijk dat de samenwerking tussen verschillende groepen deskundigen nog een moeizame worsteling is.

Het was verheugend om te kunnen vaststellen dat de benadering van gedragsbeïnvloeding vanuit het ideale mensbeeld en los van de specifieke verkeerssituatie, terrein heeft verloren. Dit heeft plaats gemaakt voor een benadering via een samenhangend pakket van maatregelen op infrastructuur, regelen en educatief niveau. Dit stimuleert onderlinge en

wederkerige afstemming tussen ontwerpers, verkeers- en gedragsdeskundigen en opstellers en handhavers van regels. De verkeerseducatie heeft daarin een duidelijke plaats. Minister Zeevalking vroeg tijdens de discussie persoonlijk om steun in zijn streven naar meer en beter verkeersonderwijs op de scholen.

Ruime aandacht had het congres ook voor het beter vorm geven aan inspraak van de bevolking bij verkeersveiligheidsplannen.

De uitwisseling van kennis en ervaringen werd op het congres ondersteund door een ideeënmarkt waar aan bijna vijftig gemeenten met korte probleemschetsen, foto's en tekenin- ▶



Inhoud

NVVC1982: mengeling ideeën en meningen	1
Verdere afname verkeersslachtoffers	4
Onderzoek verkeersstroommodellen afgesloten	4
Nieuwe tendensen bij benadering veilige auto	5
OESO-seminar: onderzoek moet beter ondersteunen	6
Extra verkeerslicht voor (brom)fietsers kan positief uitwerken	7

gen hadden deelgenomen. Een pantomime door het gezelschap Rob van Reyn bracht aan het eind van het congres in herinnering dat ondanks de perspectieven voor veiliger woonwijken, er bij velen nog een groot gevoel van machteloosheid zal heersen.

Aanbevelingen van het congres

Het congresstema Verkeersveiligheid in woonwijken was onderverdeeld in acht subthema's. Deze werden in aparte werkbijeenkomsten behandeld. De conclusies werden door de congresgangers gezamenlijk besproken en, na amendementen, omgezet in aanbevelingen. Deze monstercijferdiscussie werd met verve geleid door drs. T. J. Westerterp, ex-minister van Verkeer en Waterstaat. Hoewel het begrip woonwijk nogal gemakkelijk wordt gehanteerd, hebben vooral de stedenbouwkundigen een fikse discussie losgewoeld over de vraag wat er nu precies onder moet worden verstaan.

Steden en dorpen hebben een belangrijke verblijfsfunctie. Daarom is het aanwijzen van speciale, geografisch beperkte verblijfsgebieden, onjuist, zo vond op het laatste congresmeerderheid. Een weg kan pas als verkeersader worden aangewezen wanneer een zware auto-ontsluitingsfunctie onontkoombaar is en de bescherming van het langzaam verkeer gegarandeerd is.

Prioriteit geven aan een ander straatgebruik dan de auto-doorstroming, maakt diverse maatregelen nodig. Bij (her)inrichting van de straat moet het doel van maatregelen vastliggen en door betrokkenen aanvaard zijn. De beoogde effecten moeten bekend zijn, of geschat worden. Achteraf moet gecontroleerd worden of de effecten zijn gerealiseerd.

Beïnvloeding van de routekeuze en het verkeersgedrag kan vooral bereikt worden door verkeerstechnische maatregelen die afgestemd zijn op de mogelijkheden en beperkingen van de verkeersdeelnemers. Hierbij spelen voorlichting en educatie een belangrijke rol. Tot en met het voortgezet onderwijs zal verkeersonderwijs gegeven moeten worden.

Buurtinitiatieven onmisbaar

Het congres ging een discussie over de begrippen subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid uit de weg.



Als beleidsdoelstelling werd het terugdringen van ongevallen en de dreiging die daarvan uitgaat, omschreven. Bij het onderzoek moeten resultaten van ongevalanalyses, verkeerskundig, gedrags- en belevingsonderzoek in samenhang met elkaar worden gebruikt. Initiatieven vanuit 'de buurt' en belangengroepen zijn onmisbaar bij het verkeersveiliger maken van de buurt. Het maken van plannen en het overleg met alle betrokkenen kan het best gebeuren met een 'contract' tussen overheid en betrokkenen waarin de middelen, speelruimte en de spelregels zijn neergelegd. Overheidsinstanties moeten hiervoor een speciaal budget beschikbaar stellen en criteria geven voor de verdeling van de gelden. Het congres deed voorts de aanbeveling voor een veiligheidstelefoon of spreekuur met ruime marge voor het afhandelen van klachten en suggesties. Het beleid zal door een ambtelijk coördinatiepunt moeten worden ondersteund. Een regionaal orgaan voor de verkeersveiligheid werd een belangrijke taak toegekend als coördinatie- en overlegplatform voor instanties en organisaties die in de regio werkzaam zijn op het gebied van de verkeersveiligheid.

De volledige congresuitspraken zullen met toelichtingen worden toegestuurd aan alle instanties die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid. In de loop van 1983 zal hen worden gevraagd of en in welke mate de uitspraken invloed hebben op hun beleid.

Het pantomime gezelschap van Rob van Reyn sloot het congres af.

De acht werkbijeenkomsten zijn voorbereid door:

- ir. P. de Kiewit, Studiecentrum Verkeersveiligheid
- ir. H. Knoester, Directie Verkeersveiligheid, ministerie Verkeer en Waterstaat
- ir. F. J. Zandvoort en ir. J. Vogelij, Bureau voor Stedenbouw
- ir. F. J. Zandvoort
- prof. dr. J. A. Michon, Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen
- drs. J. A. van der Kraats, Coördinatiecommissie voor de Demonstratieprojecten Herinrichting van Stedelijk gebied in Rijswijk en Eindhoven
- K. Dankert en mr. R. Houwing, resp. A. J. Eshuis en drs. R. Methorst, Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid in Friesland en Drenthe
- S. Schepel, Stichting Stop de Kindermoord
- drs. P. Ph. Dordregter, Vereniging van Nederlandse Gemeenten

De inleidingen samengevat

Volgens SWOV-directeur ir. E. Asmussen hoeven we er geen doekjes om te winden: een foutief ontwerp kan letterlijk worden gestraft met de dood van een aan dat ontwerp volkomen onschuldige weggebruiker. Stedebouwkundigen, verkeersplanologen, verkeersdeskundigen, gedragsonderzoekers en opstellers van verkeersregels hebben verantwoordelijkheid voor onveiligheid.

Onder die verkeersonveiligheid moeten we, naar zijn mening, niet alleen ongevallen, maar ook schrik als gevolg van bijna-ongevallen beschouwen. Zelfs de dreiging van langsdenderende vrachtwagens kan al mensen in hun functioneren in hun buurt belemmeren.

We moeten rigoreus kiezen. Waar mag de auto komen, waar de fiets, waar alles doorlebaar? De openbare ruimten moeten evenwichtig worden verdeeld door middel van verblijfsruimteplannen, langzaamverkeers-circulatieplannen en pas dan

circulatieplannen voor gemotoriseerd verkeer.

Ir. J. Barkhof adj.-directeur van de ANWB besprak de reacties die zijn gegeven door vele instanties op de aanbevelingen van het vorige congres. Hoewel veel van de aanbevelingen die toen werden gedaan, konden worden onderschreven, waren er ook duidelijke meningsverschillen. Ter illustratie van het laatste: dat de aanvaarding van verkeersregels afhankelijk is van de logica van die regels, werd door minister Zeevalking niet onderschreven. Voor een logisch stelsel van verkeersregels is het verkeer te complex, het probleem ligt bij de acceptatie, vond hij.

Volgens de grote en kleine gemeenten moet de objectieve verkeersveiligheid duidelijk belangrijker meewegen in de besluitvorming dan de subjectieve onveiligheid. Een aantal gemeenten dacht dat het rijk aan het laatste een te groot gewicht toekent.

Minister Zeevalking zei in zijn openingsrede op de tweede congresdag, verrast te zijn over het werk dat van het vorige congres is gemaakt. Hij ging verder in op de daling van het aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren. We zijn weer op het niveau van 1960 maar nu met tien maal zoveel auto's. We kunnen er de les uit leren dat, wat onmogelijk scheen, mogelijk is gemaakt, aldus de minister.

Mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid, gaf in zijn openingstoespraak op de eerste congresdag als zijn mening, dat terugdringing van het aantal ongevallen, hoofddoelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid moet blijven, ondanks de vele nadelen van het gemotoriseerde verkeer voor de bewoonbaarheid van steden en dorpen. Zonder verlaging van het totale aantal ongevallen blijft de problematiek in al zijn facetten voortbestaan, aldus van Vollenhoven.

Waar verblijven we? Waar heeft het langzaam verkeer prioriteit? En waar past het overige verkeer?



Ideeenmarkt een succes!

In de wandelgangen van het congres stond de zogenaamde 'Ideeenmarkt' opgesteld. Op tentoonstellingspanelen werden de problemen op verkeersveiligheidsgebied in diverse woonwijken geschetst en werd ingegaan op de getroffen maatregelen en de ervaringen daarmee. Bijna vijftig gemeenten namen hieraan deel. De markt en de daarop gepresenteerde zaken bleken tijdens het congres een populair gespreksonderwerp. Hoewel de Ideeenmarkt alleen was opgezet voor presentatie tijdens het NVVC zijn er verzoeken binnengekomen om het geheel elders te mogen opstellen. Inmiddels is de tentoonstelling al in Amsterdam, Wassenaar en Amersfoort geweest. andere opstellingen staan nog op het programma.

Verdere afname verkeersslachtoffers in 1981 opvallend

Sinds 1978 is het aantal verkeersslachtoffers gestaag gedaald. Het aantal doden met ongeveer 9% per jaar, het aantal gewonden dat in ziekenhuizen wordt opgenomen met zo'n 6%. Al met al zitten we in Nederland wat het aantal overleden slachtoffers betreft weer op peil van 1960! De daling vond plaats onder alle groepen van verkeersdeelnemers, zoals naar leeftijd en wijze van verkeersdeelname. In de tabel hiernaast staan de belangrijkste gegevens opgesomd.

De economische recessie van de laatste jaren heeft invloed op deze ontwikkeling gehad. De verkoop van personenauto's en motorbrandstoffen is gestabiliseerd. Hierdoor is het totale aantal door personenauto's afgelegde kilometers niet verder toegenomen. Andere vervoermiddelen daarentegen kwamen meer in zwang: fietsen, motoren en de trein. De intensiteit van het gemotoriseerde verkeer buiten de bebouwde kom nam daarbij in 1981 zelfs iets af. Behalve dat dit 'mobiliteitsbeeld' is gewijzigd, mag worden aangenomen dat de inspan-

ningen om de verkeersveiligheid op te voeren vruchten afwerpen. Wegen en kruispunten zijn verbeterd, voetgangersgebieden en woonerven gecreëerd en fietspaden aangelegd. Verder zijn de voertuigen technisch verbeterd (veiligheidsgordels, kooiconstructies) en is de behandeling van verkeersslachtoffers in ziekenhuizen doeltreffender geworden. Dit positieve beeld wordt echter wel overschaduwd door de wetenschap dat dit jaar de

75.000e na-oorlogse verkeersdode zal vallen.

Komend najaar zal een analyse verschijnen over het gehele jaar 1981.

Verder komt binnenkort de 'Globale beschrijving van de geraamde verkeersongevallencijfers over het vierde kwartaal van 1981' bij de SWOV beschikbaar. Geïnteresseerden kunnen zich op deze kwartaal uitgaven abonneren. Bestelinstructies zijn te vinden op bladzijde 7.

	Totaal 1981	wijzigingen t.o.v. 1980
Totaal aantal ongevallen	46.950	- 5%
waarvan met letsel	45.300	- 5%
waarvan met dodelijke afloop	1.650	- 10%
Totaal aantal gewonden	53.600	- 5%
Totaal aantal doden	1.807	- 10%
Verkeersindex buiten de bebouwde kom	139	- 1%

De bovenstaande, op CBS-cijfers gebaseerde gegevens hebben een voorlopig karakter. Verschillende met de definitieve gegevens zijn mogelijk.

Onderzoek naar verkeersstroommodellen afgesloten

Met het verschijnen van het Engelse rapport 'Traffic-flow models' is bij de SWOV een uitgebreid onderzoekproject afgesloten. Dit project omvatte een onderzoek naar de kenmerken van de toepasbaarheid bij het verkeersveiligheidsonderzoek van zogenaamde verkeersstroommodellen. Het onderzoek mondde uit in een reeks van tien rapporten, waarvan het samenvattende nu in het Engels is vertaald.

Wat is het, waartoe dient het?

Verkeersstroommodellen zijn beschrijvingen waarin wordt ingegaan op de onderlinge samenhang van ken-

merken van verkeersstromen. Met kenmerken van verkeersstromen worden bijvoorbeeld bedoeld intensiteiten van het verkeer, gemiddelde snelheid, verdeling van de snelheden, volgtijden van voertuigen en reistijd. Met goed werkende modellen moet het mogelijk zijn om de onderlinge invloed van deze verschillende kenmerken te bepalen. Dan is het ook mogelijk de effecten als gevolg van een verandering van één of meer kenmerken te voorspellen. Dat kan van nut zijn bij het verkeersveiligheidsonderzoek. Dit was de belangrijkste reden voor het starten van dit onderzoekproject.

Gedetailleerd

De serie rapporten geeft een gedetailleerd overzicht van de bestaande verkeersstroommodellen. Het blijkt dat het noodzakelijk is de verschillende kenmerken van verkeersstromen goed te definiëren en ervoor te waken dat verschillen optreden tussen de bestaande definities en de toepassing van de daarbij behorende begrippen in de praktijk.

Verder komt naar voren dat veel van de bestaande modellen niet of nauwelijks zijn getoetst op hun geldigheid in het werkelijke verkeer. En dat is wel een voorwaarde voor toepassing.

Nieuwe tendensen bij benadering van de veilige auto

Veelbelovend

Toch blijken er veelbelovende modeltypen te zijn. Verdere ontwikkeling daarvan kan het nut van deze modellen voor het onderzoek naar de verkeersveiligheid aanmerkelijk vergroten. Hierbij moet wel worden bedacht dat de aanpak van de verkeers- onveiligheid met behulp van verkeersstroommodellen maar één benadering is. Een andere is bijvoorbeeld het analyseren van de rijtaak van weggebruikers of het bestuderen van voertuigkenmerken. De verkeersstroommodellenaanpak is niet alleen- zaligmakend. Maar die aanpak wordt wel belangrijker naarmate de verkeersdrukte toeneemt. In Nederland is daarvan nog altijd sprake, ook al zou de omvang van het verkeer niet meer groeien. Als gevolg van het streven om verkeers- en verblijfsgebieden te creëren, zowel in stedelijke- als landelijke gebieden, zal de verkeersdrukte op de hoofdadrs nog altijd toenemen. □

Traffic-flow models: Samensteller: Ir. H. Botma; 62 blz.; f 7,50; ook verkrijgbaar in het Nederlands; Volledig rapport (10 delen); totaal 530 blz.; f 65,—; Bestellen zie blz. 7

Nieuwe congresagenda

Zoals gebruikelijk is met het verschijnen van dit SWOV-schrift de nieuwe, bijgewerkte SWOV-congresagenda beschikbaar gekomen. Hierin wordt een overzicht gegeven van congressen die met verkeersveiligheid en alle randgebieden daaromheen van doen hebben. Geïnteresseerden kunnen deze agenda opgestuurd krijgen tegen een vergoeding van f 4,50. Stelt men het op prijs voortdurend van deze congressen op de hoogte te blijven, dan is het mogelijk een abonnement op de agenda te nemen. Dat kost per jaar, waarin minstens vier agenda's verschijnen, f 15,—. Voor nadere bestelinstructies zie bladzijde 7. □

De voorzijde van personenauto's kan waarschijnlijk zo veranderd worden dat voetgangers bij botsingen daarmee minder ernstig gewond zullen raken. Dat zal onder meer bereikt kunnen worden door het toepassen van energie-absorberend materiaal op gevaarlijke, vaak stijve plaatsen zoals de voorkant van de motorkap, raamstijlen en dergelijke. Over de invloed van voertuigvormen en afmetingen – bijvoorbeeld hoogte van de bumper op de auto – op letselernst is nog weinig met zekerheid te zeggen. Het verminderen van de snelheid waarmee de auto tegen de voetganger botst, zal de letselkans van de voetganger ook aanmerkelijk verkleinen. Dit laatste wordt met nadruk gesteld in het voorwoord van het rapport 'Pedestrian injury accidents', een rapport samengesteld door een werkgroep van de EEVC, het European Experimental Vehicle Committee. Dit is een overlegorgaan van auto-producerende landen, toegespit op de veiligheidsaspecten van personenauto's. Het rapport zal binnenkort worden gepubliceerd. De officiële presentatie zal plaatsvinden tijdens de 9e Experimental Safety Vehicle (ESV) conferentie in november in Kyoto, Japan. De SWOV had zitting in deze Europese werkgroep, op uitnodiging en ter ondersteuning van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).

Kinderen en ouderen het slachtoffer

In andere Westeuropese landen blijkt te gelden wat ook in Nederland is geconstateerd: het grootste deel van de slachtoffers onder voetgangers valt bij botsingen met personenauto's. Ouderen worden bij verkeersongevallen relatief het meest gedood, kinderen het meest gewond. Bij botsingen met auto's raken voetgangers vooral gewond aan het hoofd en de benen. Het blijkt moeilijk vast te stellen of de auto of het contact met de grond de belangrijkste oorzaak van de verwonding is; de beschikbare gegevens lijken er wel op te wijzen dat bij botsnelheden tot 20 à 30 kilometer per uur de auto en de grond in gelijke mate het letsel veroorzaken. Bij hogere snelheden is het vooral de auto die hiervoor verantwoordelijk is.

Integrale benadering gewenst

Vorig jaar startte de werkgroep voet-



Veiliger voor voetgangers? Een experimentele auto op basis van een bestaand model.

gangersletsels haar werk. Taak van die groep was om op basis van de reeds beschikbare kennis aanbevelingen te doen over veranderingen aan personenauto's met het doel de letselkans van voetgangers te minimaliseren. In het rapport wordt eerst een beeld gegeven van de omvang en de aard van het probleem. Verder wordt ingegaan op mogelijke technische oplossingen. Tenslotte wordt aangegeven in welke richting verder onderzoek moet plaatsvinden.

Toen de werkgroep met haar taak begon, werd door de RDW en de SWOV geopperd ook fietsers bij de studie te betrekken. Dat voorstel kreeg toen geen steun. De EEVC heeft Nederland nu wel gevraagd om de voorzitters- en secretarisrol op zich te nemen van een groep die zich bezig gaat houden met botsingen tussen fietsers en auto's. Een problematiek die voor een deel duidelijk anders ligt dan die bij voetgangers. Zij komen voor het grootste deel in onzichte aanraking met de voorzijde van personenauto's. Fietsers komen echter ook in botsing met de flanken en de achterzijde. Daar komt bij dat wellicht de fiets zelf bijdraagt aan de verwondingen. Het is dus mogelijk dat verbetering van de situatie voor fietsers voor een deel gezocht moet worden in veranderingen van de fiets

vervolg op bladzijde 8

OESO-seminar: onderzoek moet beleid beter ondersteunen

Bij het leveren van onderzoekresultaten voor beleidsbeslissingen moeten de gegevens zo worden gepresenteerd dat optimaal gebruik gemaakt kan worden van de beschikbare kennis. De traditionele wijze van werken bij wetenschappelijk onderzoek – het toetsen van hypothesen of vooronderstellingen – is minder geschikt voor dit doel. Daarbij wordt vaak vergeten dat de beleidsmensen gedwongen zijn om keuzen te maken. Het is dan beter om voor elk alternatief een schatting te geven van de gevolgen bij toepassing en aan te geven wat de betrouwbaarheid van die schatting is. Op die manier kan worden voorkomen dat beleidsmensen waardevolle maatregelen onbenut moeten laten.

Dit is een van de aanbevelingen van het seminar dat de SWOV van 19 tot en met 21 april organiseerde onder auspiciën van de OESO, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.

Ongeveer 80 onderzoekers en beleidsmensen, afkomstig uit een groot aantal landen, bogen zich in de RAI te Amsterdam over de vraag hoe sneller resultaten kunnen worden geboekt bij onderzoeken op het gebied van de verkeersveiligheid. Onderzoeken die betrekking hebben op een bepaald gebied, zoals een wijk, stadsdeel of dorp.

Hieronder wordt nog wat verder ingegaan op aanbevelingen en conclusies van dit seminar.

Snelle resultaten

Beleidsinstanties willen snelle resultaten van evaluatie-onderzoek. Wetenschappers staan hier wat huiverig tegenover. Er is tijd nodig, zo stellen zij om tot betrouwbare uitspraken te komen. Ook zij hebben echter baat bij snelle resultaten. Bij lange termijnonderzoek dreigt namelijk het gevaar dat bepaalde factoren gedurende de onderzoeksperiode wijzigen, zodat de vastgestelde veranderingen niet meer uitsluitend zijn toe te schrijven aan de genomen maatregel. Verder is het belangrijk zo snel mogelijk de effecten van maatregelen te onderkennen, vooral als ze onzeker zijn. In dat geval is aanpassing mogelijk om tot betere resultaten te komen.

Korte termijnonderzoek kan dus erg nuttig zijn. Het kan echter niet in de plaats komen van lange termijnon-



derzoek, zo wordt in één van de aanbevelingen gesteld. Ze kunnen elkaar wel aanvullen. Blijft verder de vraag op welke wijze bij korte-termijnonderzoek tot betrouwbare uitspraken gekomen kan worden.

Ongevallenanalyses, zo bleek tijdens het seminar, worden te vaak uitgevoerd zonder voldoende informatie over de voor- en nasituatie. Dit bemoeilijkt interpretatie van de onderzoekresultaten. Bij rapportage van onderzoeken is het dan ook aan te bevelen om gedegen informatie te verschaffen over de opzet en de omstandigheden van het onderzoek. Dit bevordert dat de onderzoeksresultaten door anderen en óf in combinatie met andere studies worden gebruikt. In de aanbevelingen die tijdens het seminar werden opgesteld wordt aangegeven welke informatie moet worden verstrekt om dit te bereiken.

Andere onderzoekstechnieken

Er zijn omstandigheden denkbaar dat evaluatie-onderzoek, waarin gebruik wordt gemaakt van ongevalgegevens, uitsluitend mogelijk is als gedurende vele jaren deze gegevens worden verzameld. Is zo'n lange periode niet aanvaardbaar dan komen de mogelijkheden van andere onderzoekstechnieken om de hoek kijken, zoals de analyse van bijna-ongevallen. Die komen immers frequenter voor, zodat men sneller over het vereiste aantal gegevens kan beschikken. Deze methode wordt al vaak toegepast. Er moet echter nog veel kennis verzameld worden over de juiste toepas-

Een voorbeeld van een nieuwe maatregel: 'opgeblazen' fietsstroken. Niet alleen kijken naar het effect op de veiligheid, maar ook naar de oorzaken daarvan.

sing van de methode, vooral over de mogelijkheid om hiermee werkelijke ongevallen te voorspellen, zo bleek ook weer tijdens deze bijeenkomst. Bij het evalueren van de effecten van maatregelen moet niet alleen worden gekeken naar een mogelijke afname van het aantal ongevallen of de ongevallenkans. Het is tevens erg belangrijk om kennis te vergaren over de oorzaken waarom maatregelen wel of niet werken. Vastgesteld moet worden of het verkeersproces verandert als gevolg van de genomen maatregel. Op deze wijze kan worden nagegaan of een maatregel die bedoeld was om via beïnvloeding van het verkeersproces de veiligheid te bevorderen dit laatste ook werkelijk tot gevolg heeft. Proces-evaluatie heet dit in vaktermen. Dit kan vaak op korte termijn gebeuren. Hierbij kan conflictobservatie als waarnemingsmethode worden gebruikt. Met behulp van proces-evaluatie leert men ook nog veel voor het toepassen van nieuwe maatregelen. □

Congresboek (background paper en inleidingen). Aantal pagina's tekst: circa 600 f 50. – Bestellen: zie blz. 7; Congresverslag in voorbereiding.

Extra verkeerslicht voor (brom)fietser kan positief uitwerken



Op kruispunten met verkeerslichten kan een apart licht voor (brom)fietser worden geïnstalleerd. Daardoor kunnen deze verkeersdeelnemers het kruispunt passeren zonder dat zij gehinderd worden door afslaand snelverkeer.

De SWOV heeft onderzocht wat de gevolgen van zo'n 'conflictvrije' regeling zijn, wanneer die wordt toegepast op kruispunten met vrijliggende fietspaden. Het blijkt dat er weliswaar minder botsingen met afslaande auto's plaatsvinden, maar er gebeuren meer ongevallen met kruisende auto's. Het uiteindelijke effect van de regeling op de veiligheid lijkt positief. De voornaamste reden hiervoor is het verminderen van het aantal botsingen met afslaande vrachtauto's. Juist deze ongevallen lopen voor de fietser of bromfietser meestal zeer slecht af.

Langere wachttijden

De toename van het aantal ongevallen met kruisende auto's komt vermoedelijk doordat bij een conflictvrije regeling de wachttijden meestal langer zijn. Daardoor bestaat de kans dat het rode licht vaker wordt genegeerd. Ongevallen met kruisend verkeer zijn in deze situatie altijd het gevolg van een rood-lichtovertreding. Zulke overtredingen zijn wellicht voor een deel te voorkomen door de (brom)fietser niet éénmaal maar enkele malen per cyclus groen licht te geven – en dan gedurende een korte tijd.

Een eigen verkeerslicht voor (brom)fietser: minder problemen met afslaande auto's, meer met kruisende.

Demonstratieproject

De SWOV voerde dit onderzoek uit in het kader van het demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden. Er is ongevalloos onderzoek verricht op 27 kruispunten met vrijliggende fietspaden: twintig zonder en zeven met een conflictvrije regeling voor de (brom)fietser. In totaal ging het om 768 ongevallen; daarbij vielen 21 doden en 855 gewonden.

Een uitvoerig verslag is te vinden in het mei- en juninummer van het ANWB tijdschrift Verkeerskunde. □



Aanvragen van rapporten en andere publikaties

De SWOV geeft een groot aantal onderzoekverslagen, consulten en brochures uit. Daarnaast publiceren SWOV-medewerkers regelmatig in diverse tijdschriften of leveren zij bijdragen t.b.v. symposia en congresverslagen. Ook de teksten daarvan zijn bij de SWOV verkrijgbaar.

De kosten

Bij toezending van aangevraagde rapporten wordt een accept-girokaart bijgevoegd ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding wordt in dit bulletin bij berichten over SWOV-rapporten vermeld.

Gratis brochures en vouwbladen

De SWOV geeft de volgende gratis verkrijgbare brochures uit, die zijn bedoeld voor een breed publiek:

- Alcohol in het snelverkeer
 - De SWOV in 1980
 - Ongevallen op nat wegdek
 - Pubikatielijst 1962 t/m 1981
 - Verkeersveiligheid in woongebieden
 - Wat doet de SWOV
- Daarnaast zijn er gratis vouwbladen:
- SWOV, wetenschap in dienst van de verkeersveiligheid
 - IRRD-knooppunt van wegverkeersdocumentatie
 - Vier films over verkeersveiligheid
 - De RIMOB, nieuw wapen in de strijd tegen de verkeersonveiligheid

Bestellen

Al deze publikaties zijn, onder vermelding van bestelnummer S-12, te bestellen bij de afdeling Voorlichting van de SWOV, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam, telefoon 070-209323.

Reden tot optimisme bij jubileum VVN

Literatuuroverzichten per onderwerp

of directe bescherming van de berijder.

Het instellen van deze werkgroep is een stap verder in de richting van de door de RDW en de SWOV zo gewenste integrale veiligheidsbenadering van de auto. Het stellen van veiligheidseisen aan auto's zal gebaseerd moeten worden op alle veel voorkomende ongevalstypen: auto-auto, auto-voetganger, auto-tweewieler. Dit betekent dat oplossingen ten behoeve van de ene groep weggebruikers niet, of zo min mogelijk strijdig moeten zijn met die voor een andere groep. □

Het rapport 'Pedestrian injury accidents' zal binnenkort verkrijgbaar zijn bij de SWOV. Voor bestelinstructies verwijzen wij naar bladzijde 7.

Op 28 mei van dit jaar bestond Veilig Verkeer Nederland (VVN) 50 jaar. Ter gelegenheid van dit jubileum heeft de SWOV op verzoek van VVN een rapport opgesteld over de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Nederland in de periode 1965-1980.


In deze periode is het jaarlijks aantal doden met 20% gedaald: van 2479 tot 1997, terwijl de bevolking in die tijd is toegenomen. Maken we gebruik van zogenaamde mortaliteitscijfers – het aantal doden per 100.000 inwoners – dan blijkt de daling van het aantal verkeersdoden over deze periode zelfs 30% te zijn.

Enkele aanwijsbare redenen voor deze spectaculaire daling zijn: de verplichting tot het dragen van bromfietshelmen en autogordels en de invoering van de alcoholwet van 1974. Aan het succes van deze en andere maatregelen hebben de voorlichtingscampagnes van Veilig Verkeer Nederland een belangrijke bijdrage geleverd. □

Sinds enige tijd zijn lijsten beschikbaar met een opgave van alle tot nu toe verschenen SWOV-literatuur over bepaalde onderwerpen. Het gaat hier om:

- Alcohol
- Autogordels
- Bermbeveiliging/obstakels in wegbermen
- Fietsers en bromfietzers
- Voetgangers
- Vrachtwagens
- Banden, wegdekken en slipongevallen
- Verkeersonveiligheid in plattelandsgebieden; Beemster
- Verkeersonveiligheid in Noord-Brabant
- Verkeersstroommodellen
- Demonstratieproject Stedelijke Gebieden

De lijsten zijn gratis. Voor bestelinstructies verwijzen wij naar blz. 7. □



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
Vormgeving: Tessa Fagel

Foto's: ANWB, Studio Verkoren

Druk: Tijd Den Haag B. V.

Informatie- en redactie-adres: SWOV, afdeling Voorlichting,
Postbus 170, 2260 AD Leidschendam, telefoon (070)-209323

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 verscheidene ministeries, van het bedrijfsleven en van belangrijke maatschappelijke instellingen. Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir. E. Asmussen en bestaat o.a. uit de afdelingen:

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