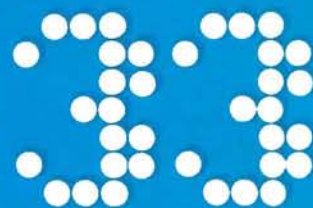




schrift

uitgave van de stichting wetenschappelijk
onderzoek verkeersveiligheid SWOV

verschijnt eenmaal
per drie maanden



december 1987

Nieuwe alcoholbrochure verschenen

Rijden onder invloed: verbeterd toezicht betaalt zichzelf

Jaarlijks vallen er in het verkeer 1.500 doden en 20.000 ernstig gewonden. Daarvan zijn tenminste 350 doden en 3.800 ernstig gewonden onder invloed van alcohol. Dat betekent dat zij 0,5 promille of meer alcohol in hun bloed hebben.

Dit blijkt uit de SWOV-brochure: 'Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie'. Het eerste exemplaar van deze brochure werd door de voorzitter van de SWOV, ir. R. Arnoldy, aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat mevr. drs. N. Smit-Kroes. De presentatie vond plaats tijdens de studiedag op 3 november jl., ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de SWOV.

Tot voor kort werd uitgegaan van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek, die aangeven dat minder dan 200 mensen mede ten gevolge van alcoholgebruik in het verkeer omkomen. De SWOV-cijfers zijn

berekend op basis van onderzoek in een aantal Rotterdamse ziekenhuizen. Zij geven een vrij lage raming van het aantal alcoholslachtoffers. Zo is er bijvoorbeeld geen rekening gehouden met bestuurders die onder

invloed van alcohol verkeren en niet zichzelf, maar wel de botsende tegenpartij verwonden.

De meeste alcoholdoden vallen bij ongevallen in de weekeinden, vooral 's nachts. Van de gewonden die in weekeindnachten in het ziekenhuis terecht komen blijkt 70 % te veel gedronken te hebben. Voorts blijkt uit SWOV-onderzoek dat rond middernacht één op de acht automobilisten te veel gedronken heeft. Om vier uur 's morgens is dit zelfs één op vier.

De SWOV heeft aanwijzingen dat door verbeteringen in het politietoezicht het rijden onder invloed effectiever kan worden bestreden.

Overhandiging van de 'alcoholbrochure'.



Inhoud

Rijden onder invloed: verbeterd toezicht betaalt zichzelf	1
Verkeersveiligheidsprijs voor gemeenten	2
Gevarieerd programma tijdens SWOV-studiedag	3
Nederland leert snel door verkeersveiligheidsonderzoek	5
Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens herzien	6
Bebakening en markering van bogen behoeft verbetering	7
3 en 4 maart 1988: Nationaal Verkeersveiligheidscongres	8
120 km/uur niet nadelig voor verkeersveiligheid mits....	9
Ongevallencijfers	9
Traffic Safety Theory & Research Methods	10
Verkeerd helmgebruik leidt tot tientallen doden	10
Ongevallen op autosnelwegen: 33% op de vluchstrook	11
Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV)	12
SWOV-publikaties	12

Uit een proef in Den Haag blijkt dat zelfs bij gelijke inspanning van de politie een groter effect op het rijden onder invloed kan worden bereikt. Door willekeurige automobilisten staande te houden en iedere aangehouden persoon te laten blazen op een elektronische ademtester gaat de pakkans omhoog. Aan deze nieuwe aanpak dient veel bekendheid gegeven te worden: enerzijds door opvallend te werken, anderzijds via de media en met reclameborden.

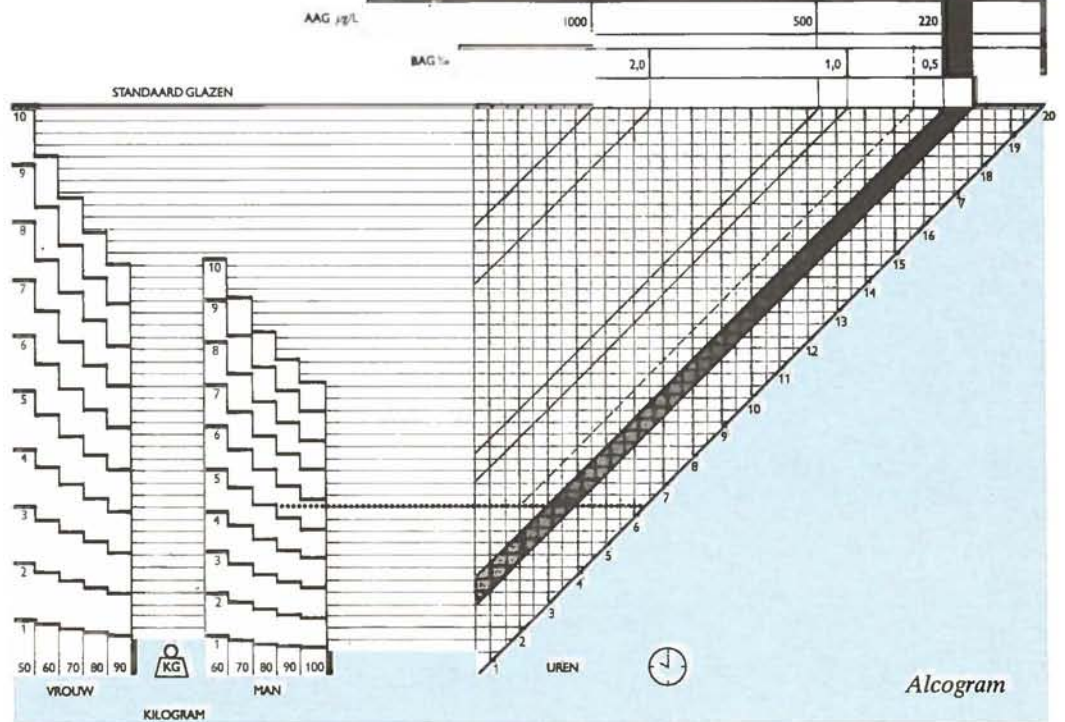
In Australië werd drie jaar lang volgens een dergelijke methode met veel extra inzet op rijden onder invloed gecontroleerd. Resultaat: het aantal ongevallen met dode-

lijke afloop daalde met 20 %; in de weekeindnachten met 40 %. Driekwart van deze daling wordt toegeschreven aan het extra politietoezicht.

Ook in Nederland kunnen veel levens bespaard worden door een gewijzigd politietoezicht. Verkeersongevallen ten gevolge van alcoholgebruik kosten de maatschappij jaarlijks tenminste f 700 miljoen. Wanneer men de kosten van extra politietoezicht in de weekeinden zet tegenover de baten (besparing door minder ongevallen) dan blijkt dat dit extra politietoezicht zichzelf bijna tweemaal terugverdient. Tegenover f 24 miljoen kosten staat ongeveer f 47,5 miljoen aan baten. Hiervoor is slechts 0,8 % van de huidige politiemacht aan extra inzet nodig. Daarnaast worden nog eens f 32 miljoen aan geldboeten geïnd.

Alcogram

In de brochure 'Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie' wordt het zogenaamde 'Alcogram' gepresenteerd. Het Alcogram geeft aan bij hoeveel standaard horecaglazzen met alcoholhoudende drank en na hoeveel tijd een bepaald promillage alcohol in het bloed wordt bereikt door mannen en vrouwen van verschillende gewichtklassen. Bijvoorbeeld: een man van



80 kg neemt om 21.00 uur zijn eerste glas en drinkt er elk half uur nog één. Om 23.00 uur stopt hij; hij heeft dan in 2 uur dus 5 glazen gedronken, gelijkmatig verdeeld over de tijd. Aangenomen is dat het standaard horecaglazzen zijn. Deze bevatten - ongeacht de soort drank - eenzelfde hoeveelheid pure alcohol. Om zijn promillage aan het einde van deze twee uur te bepalen, moet vanuit de kolom 'man 80 kg' op het niveau van 5 glazen een horizontale lijn naar rechts worden getrokken tot het snijpunt met de verticale 2-uurs lijn. Bij dat snijpunt wordt

het promillage afgelezen door de schuine lijn te volgen tot de BAG-schaal (BAG = bloedalcoholgehalte, de hoeveelheid alcohol in het bloed). In dit voorbeeld is dit dus 0,65 promille, ruim boven de wettelijke limiet van 0,5 promille.

In de figuur kan ook worden afgelezen hoe lang het duurt voordat de man de 0,5 promille heeft gepasseerd, aangenomen dat hij niet meer drinkt. In het gegeven voorbeeld moet daarvoor de horizontale lijn vanaf het 2 uurssnijpunt verder worden gevolgd. Pas bij 3 uur, dus 1

uur later, wordt de 0,5 promille bereikt. Maar om helemaal zeker te zijn dat hij onder deze grens zit, moet nog 1 uur gewacht worden, tot 01.00 uur 's morgens. In dit voorbeeld is na nog eens 2 uur het laatste restje alcohol uit zijn bloed verdwenen. Dit is ruim 6 uur na het drinken van het eerste glas.

Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie is op aanvraag verkrijgbaar bij de SWOV, afdeling Voorlichting en Publiciteit.

ANWB-Verkeersveiligheidsprijs voor gemeenten

Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1988 zullen weer vier gemeenten de ANWB-verkeersveiligheidsprijs in ontvangst mogen nemen. De keuze wordt gemaakt uit die gemeenten waarvan de ontwikkeling van de verkeersveiligheid over de periode 1982 - 1986 het gunstigst is te beschouwen. De SWOV heeft berekend welke gemeenten voor de prijs in aanmerking komen. Hiertoe is uitgegaan van een indeling van gemeenten naar aantal

inwoners. Per klasse is bepaald welke gemeenten volgens een bepaalde berekeningsmethode de beste resultaten boekten. Vervolgens zijn per klasse de beste drie gemeenten genomineerd. Na indiening

van een verslag van hun verkeersveiligheidsbeleid kiest een jury de winnende gemeenten. Per klasse wordt een prijs uitgereikt. Hieronder zijn de genomineerde gemeenten aangegeven.



Klasse	Aantal inwoners	Genomineerde gemeenten
1	10.000- 20.000	Goedereede, Wonsradeel, Neede
2	20.000- 50.000	Winschoten, Ermelo, Meppel
3	50.000-100.000	Den Helder, Vlaardingen, Zoetermeer
4	>100.000	Nijmegen, Rotterdam, Zaanstad

Gevarieerd programma tijdens SWOV-studiedag

Op 3 november jl. werd in het RAI Congrescentrum te Amsterdam ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de SWOV een studiedag gehouden. Het centrale thema was 'Verkeersveiligheid in regio en gemeenten: kennis en toepassing'.

Het welkomstwoord werd uitgesproken door de voorzitter van de SWOV, de heer ir. R. Arnoldy. Na zijn toespraak overhandigde de heer Arnoldy een nieuwe brochure van de SWOV aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw drs. N. Smit-Kroes. Deze brochure getiteld: 'Alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie' geeft een overzicht van het alcoholprobleem in het verkeer. Tevens worden er aanbevelingen gedaan voor een nieuw beleid. De inhoud van de brochure komt elders in dit blad uitgebreid aan de orde.

Vervolgens werd de dag officieel geopend door de Minister. In haar toespraak sprak zij lovende woorden uit over het vele en goede werk dat de SWOV in de afgelopen 25 jaar heeft verricht. Zij besteedde aandacht aan een aantal produkten van de SWOV die geholpen hebben bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Zij noemde daarbij de ontwikkeling van de geleiderailconstructie, het onderzoek van de alcoholproblematiek, de effectmatige onderbouw van de verplichte gordel, helm en achterreflector. Mevrouw Smit-Kroes richtte zich vervolgens tot de aanwezigen met het verzoek mee te werken aan het behalen van de taakstelling: 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000. Op drie punten van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV) ging zij nader in: het stimuleringsplan, de actie - 25%, de snelheidsproblematiek en alcohol in het verkeer. Ook richtte zij een oproep tot de onderzoekers: "Zoek naar grensverleggende mogelijkheden. Probeer niet de kennis over oorzaken en maatregelen waar we al best mee uit de voeten kunnen te perfectioneren. Richt het onderzoek op concrete mogelijkheden voor praktijktoepassingen. In de wetenschappelijke wereld wordt kwaliteit gemeten aan de hand van het aantal publicaties. Misschien is het een aardige gedachte voor de SWOV om een belonings-

systeem in te voeren voor onderzoekers wier adviezen in de praktijk feitelijk tot resultaat hebben geleid". Tenslotte sprak zij de wens



uit dat ook in de toekomst onderzoek leidt tot maatregelen waar men in de praktijk wat mee kan doen, maatregelen die anderen aanzetten tot eigen activiteiten en die tot navolging inspireren. Maatregelen waarvan een groot effect verwacht kan worden. Haar speech besloot de minister met de woorden: "SWOV, pak deze uitdaging op. Met 25 jaar bent u in de kracht van uw leven!"

Drieluiken

Vervolgens startte er een serie van drie lezingen over

snelheidsvorming en -beïnvloeding. Daarna een drieluik over het stimuleringsplan van gemeenten; actie - 25%. Na de lunch kwam het onderwerp alcohol en ademanalyse aan bod. Over deze drie drieluiken vindt u geen apart verslag in deze uitgave van SWOV-schrift. In het studiedagverslag dat begin 1988 verschijnt worden alle lezingen volledig opgenomen.

Forumdiscussie

In de loop van de middag was er een forumdiscussie met de aanwezigen in de zaal over het Meerjarenplan

de Verkeerscommissie van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten had aanvankelijk nog al wat bedenkingen tegen het plan, met name het stimuleringsplan kwam uit de lucht vallen. Bovendien werd de indruk gewekt dat de gemeenten voordien geen aandacht hadden voor verkeersveiligheid, terwijl juist het tegendeel het geval is. Als aanvulling op het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid zijn veel gemeenten bereid aan het realiseren van de taakstelling mee te werken. Dr. M.J. Koornstra, directeur van de SWOV vindt het

Forumdiscussie

MPV een stimuleringsplan in plaats van een meerjarenplan. Het plan zou ertoe moeten leiden dat er daadwerkelijk wat gedaan wordt. Als er de bereidheid is om maatregelen zoals die onder andere door de SWOV zijn aanbevolen toe te passen, zal die 25% minder slachtoffers zeker gehaald worden; misschien zelfs wel méér! Ing. K. Dankert, lid van Gedeputeerde Staten van Friesland en lid van het hoofdbestuur van de Voetgangersvereniging VBV mist een belangrijk aspect in het MPV. Namelijk hoe het hele verkeersveiligheidsbeleid is ingebed in het algemene beleid op het terrein van verkeer en vervoer. Hoe wordt bijvoorbeeld omgegaan met een toename van de automobiliteit? Mr. C.H. Goekoop, burgemeester van Leiden wil het geld dat zijn gemeente voor verkeersveiligheid kan krij-

gen graag gebruiken. Overigens zitten er volgens hem enkele loterij-elementen in het MPV die hem wat minder aanspreken.

Mr. I.W. Opstelten, directeur-generaal voor openbare orde en veiligheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken vindt het MPV vooral aantrekkelijk vanwege de sectorale benadering.

Mr. R.D.E. Daverschot, de voorzitter van de Verkeerscommissie van het Openbaar Ministerie, vindt het MPV op zich een goed plan. Ook hij signaleert dat er een zwaar accent valt op de handhaving van regels door de politie. Soms heb je de indruk, zei hij, dat in het MPV de derde politieminister aan het woord is.

Na deze eerste ronde langs de forumleden werd onder leiding van Mr. Marijn de Koning overgegaan tot het beantwoorden van vragen die door de aanwezigen in de zaal gesteld werden. Een greep uit de onderwerpen die daarbij aan de orde kwamen:

- Is een jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 5 % een hanteerbare maatstaf?

- Hoe bewerkstellig je het handhaven van de snelheidslimiet op wegen die tot harder rijden uitnodigen?

- Is alcoholreclame na een postbus 51-spot over het bestrijden van alcohol in het verkeer een goede zaak?



- Is het een goede zaak om oversteken bij een rood voetgangerslicht niet meer strafbaar te stellen?

Al met al een aantal zaken waarover geanimeerd tussen forumleden en de deelnemers werd gediscussieerd. Als afsluiting werd door de directeur van de SWOV een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Nederland. Onder het kopje: "Nederland leert snel door verkeersveiligheidsonderzoek" vindt u een weergave van zijn betoog. De dag werd ten slotte besloten met het drinken van een alcoholarm drankje. Aan alle aanwezigen werd met medewerking van Firma De Monnik uit

Oldenzaal alcoholarme wijnen en bier geschonken. Voor velen een eerste kennismaking met alcoholarme dranken.

Posterpresentaties

Tijdens de studiedag werd niet alleen in plenair verband gediscussieerd, ook in de ruimten rondom de grote zaal was een programma georganiseerd. In de SWOV-stand werd algemene informatie verstrekt over al hetgeen de SWOV in de afgelopen 25 jaar heeft gedaan. Tevens werd door middel van videopresentaties verslag gedaan van diverse onderzoeken. Informatie over het International Road Research Documentation systeem (een systeem waarbij men met behulp van de computer literatuur kan zoeken), werd gedemonstreerd. Ter plaatse kon men de gewenste informatie uit de computer opvragen. Daarnaast was er een tentoonstelling over een aantal onderwerpen. Per onderwerp waren drie panelen opgesteld die met teksten en foto's in het kort problemen, kennis en toepassingen lieten zien. Met de aanwezige deskundigen werd gediscussieerd over de gepresenteerde onderwerpen. Deze minitentoonstelling is niet voor eenmalig gebruik ontworpen, maar zal in de toekomst ook voor anderen beschikbaar zijn. Wilt u ge-

bruik maken van de panelen-expositie, dan kunt u daartoe contact opnemen met de afdeling Voorlichting en Publiciteit van de SWOV. De tentoonstelling bestaat uit panelen over de volgende onderwerpen:

1. Snelheidsvorming en -beïnvloeding
2. Actie - 25 %: het woord is aan de gemeenten
3. Alcohol: naar een andere aanpak
4. De bromfiets van het fietspad
5. Ongevallen simuleren
6. Het veiligheidsprofiel van de weg
7. Rotondes: mode of oplossing
8. Licht overdag: beter opvallen - minder ongevallen
9. Voorlichting samen met politietoezicht helpt
10. Na een ongeval: snelle hulp redt levens.

Ook op de posterpresentatie wordt in het studiedagverslag uitbereid ingegaan. Het studiedagverslag, een uitgave die mogelijk gemaakt wordt door 3M Nederland b.v., verschijnt begin 1988.

Aan de deelnemers aan de studiedag wordt dit verslag toegezonden. Andere geïnteresseerden die tegen een bijdrage in druk- en verzendkosten over het verslag willen beschikken kunnen dit schriftelijk aanvragen bij de SWOV, afdeling Voorlichting en Publiciteit.



Nederland leert snel door verkeersveiligheidsonderzoek

In 1962, toen de SWOV werd opgericht, was het aantal verkeersdoden onrustbarend gestegen tot bijna 2.100; die stijging hield aan tot 1972 met het trieste record van 3.264 verkeersdoden. Nu, 15 jaar later, is dat aantal met meer dan de helft gedaald tot circa 1500 per jaar.

Verkeersongevallen vertegenwoordigen de faalkansen in het verkeerssysteem. Het aantal personenauto's groeide na de oorlog tot een half miljoen in 1960 en tot 5 miljoen nu. Het aantal afgelegde kilometers met gemotoriseerde voertuigen steeg van ongeveer 14 miljard in 1960 tot bijna 72 miljard kilometers in 1986. Aan deze stijging van de mobiliteit is nog geen einde in zicht.

Als we het verloop van de aantallen verkeersdoden relateren aan de ontwikkeling van de mobiliteit, zien we een dalend risico per afgelegde kilometer om in het verkeer gedood te worden (afbeelding 1). Van 24 doden per 100 miljoen kilometers in 1950 tot bijna 2 doden per 100 miljoen kilometers nu. Deze risicodaling is goed te beschrijven door een eenvoudige curve, waarvan de jaarlijkse risicodaling sinds

1950 tot nu toe 6,7 % per jaar is. Anders gezegd, het risico halveert in iets minder dan 10 jaar in Nederland. Soortgelijke ontwikkelingen doen zich ook voor in andere landen. Men zou kunnen zeggen, dat elk land steeds veiliger met het verkeer leert om te gaan (afbeelding 2). Nederland leert 10 % sneller dan West-Duitsland, dat kort na de oorlog hetzelfde risico als Nederland vertoonde. De Nederlandse maatschappij leerde veel sneller dan Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, maar deze landen waren van oudsher veel veiliger. Toch leert Nederland zoveel sneller, dat wij nu veiliger zijn dan Groot-Brittannië. Dit is in afbeelding 2 niet goed zichtbaar, omdat de risico-curve voor Groot-Brittannië, in tegenstelling tot de andere landen tevens de hoeveelheid kilometers per fiets bevat. Zou de Nederlandse curve ook berekend zijn met toevoeging van de fietskilometers van ruim 11,5 miljoen fietsen, dan zou Nederland ongeveer even veilig zijn als het veiligste transportland van de wereld: de USA. Met circa 10 verkeersdoden per 100.000 inwoners behoren we intussen tot de groep veiligste gemo-

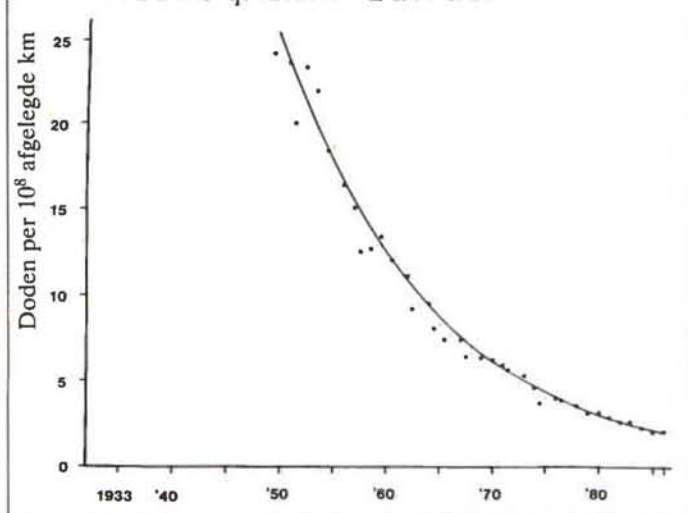


toriseerde landen, samen met Zweden, Noorwegen, Groot-Brittannië en Japan. Kennelijk heeft Nederland sneller van het fatale falen in het verkeer geleerd dan andere landen. Een mens leert door individuele studie, ervaring en kennistoepassing. Een maatschappij leert door wetenschappelijk onderzoek, evaluatie en maatregelen. Ik vlei mij met de gedachte dat de SWOV, het Nederlandse onderzoeksinstituut voor de verkeersveiligheid bij uitstek, ertoe heeft bijgedragen dat Nederland als maatschappij die grote leervaardigheid vertoont. Als de SWOV die rol, samen met universitaire, semi-overheids- en particuliere instituten ook in de toekomst zal blijven vervullen, dan zal bij gelijke of meer

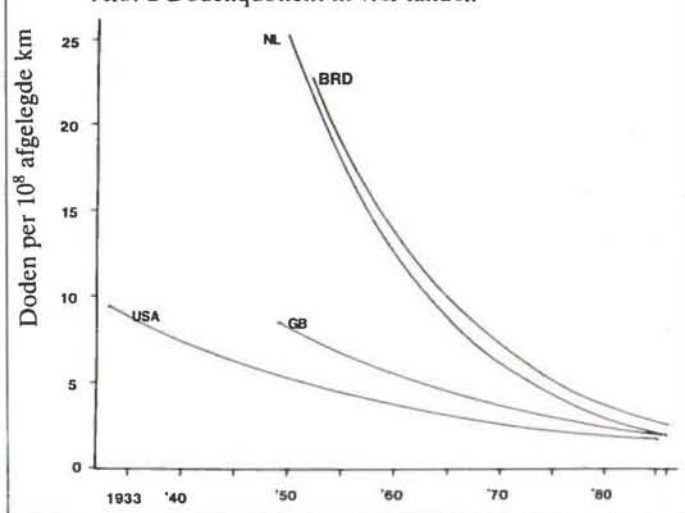
inspanningen van de overheden, het risico in het verkeer gedood te worden per afgelegde kilometer elke 10 jaar weer halveren. Zelfs met een –niet denkbeeldige– verdubbeling van het totaal van voertuigkilometers over 50 jaar, zou het aantal verkeersdoden tot minder dan 100 per jaar kunnen dalen.

Dodelijke verkeersongevallen als een zelden voorkomend incident, is dat denkbaar? De SWOV meent dat dat wel degelijk kan. Maar om dat te bereiken zal, tegen de wet van de vermindere meeropbrengst in, nog veel onderzoek, creativiteit en bereidheid tot toepassing nodig zijn. Kan het zijn, komen we hier over 25 jaar, bij ons 50-jarig bestaan, op terug.

Afb. 1 Dodenquotiënt in NL 1950-1986



Afb. 2 Dodenquotiënt in vier landen



Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens herzien

Het huidige Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV), dat uit 1966 stamt, heeft herziening. Herziening omdat het aantal verkeersovertredingen bijna onmetelijk is geworden en de politie niet in staat is naleving van de regels te handhaven. Hiermee is de huidige situatie voor steeds meer weggebruikers niet meer geloofwaardig. Aanmerkelijk is dat het huidige RVV, of beter de toepassing van het huidige RVV en de wijze waarop de weggebruiker daarmee omgaat, in bepaalde gevallen de kans op ongevallen vergroot. Er is dus alle reden om het RVV te herzien. Daarnaast zijn er ook andere redenen zoals vereenvoudiging van regelgeving in het algemeen en toetreding van Nederland tot internationale verkeersverdragen. Dit stelt ir. F.C.M. Wegman van de SWOV tijdens een studiedag, georganiseerd door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten over dit onderwerp op 29 oktober jl. in Apeldoorn.

Op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt thans door een projectgroep gewerkt aan de herziening van het RVV en in oktober is een concept RVV 1990 en een concept Besluit administratieve bepalingen wegvervoer (BABW) gepubliceerd. Een herziening van het RVV mag dan nodig zijn, maar van zo'n herziening alléén is niet de oplossing te verwachten. Het gaat er om dat de toepassing van een nieuw RVV door wegbeheerders

op een uniforme wijze gaat plaatsvinden, waardoor de voorspelbaarheid van verkeerssituaties vergroot wordt en de verkeersstaak voor de weggebruiker eenvoudiger wordt.

Een tweede wezenlijke activiteit is de weggebruikers er via voorlichting en politietoezicht toe brengen zich aan de gestelde regelingen te houden. De SWOV pleit derhalve voor een combinatie van herziening van de

regelgeving, richtinggevend toepassingsregels voor wegbeheerders en activiteiten op het gebied van voorlichting en politietoezicht. Ook de inhoud van de rijopleiding en het rijexamen dienen hierbij betrokken te worden. In dit verband ondersteunt de SWOV de gedachte om naast het RVV een verkeerscode voor weggebruikers te ontwikkelen, die gebruikt kan worden in de rijopleiding en bij voorlichtings- en politietoezichtactiviteiten.

Uitgangspunten

Bij de opstelling van het RVV zijn een paar uitgangspunten gekozen. En van die uitgangspunten is dat gewenst gedrag met infrastructurele voorzieningen beter te bereiken is dan met regels en tekens die gewenst gedrag afdwingen. De SWOV onderschrijft dit uitgangspunt. Lopen fysieke vormgeving en regelgeving uiteen dan wordt dit door de weggebruikers afgestraft. Ze overtreden de regel en eerbiedigen de bedoelingen van de regelgever niet. De bereidheid tot het naleven van verkeersregels hangt samen met een erkenning van het doel en het belang van de regels. Hierover zouden geen misverstanden mogen bestaan. Ook moeten de doelen zodanig gekozen en gepresenteerd worden dat de verkeersdeelnemers ermee kunnen instemmen, ook al is naleving niet steeds in het eigen belang. Een tweede uitgangspunt is de weggebruikers ieder voor zich meer verantwoordelijk te maken voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Wegbeheerders en regelgevers dienen er volgens de SWOV dan wel zorg voor te dragen dat de weggebruikers een grotere verantwoordelijkheid willen en kunnen dragen. In deze zin is er sprake van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van wegbeheerder, regelgever, regelhandhaver en verkeer deelnemer.

Effectiviteit van regels en tekens

Op basis van kennis uit de literatuur komt de SWOV tot de conclusie dat de effectiviteit van regels en tekens wordt vergroot indien:

– De regel en/of het teken meer in **overeenstemming met de omgeving** is; daartoe moet een regel of teken verenigbaar zijn met andere regels of tekens en geen concurrerende verwachtingen met de omgeving oproepen. De regel en/of het teken dient bijtijds waargenomen, gelezen en begrepen te worden; daartoe dient een regel of teken eenvoudig en helder gedefinieerd te zijn.

– De regel en/of het teken moet **geloofwaardig** zijn; daartoe dient een regel of teken als doeltreffend en relevant voor de verkeersveiligheid en/of doorstroming te worden ervaren, een redelijkheidsgrondslag te hebben en dienen de consequenties tamelijk zeker te zijn.

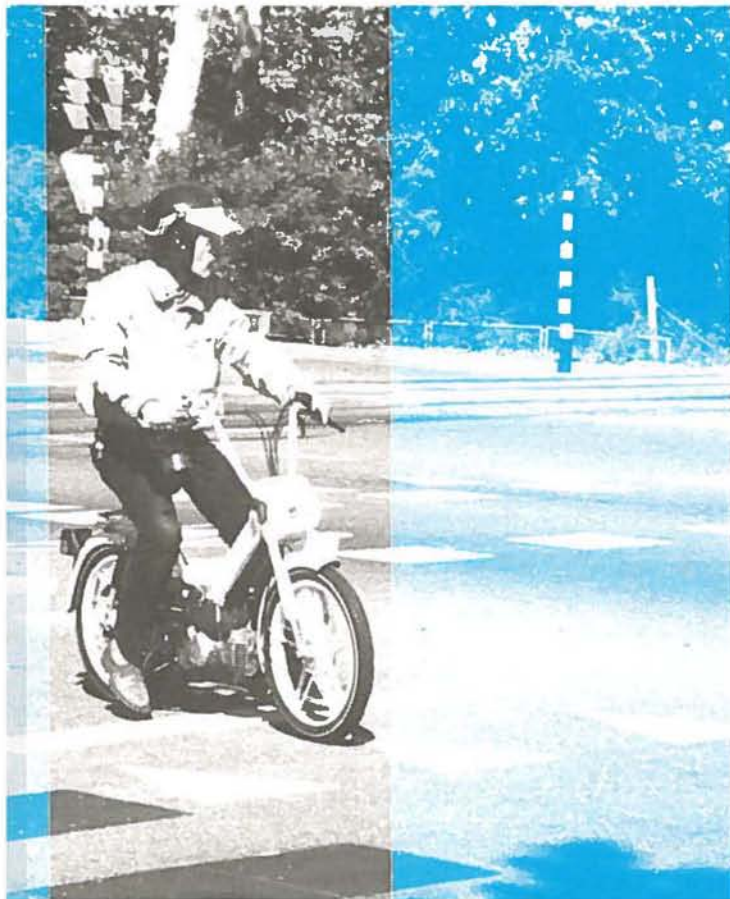
– De regel en/of het teken moet een **gedragsinstructie** inhouden; dit houdt in dat het gewenste gedrag duidelijk moet kunnen worden omschreven, dat kan worden waargenomen of andere weggebruikers zich eraan houden en dat het gewenste gedrag aantrekkelijk wordt gemaakt.

– De regel en/of het teken een zodanige vorm heeft dat **naleving** kan worden **bevestigd** daartoe dienen regels en tekens bij voorkeur op sociale aanvaarding te zijn gebaseerd, mag naleving niet als uiterst moeilijk ervaren worden en in principe beïnvloedbaar zijn door toezicht.

De SWOV stelt voor de onderdelen van het RVV aan de hand van deze criteria te toetsen. Bij toepassing van regels en tekens in de praktijk zijn deze criteria ook te gebruiken.

Enkele opvallende wijzigingen

Er is een aantal belangrijke wijzigingen voorgesteld



Bebakening en markering van bogen heeft verbetering

De SWOV heeft de verkeers- onveiligheid in bogen op wegen buiten de bebouwde kom onderzocht. Op dit soort wegen geldt meestal een snelheidslimiet van 80 km/uur. Ongevallencijfers uit 1984 tonen aan dat er ruim 12.000 letselongevallen plaatsvonden op deze wegen, waarvan circa 90% op niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom. Daarvan gebeurde 17% in bogen. Deze ongevallen in bogen of bochten in de weg betreffen in 68% van de gevallen enkelvoudige ongevallen. Enkelvoudige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één voertuig is betrokken: 46% betrof een botsing met een obstakel en 22% raakte van de weg en belandde in een sloot of berm.

leidt ertoe dat de bestuurder in gelijksoortige situaties met verschillende soorten informatie kan worden geconfronteerd. Bovendien blijkt dat onder ongunstige weer- en zichtcondities de voorzieningen niet altijd voldoende kunnen worden waargenomen. Door gebruik te maken van retroflecterend materiaal kan dit probleem grotendeels ondervangen worden.

De SWOV adviseert om bogen die volgens de Richtlijnen voorzien moeten zijn van bebakening en deze niet hebben, alsnog hiervan te voorzien. Prioriteit kan gegeven worden aan die bogen waar relatief veel ongevallen gebeuren. Ook zal bij bebakende bogen, waarvoor de Richtlijn aangeeft dat geen bebakening nodig is nagegaan moeten worden of er bijzondere redenen voor bebaking zijn. Als deze dringende redenen er niet zijn dient de bebakening verwijderd te worden. Ook adviseert de SWOV om het belang van extra voorzieningen in en nabij bogen te onderzoeken.

Bijvoorbeeld: langsmarkeringen, vóórinformatieborden en matrixborden die waarschuwen wanneer het voertuig de bocht te snel nadert.

Zijn bogen juist bebakend en gemarkeerd?

Een onderzoek naar de toepassing van de richtlijnen bebakening en markering in krappe bogen op 80 km/uur wegen. Consult in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Automobiellassureurs NVVA.

Ir. Oei Hway-Liem. Verschijnt binnenkort.

De bogen op wegen kunnen door middel van borden, bebakening en markering aangeduid worden. Deze aanduidingen dienen afgestemd te zijn op de rijtaken van de bestuurder. In de Richtlijnen Bebakening en Markering uit 1977 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gesteld dat het van belang is dat het voertuig aan het begin van de boog een snelheid heeft waarmee deze boog veilig kan worden bereden. Daartoe moet de weggebruiker de boog allereerst als zodanig kunnen zien, en als boog kunnen herkennen. Voorts moet voldoende informatie aanwezig zijn over het verloop van een boog om tot een juiste snelheidskeuze en stuurmanoeuvre te komen. Voorzieningen langs en op de weg dienen de bestuurder die informatie te geven; óók onder ongunstige weer- en zichtcondities. In de Richtlijnen wordt aangegeven wanneer bebakening en markering gewenst is. In de praktijk blijkt dat de informatievoorziening over boogkenmerken niet altijd voldoet aan de functionele eisen of de richtlijnen. Dit



ten opzichte van het huidige RVV. Deze wijzigingen betreffen o.a. de positie van bromfietzers in het verkeer en het gedrag van langzaam verkeer bij verkeerslichten. Aan wegbeheerders wordt de mogelijkheid geboden bromfietzers van het fietspad te weren en hen gebruik te laten maken van de rijbaan. De belangrijkste overweging is daarbij de hinder die bromfietzers bezorgen aan fietsers. Of de gevolgen daarvan voor de veiligheid van die bromfietzers zelf diepgaand zijn afgewogen is niet duidelijk. Tevens wordt overwogen de maximumsnelheid voor bromfietzers te verhogen naar 40 km/uur. De SWOV verwacht dat zonder aanvullende maatregelen bromfietzers nog steeds massaal deze limiet zullen overtreden. Bovendien verwacht de SWOV niet veel goeds van de combinatie bromfietzers rechtsaf door rood en een verhoging van de maximum (bromfiets)snelheid. Ook plaatst de SWOV vraagtekens bij het voorstel om oversteken bij rood voetgangerslicht niet meer strafbaar te stellen, of zoals ir. Wegman zich afvroeg: "hoe

leg ik mijn dochter van 6 jaar uit dat door rood voetgangerslicht lopen wel verboden is, maar niet zo erg verboden?"

Conclusie

De SWOV onderschrijft de noodzaak tot herziening van het huidige RVV. De werking van het RVV 1990 op het gedrag van de verkeersdeelnemers en dus op de verkeersveiligheid zal vooral afhangen van:

- de manier waarop de inhoud van het RVV verwerkt wordt in andere maatregelen zoals voorlichting, opleiding en examinering van verkeersdeelnemers;
 - de manier waarop wegbeheerders met de inhoud van het RVV omgaan;
 - de manier waarop andere maatregelen, zoals het toezicht door de politie en de vervolging van overtredingen door justitie, afgestemd worden op het RVV.
- Indien vanuit deze samenhang verder gewerkt wordt is een wezenlijke verbetering van het gedrag van verkeersdeelnemers te verwachten en vormt deze herziening een bijdrage aan de bevordering van de verkeersveiligheid.



3 en 4 maart 1988: Nationaal Verkeersveiligheidscongres

Op 3 en 4 maart organiseren de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB het zesde Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC. Het onderwerp is "Onveilig verkeer voor ouderen: het moet niet zo blijven!". "Gezamenlijke inspanningen betreffende welzijn en cultuur, huisvesting en ruimtelijke ordening, vervoer en verkeer en gezondheidszorg zijn een voorwaarde", zo luidt de ondertitel. Het congres wordt gehouden in het RAI Congrescentrum in Amsterdam.

Inhoud en opzet

Verkeersongevallen gebeuren niet zomaar. Ze zijn het gevolg van een reeks gebeurtenissen. Maatschappelijke activiteiten brengen verplaatsingen met zich mee. Als verkeersdeelnemer staat men bloot aan bepaalde risico's, die samenhangen met de verkeerssituatie, het vervoermiddel dat men kiest en het tijdstip van de dag waarop men aan het verkeer deelneemt. De afloop van een ongeval kan sterk verschillen, afhankelijk van de aard van de botsing en van hoe snel de hulpverlening ter plaatse was. Bij ongevallen gaat het dus om een proces waarin een aantal fasen kan worden onderscheiden. Bij het NVVC zijn de werkbijeenkomsten onderverdeeld in vijf groepen die in

Onveilig verkeer voor ouderen: het moet niet zo blijven!

grote lijnen de hiervoor genoemde fasen vertegenwoordigen. In de werkbijeenkomsten wordt de nadruk gelegd op een geïntegreerde aanpak: maatschappelijk activiteiten hangen bijvoorbeeld samen met een beleidsterrein als huisvesting, welzijn en cultuur. Voor het verplaatsingsgedrag kan men denken aan ruimtelijke ordening en vervoer, terwijl het verkeersgedrag een zorg is van verkeersdeskundigen, maar ook van politie en justitie. Zo heeft hulpverlening weer raakpunten met gezondheidszorg.

Zowel voor de werkbijeenkomsten als voor de lezingen worden deskundigen van verschillende disciplines uitgenodigd. Dus niet alleen verkeersdeskundigen, maar ook ouderen zelf en mensen uit onder andere de wereld van welzijn, ruimtelijke ordening en gezondheidszorg.

Voorlopig programma:

Donderdag 3 maart 1988:
"Inventarisatie van problemen"

Welkomstwoord
Openingstoespraak
Diverse inleidingen over het congresonderwerp
Werkbijeenkomsten in 5 groepen:

1. Activiteiten: de redenen om te verplaatsen
2. Keuze vervoermiddel, route en reisschema
3. Het gedrag van voetgangers en fietsers
4. Het gedrag van automobilisten
5. De botsingen, hulpverlening en nazorg

In de werkbijeenkomsten worden inleidingen gehouden door een onderzoeker, een beleidsmedewerker, een gemeentelijk deskundige en een vertegenwoordiger van

ouderen. Tevens wordt er over die inleidingen gediscussieerd.

Vrijdag 4 maart 1988:
"Aangrijpingspunten voor oplossingen"

Inleiding over hoofdpunten resultaten eerste congresdag
Inleiding over richting voor oplossingen
Vervolg werkbijeenkomsten eerste dag
Met de inleiders van de eerste dag wordt gediscussieerd over richtingen voor oplossingen.

Plenaire discussie ter afsluiting
Uitreiking van de ANWB-Verkeersveiligheidsprijzen 1988

- toelichting op de selectiecriteria
 - juryrapport
 - uitreiking prijzen aan winnende gemeenten
- Receptie

Toegangsprijs: f 155,- incl. BTW. Lunch: f 20,- per dag per persoon.

Voor studenten, houders van een 65+pas en bewonersgroepen geldt een gereduceerde prijs van f 65,- incl. BTW.

Aanmeldingsformulieren kunt u aanvragen bij de ANWB, Afdeling L+B, de heer P. Frissen, telefoon: 070-146555.

Aanmeldingen kunnen tot uiterlijk 11 februari 1988 geschieden.



120 km/uur niet nadelig voor verkeersveiligheid mits.....

Effect 120 km/uur op auto-snelwegen op de verkeersveiligheid afhankelijk van geloofwaardigheid van differentiatie en van de wijze van politietoezicht.

Het is aannemelijk dat een verhoging van de maximumsnelheid op auto-snelwegen van 100 km/uur naar 120 km/uur zal leiden tot meer en ernstiger ongevallen. Zo heeft de SWOV geschreven in een advies 'Snelheidslimieten op autosnelwegen', dat in 1985 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is aangeboden. Dit standpunt was gebaseerd op de verwachting dat de gemiddelde snelheid en de snelheidsverschillen bij verhoging van de limiet zouden toenemen. In hetzelfde advies ondersteunt de SWOV wel ideeën omtrent gedifferentieerde snelheidslimieten. Daaraan is dan de veronderstelling gekoppeld dat er geen onduidelijkheid en verwarring zou bestaan bij weggebruikers over de verschillende limieten. Bovendien dient een limietdifferentiatie geloofwaardig voor de weggebruiker te zijn.

Ook van een uitbreiding van het politietoezicht verwacht de SWOV een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Te verwachten is dat geldende limieten minder vaak en in mindere mate worden overschreden. De SWOV pleitte in dit verband voor een rationeel toezicht van voldoende omvang; namelijk toezicht op de gevaarlijkste plaatsen en tijden, bijvoorbeeld tijdens regen wanneer bestuurders hun rijnsnelheden onvoldoende blijken aan te passen. Een tweede suggestie in dit verband was om de huidige snelheidsverdeling stapsgewijs 'af te toppen' door politietoezicht het eerst te richten op degenen die het hardst rijden. Tenslotte pleitte de SWOV



in haar advies 'Snelheidslimieten op autosnelwegen' voor een bepaald schema van repeterend toezicht en begeleidende publiciteit, waardoor de effectiviteit van het toezicht waarschijnlijk nog vergroot zal worden. In deze gedachte wordt de SWOV inmiddels gesteund door de ervaringen uit onderzoek naar toezicht op rijden onder invloed - het 'Haagse' model - en het onderzoek naar toezicht op het dragen van autogordels zoals dat in Friesland uitgevoerd is.

Kabinetsbeslissing

In de kabinetsbeslissing om de snelheidslimieten op autosnelwegen te verhogen van 100 km/uur naar 120 km/uur wordt aan de diffe-

rentiatie van limieten en aan het toezicht expliciet aandacht gegeven.

Zonder precies de inhoud van maatregelen te kennen, laat zich niet voorspellen in hoeverre ze de geloofwaardigheid van de nieuwe limieten zullen ondersteunen en dus laat zich geen oordeel uitspreken over de gevolgen voor de verkeersonveiligheid.

Te verwachten is dat de gemiddelde rijnsnelheden zullen toenemen, wat de ernst van de afloop van ongevallen doet verslechteren. Te hopen is dat de aanvullende maatregelen de snelheidsverschillen zullen doen verminderen, waardoor het aantal ongevallen kan worden beperkt. De mogelijkheid bestaat dat per saldo het effect op de verkeersveiligheid op snelwegen dan niet ongunstig hoeft te zijn. De SWOV bepleit dat een evaluatieonderzoek naar de effecten wordt verricht, maar verwacht niet dat zo'n onderzoek met behulp van gegevens over geregistreerde ongevallen direct tot uitspraken over het effect op de verkeersveiligheid kan leiden.

Ongevallencijfers

Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft de voorlopige cijfers bekend gemaakt van de verkeersongevallen tot en met de maand september 1987.

In onderstaande tabel ziet u deze ongevallencijfers vergeleken met de betreffende maanden in 1986.

	doden		gewonden		letselongevallen	
	1987	1986	1987	1986	1987	1986
januari	112	105	3200	3571	2825	3123
februari	97	87	2925	2550	2525	2218
maart	94	128	3325	3608	2875	3164
april	108	113	4050	3715	3460	3207
mei	112	135	4450	4898	3825	4227
juni	154	141	4600	4957	3950	4306
juli	135	139	4600	4164	3900	3557
augustus	130	120	4200	4544	3700	3913
september	135	128	5050	4896	4400	4307

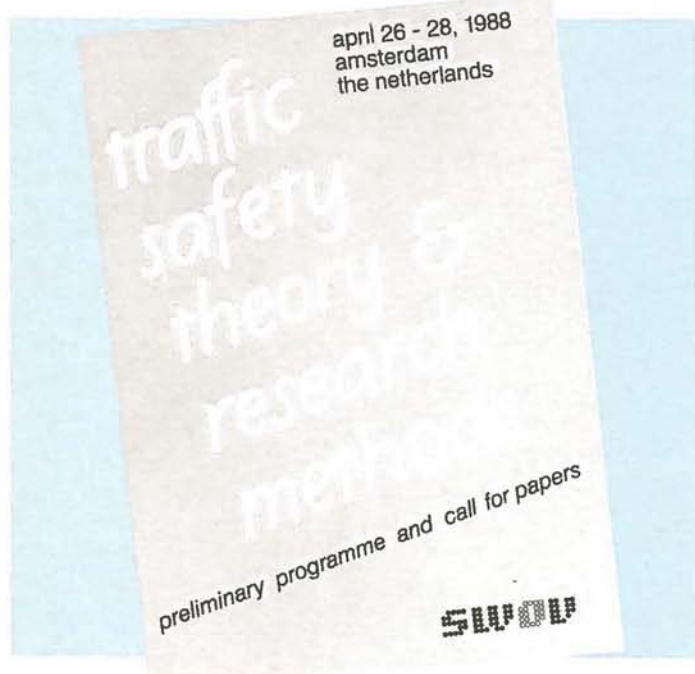
Totaal t/m 3e kwartaal 1987: 1077 doden, 1096 gewonden, 36400 letselongevallen. Totaal t/m 3e kwartaal 1986: 1096 doden, 36903 gewonden, 31460 letselongevallen.

Traffic Safety Theory & Research Methods

Dinsdag 26 april 1988 is de eerste dag van een drie-daags wetenschappelijk symposium dat door de

SWOV wordt georganiseerd. Dit internationaal symposium waarbij de voertaal Engels is wordt van 26

april 26 - 28, 1988
amsterdam
the netherlands



preliminary programme and call for papers

SWOV

tot en met 28 april 1988 in het RAI Congrescentrum te Amsterdam gehouden. Centraal staan de theorievorming en methoden en technieken van verkeersveiligheidsonderzoek.

Er worden vijf sessies van een halve dag gehouden waarin een aantal thema's behandeld wordt. In elke sessie wordt een lezing gehouden door een vooraanstaand wetenschapper. Tevens wordt een selectie gemaakt uit de bijdragen die door onderzoekers worden ingediend naar aanleiding van de "call for papers". Tijdens een van de dagen is ruimte in het programma om de vakbeurs 'Intertraffic' te bezoeken. Intertraffic duurt van 25 tot en met 28 april 1988. Deelname aan het symposium kost f 600,-. Een boekje met het voorlopig programma en inschrijfformulier is verkrijgbaar bij de SWOV, mevr. M. Niersman, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam, telefoon 070-209323.

Voorlopig programma

Dinsdag 26 april 1988

Session 1: Context and scope of traffic safety

- Development of traffic safety; macroscopic models and their theoretical background
- Traffic-safety data and traffic-safety theory; quality of data
- The economic system, the traffic system and traffic safety
- Traffic safety and public health

Chairman: Richard Allsop
Invited speaker: Frank Haight

Session 2: Models for evaluation

- The organisation of evaluation research
- Methodology of evaluation research
- Analysis and data requirements

Chairman: Frank Haight
Invited speaker: Ezra Hauer

Verkeerd helmgebruik leidt tot tientallen doden

Nog geen 20 % van alle bromfietzers in Nederland draagt een goed vastgemaakte en deugdelijke helm. Als gevolg van het onzorgvuldig omgaan met de helm komen jaarlijks enige tientallen bromfietzers om het leven en worden er minstens vijfhonderd bromfietzers met hoofdletsel in een ziekenhuis opgenomen. De maatschappelijke kosten bedragen zeker twintig tot dertig miljoen gulden per jaar. Dit blijkt uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Bij het onderzoek zijn 1127 bromfietzers in een achttal plaatsen in Nederland ondervraagd en zijn hun helmen onderzocht. Opvallend is dat tweederde van alle bromfietzers de kinband van de helm niet of niet strak genoeg sluit. Daardoor is de kans groot dat de helm bij

een botsing of een val niet op het hoofd blijft zitten. Uit het onderzoek blijkt dat vooral het comfort van de kinband en het bedieningsgemak van de sluiting een belangrijke rol spelen bij het al dan niet correct gebruik ervan. In het algemeen hebben bromfietzers een gebrekkige kennis van de veiligheidsrisico's en van de wettelijke voorschriften rond het helmgebruik.

Enkele andere onderzoekresultaten: één op de vijf helmen heeft geen wettelijk keurmerk en ruim één op de drie helmen is beplakt, beschilderd of (ernstig) beschadigd. Verf en lijm van stickers kunnen de buitenste laag van de helm aantasten. Dit kan ertoe leiden dat de helm bij een botsing barst en niet voldoende bescherming meer biedt.

Op grond van resultaten van het onderzoek dringt de SWOV aan op een interna-

tionale herziening van de keuringseisen voor helmen, óók omdat de situatie in de ons omringende landen even weinig rooskleurig lijkt te zijn. Die herziening zou er-

toe moeten leiden dat alle helmen in de toekomst worden voorzien van een comfortabel sluitsysteem dat bovendien door zijn ontwerp een juist gebruik in de hand



Woensdag 27 april 1988

Session 3: Theoretical analysis and models

- Behavioural models
- Cognitive models
- Crash models

Chairman: Leonard Evans

Invited speaker: John Michon

Session 4: Statistical analysis and models

- Log-linear models
- Correlational models

Chairman: Siem Oppe

Invited speaker: D.V. Gokhale

Donderdag 28 april 1988

Session 5: Time-dependent models

- Timeseries and trend analysis
- System-dynamical models

Chairman: Matthijs Koornstra

werkt. Het alleen nog toelaten van helmen met een drukknopsluiting zou al een hele stap in de goede richting zijn.

Zo'n uniformering van de sluitingen vergemakkelijkt bovendien de hulpverlening aan slachtoffers. Daarnaast wordt een positief effect verwacht van voorlichting aan bromfietzers over de risico's van verkeerd helmgebruik en over de wettelijke voorschriften.

Helmen van bromfietzers: veilig en onveilig gebruik

Ir. J.J.W. Huijbers & P.J.G. Verhoef. R-87-6. 70 blz. f 20,-

Het dragen van helmen door bromfietzers

Problemen en mogelijkheden voor verbetering. Consult in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.

M.P.M. Mathijssen. R-87-18. 46 blz. f 17,50.

Ongevallen op autosnelwegen: 33 % op de vluchtstrook

In de periode 1979 tot en met 1982 gebeurden er op de Nederlandse autosnelwegen 2.687 vluchtstrookongevallen, waarbij één of meer betrokkenen letsel opliep. In totaal gebeurden er in die periode 8.071 letselongevallen op autosnelwegen. Dit betekent dat ongeveer 33% van de letselongevallen op autosnelwegen op de vluchtstrook gebeurt. Dit blijkt uit een onderzoek van de SWOV, dat in opdracht van de ANWB is uitgevoerd. De aanleiding voor dit onderzoek was het feit dat enkele wegenwachters in de afgelopen jaren bij hulpverlening aan pechvoertuigen op de vluchtstrook werden aangereden.

Onder vluchtstrookongevallen wordt verstaan: ongevallen waarbij tenminste één van de betrokkenen zich tijdens of kort voor het ongeval op de vluchtstrook of in de berm bevond. In de periode 1979 tot en met 1982 vielen er in totaal 217 doden en 1.260 ernstig gewonden bij vluchtstrookongevallen. In totaal vielen er op autosnelwegen 616 doden en 3.612 ziekenhuisgewonden in die periode. Dit betekent dat 35% van de doden en 31% van de ziekenhuisgewonden op autosnelwegen bij een vluchtstrookongeval betrokken was. Uit een globale analyse van de periode na 1982 blijkt dat het probleem in de loop der jaren qua omvang nauwelijks is gewijzigd. In het onderzoek is een onderscheid gemaakt tussen enkelvoudige en meervoudige ongevallen. Bij enkelvoudige ongevallen is slechts één voertuig betrokken dat op de vluchtstrook of in de berm verongelukt. In de onderzochte periode gebeurden er 2.472 enkelvoudige ongevallen waarbij 172 mensen om het leven kwamen. Bij de 215 meervoudige ongevallen kwamen 45 mensen om het leven. Enkelvoudige ongevallen op vluchtstroken komen dus elf maal zo vaak voor als meervoudige. Bij meervoudige ongevallen vallen verhoudingsgewijs drie maal zo veel doden.

Meervoudige ongevallen

De meest opvallende uitkomsten van een analyse van die 215 meervoudige vluchtstrookongevallen zijn: - bij 42% waren vrachtauto's betrokken

- bij 32% heeft de politie als aanleiding geregistreerd dat het voertuig op de rechterrijbaan teveel rechts reed.

- 22% vond plaats bij duisternis op onverlichte autosnelwegen

- bij 25% waren overstekende voetgangers betrokken.

De SWOV heeft het gedrag van automobilisten op autosnelwegen geobserveerd en daaruit kunnen de volgende conclusies worden afgeleid:

- vrachtauto's overschrijden vaak de rechterkantstreep, met name op smalle rijstroken en in bochten en vooral als het wegdek nat is

- 57% van de auto's op de vluchtstrook en in de berm was niet gemarkeerd of gesignaleerd; slechts 3% was gemarkeerd met een gevarendriehoek en 27% voerde knipperende waarschuwingslichten.

- 20% van de voertuigen op de vluchtstrook stond op minder dan 1 meter afstand van de kantstreep van de rechterrijbaan.

Enkelvoudige ongevallen

Bij de 2.472 enkelvoudige ongevallen op vluchtstroken:

- gebeurde 36% op zaterdagen en zondagen

- gebeurde 38% tussen 22.00 en 24.00 uur

- gebeurde 25% bij duisternis op onverlichte autosnelwegen

- heeft de politie als aanleiding voor het ongeval zaken geregistreerd als: macht over het stuur verloren, te hard gereden, geslipt, slaap en vermoeidheid.

Slechte zichtomstandighe-

den en/of een verminderd waarnemingsvermogen kunnen dus in belangrijke mate bijdragen aan het ontstaan van enkelvoudige vluchtstrookongevallen.

Maatregelen

De volgende maatregelen kunnen bijdragen om ongevallen op vluchtstroken tegen te gaan:

- het aanbrengen van een verticaal geprofileerde markering van de kantstreep die reflecteert

- wijziging in de verkeerswetgeving: het vervangen van het opstellen van de gevarendriehoek door het voeren van waarschuwingsknipperlichten

- verbreden van te smalle rijstroken

- vergroten van de benutbare breedte van vluchtstroken door de geleiderailconstructie iets verder naar rechts c.q. naar links te plaatsen

- uitbreiden van de openbare verlichting

- voorlichting aan vluchtstrookgebruikers in het algemeen en wegwerkers in het bijzonder

- voorlichting aan vrachtwagenchauffeurs over de gevaren van het overschrijden van de kantstreep.

Deze voorgestelde maatregelen moeten niet gezien worden als maatregelen die elk afzonderlijk het probleem van de vluchtstrookongevallen kunnen oplossen. Juist een combinatie ervan kan een bijdrage leveren tot de verbetering van de verkeersveiligheid op autosnelwegen, maar ook in het algemeen.

Vluchtstrookongevallen op autosnelwegen

Verslag van een onderzoek naar de omvang, de oorzaken en de bestrijdingsmogelijkheden van vluchtstrookongevallen, uitgevoerd in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.

M.P.M. Mathijssen. R-87-16. 52 blz. f 17,50.

Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV)

Het verkeers- en vervoerssysteem heeft in de jaren zestig en zeventig een stormachtige ontwikkeling doorgemaakt. Einde zeventiger, begin tachtiger jaren werd een nieuwe tendens zichtbaar in de ontwikkeling naar een zich stabiliserend systeem. De groei neemt af, de congestieproblemen worden groter. Dit vraagt om een hernieuwde bezinning op het verkeers- en vervoerbeleid. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het dan ook nodig geacht het parlement een nieuw SVV aan te bieden.

In dit nieuwe SVV dient de weg te worden aangegeven die de komende 25 jaar moet worden bewandeld om de nog steeds groeiende mobiliteitsbehoefte te kanaliseren. Vooral de congestieproblemen in de Randstad, de bereikbaarheid van bestemmingen in de grote steden, de lucht- en zeehavens en de sociaal-economische veranderingen die gaan plaatsvinden vragen daarbij de aandacht. Daarbij wordt de scenariomethode gevolgd in plaats van prognosetechnieken. Dit heeft het voordeel dat alternatieve uitwerkingen met elkaar kunnen worden vergeleken op hun consequenties. Bij dit alles spelen de kwaliteitscondities die voor verkeersveiligheid en milieu

gelden een belangrijke rol. De SWOV is gevraagd om in het kader van het nieuwe SVV aan te geven welke ontwikkelingen er te verwachten zijn voor de verkeersveiligheid als gevolg van de ontwikkelingen van het verkeers- en vervoerssysteem. Gevraagd wordt bij de geschetste toekomstscenario's aan te geven welke onveiligheidsconsequenties mogen worden verwacht. Daarnaast wordt gevraagd welke scenario's vanuit de verkeersveiligheid bezien de voorkeur verdienen en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenste effecten op die veiligheid te elimineren. Vooral is de vraag van belang hoe een sturend beleid voor de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur en de keuze van de vervoerwijzen moet worden vormgegeven en welke consequenties dit heeft voor de verkeersveiligheid. Ook de spreiding van het verkeer en vervoer over de tijd van de dag en over de week wordt bij deze beschouwingen betrokken. Vanuit de kennis over bestaande ontwikkelingen zal de SWOV, bij de diverse scenario's die op de genoemde drie aspecten zijn uitgewerkt, aangeven welke consequenties mogen worden verwacht voor de verkeersveiligheid in het jaar 2010.

SWOV-publikaties

Verschenen in het derde kwartaal van 1987

Design method for the lighting of tunnels based on the assessment of the veiling luminance. Contribution to the Fifth European Light Congress V LUX Europa 1985.

Dr. D.A. Schreuder (SWOV) & H.J.C. Oud (Rijkswaterstaat). R-85-67. 15 pp. f 10,-

Jaarverslag 1986 Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid SWOV. R-87-1. 45 blz. gratis; zie SWOV-schrift 32 p.12

Aflopende taluds. Deel 1 Ing. C.C. Schoon & ing. W.H.M. van de Pol. R-87-8. 80 blz. f 20,-; zie SWOV-schrift 32 p.3

Analyse van de verkeersonveiligheid van oudere fietsers en voetgangers. R-87-9I + II. 156 + 162 blz. f 80,-; zie SWOV-schrift 32 p. 4

Aanbevelingen voor een keuze tussen verschillende vormen van een voorlopig rijbewijs. Drs. R.D. Wittink. R-87-10. 37 blz. f 15,-; zie SWOV-schrift 32 p. 1

Beschadiging van voorruit van personenauto's.

Ing. C.C. Schoon. R-87-11. 38 blz. f 15,-; zie SWOV-schrift 32 p. 7

Verkeerssignalering en verkeersveiligheid. Ing. C.C. Schoon. R-87-12. 41 blz. f 17,50; zie SWOV-schrift 31 p. 2

Die Niederländische Konfliktbeobachtungstechnik 'DOKTOR'. Beitrag 18. Budapest Internationale Wissenschaftliche Beratung für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik 'Theorie und Praxis des Stadtverkehrssicherheit'. J.H. Kraay. R-87-13.8 pp. f 7,50

Voorlopige kencijfers verkeersveiligheid voor het wagenet 1985, ten behoeve van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) en het Meerjarenprogramma Personenvervoer (MPP). Ir. S.T.C.M. Janssen. R-87-14. 38 blz. f 15,-

De keuze van de steekproef ten behoeve van het SWOV-project 'Kencijfers voor de verkeersveiligheid van wegen'. J. van Minnen. R-87-15. 7 blz. f 7,50

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

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

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

Foto's: Studio Verkoren, Fotostudio Wouter de Nes,
W.P.H. Metselaar

Vormgeving en druk: Studio Druk BV

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

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding.



Aanvragen van publikaties

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

De publikaties zijn bij de SWOV verkrijgbaar. Bij toezending wordt een acceptgirokaart bijgevoegd ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding staat bij de berichten aangegeven. De publikaties zijn onder vermelding van S-33 schriftelijk te bestellen bij de SWOV, Afdeling Voorlichting en Publiciteit, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam.