

september
1981

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

Slecht uitzicht vrachtwagenchauffeur bedreigend voor fietser en bromfietser

In de periode 1975 tot 1980 vonden in totaal circa 150 verkeersdeelnemers de dood als gevolg van een botsing met een vrachtwagen die rechtsaf sloeg op het moment dat zij zich rechts van de wagen bevonden. Tien andere verkeersdeelnemers overleden aan de gevolgen van een soortgelijk ongeval met een personenauto, 12 aan die van een botsing met een andersoortig voertuig. Verreweg de meeste slachtoffers vielen onder bromfietzers en fietsers:

Een rechts van een vrachtwagen rijdende fietser kan 'over het hoofd' worden gezien.

respectievelijk 84 en 70. Het relatief grote aandeel van de vrachtwagen in dit soort ongevallen lijkt niet te verklaren door verschillen in het aantal afgelegde kilometers en het aantal manoeuvres. Aangenomen mag worden dat het ontbreken van goed zicht van de bestuurder op sommige delen van de directe omgeving van de vrachtwagen in deze omstandigheden een nadelige invloed heeft op het ontstaan van ongevallen. Ook wordt aangenomen dat de afloop van botsingen met vrachtwagens negatief wordt beïnvloed door de massa, de afmetingen en de vorm van deze voertuigen.

Dit zijn enkele conclusies uit een

SWOV-consult dat is aangeboden aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Deze dienst had een advies op dit gebied nodig om tot een standpunt te komen bij komende EEG-onderhandelingen over buitenspiegels voor vrachtwagens.

EEG-richtlijnen

Bestuurders zien hele stukken van de vrachtwagen niet, vooral achter en ter rechterzijde. Dat hoeft ook niet volgens de huidige EEG-richtlijnen. Op de tekening op de volgende bladzijde is duidelijk te zien dat een rechts naast de vrachtwagen rijdende fietser of bromfietser 'over het hoofd' wordt gezien. Een tweede ▶



Inhoud

Slecht uitzicht vrachtwagenchauffeur bedreigend	1
Snelheidslimieten onderwerp internationaal symposium	3
Nieuwe presentatie ongevalgegevens	4
Oprichting evaluatie waarschuwingssysteem windhinder	5
Verkeersonveiligheid Amsterdam geanalyseerd	6
Ontwikkeling van de verkeersveiligheid	7

probleem bij rechtsafslaande vrachtwagens is dat er zogenaamde baanverbreding optreedt. De achterste wielen snijden als het ware de hoek af. Die verbreding kan oplopen tot 5 meter bij vrachtwagens met een aanhanger of oplegger. Met de voorgeschreven buitenspiegels kunnen hierbij situaties ontstaan waarbij de chauffeur geen zicht meer heeft op het gebied waar het achterste deel van de combinatie zich bevindt. Er worden wel – individuele – maatregelen genomen om deze problemen te lijf te gaan. Sommige vrachtwagens beschikken over extra ruiten die het uitzicht kunnen verbeteren, als dit niet wordt belemmerd door gordijntjes of stickers. Vrachtwagens worden verder vaak uitgerust met extra spiegels naast de voorgeschreven exemplaren. In het consult wordt geconstateerd dat landelijke gegevens over de praktijksituatie met betrekking tot de omvang en aard van de dode hoek echter niet bekend zijn. Een bijrijder kan onder meer behulpzaam zijn met het uitkijken tijdens moeilijke manoeuvres. Uit metingen komen echter aanwijzingen dat in 80% van het totaal aantal vrachtwagenritten de chauffeur op zichzelf is aangewezen.

Cijfers

Door het ontbreken van veel gegevens is het niet mogelijk het extra risico te berekenen dat het gevolg is van het slechte uitzicht bij vrachtwagens. Toch is in het consult een ongevallenanalyse uitgevoerd. Daarbij is geprobeerd het aantal verkeersslachtoffers vast te stellen dat is gedood als gevolg van bepaalde manoeuvres van vrachtwagens, waarvan verondersteld mag worden dat het ontbreken van goed zicht een nadelige invloed heeft op de verkeersveiligheid. De aantallen ongevallen en slachtoffers onder deze ongunstige omstandigheden kunnen een indicatie zijn voor het te verwachten effect van maatregelen. Met de belangrijkste resultaten van die analyse opende dit bericht. Nog wat meer cijfers:

○ Bij 56% van de doden die vielen als gevolg van een 'rechtsaf-ongeval' met een vrachtwagen betrof het een enkele vrachtwagen, in 44% één met aanhanger of oplegger.

○ Bromfietzers namen bij dit soort ongevallen een naar verhouding groter

aandeel voor hun rekening dan fietsers. Vermoedelijk speelt hierbij de relatief hoge snelheid van de bromfiets een rol.

○ Dat laatste heeft waarschijnlijk ook te maken met het feit dat ongeveer de helft van de bromfietzers tijdens het ongeval op een fietspad reed. Bij fietsers was dit aandeel slechts 17%.

○ Het bleek dat bij fietsers de leeftijdsgroep tot 15 jaar sterk oververtegenwoordigd en die vanaf 60 jaar sterk ondervertegenwoordigd was.

○ Zesennegentig procent van deze ongevallen met fietsers en 78% van die met bromfietzers vonden plaats binnen de bebouwde kom.

Verbeteringen

Uit het oogpunt van waarnemingsmogelijkheden moet een spiegel vlak zijn. Wil men met een vlakke spiegel toch een groot gebied zichtbaar maken dan krijgt zo'n spiegel onaantvaardbaar grote afmetingen. Daarom worden gekromde spiegels toegepast. Niet té gekromd, want dat bemoeilijkt het bepalen van snelheid en afstand van verkeersdeelnemers die in de spiegel worden waargenomen. Gestreefd moet dus worden naar een combinatie van nagenoeg vlakke en gekromde spiegels waarbij plaatsing, grootte en kromming bepaald moeten worden op basis van een driedimensionale vorm en de afmetingen van het betrokken voertuig stellen.

Andere middelen die overwogen kunnen worden om het zicht te verbeteren zijn het verlagen van de zijruiten in deuren of het aanbrengen van extra ruiten en spiegels. Verder zou gedacht kunnen worden aan het aanbrengen van draaibare achterassen bij vrachtwagens die de baanverbreding in bochten verkleinen. Ter vermindering van de ernst van de afloop van botsingen zouden vrachtwagens aan de zijkant kunnen worden afgeschermd.

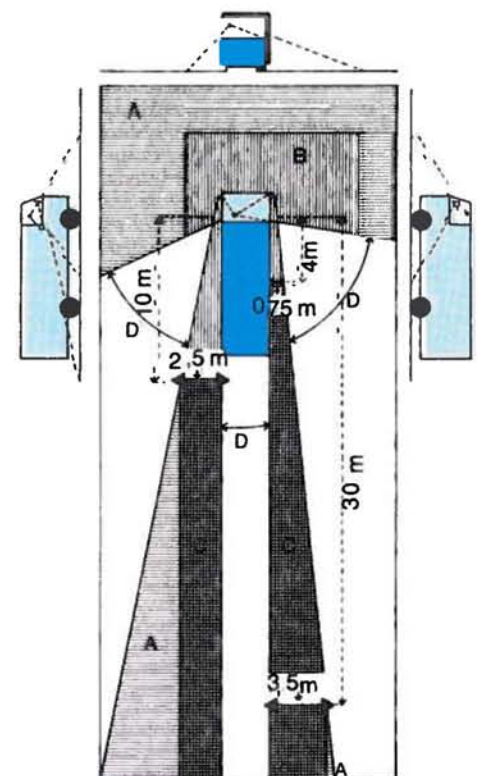
Ook kunnen verkeerstechnische oplossingen worden overwogen als bijvoorbeeld het creëren van opstelruimten voor fietsers en bromfietzers bij stoplichten. Hierdoor kunnen de tweewielrijders zich bij rood licht voor het snelverkeer opstellen. Een andere manier is het weren van vrachtwagens in gebieden met smalle straten en scherpe bochten en structurele oplossingen als het plannen van distributiecentra buiten de bebouwde kom. Tenslotte is meer voor

lichting aan andere verkeersdeelnemers gewenst over de aspecten van slecht zicht naar achteren en naar opzij en rijbaanverbreding bij vrachtwagens. □

Het zichtveld van bestuurders van vrachtwagens

Samenstellers: A. Blokpoel en J. A. G. Mulder; 40 blz. + 52 blz. tabellen etc.: f 12,50; Bestellen: zie blz. 5

Zichtomstandigheden bij vrachtwagens met volgens de EEG richtlijnen voorgeschreven spiegels.



- A volledig zicht
- ▨ B beperkt hoogtezicht
- ▤ C geen zicht volgens EEG
- ▧ D geen zicht volgens EEG

Snelheidslimieten onderwerp internationaal symposium

Van 6 tot 8 oktober a.s. vindt in Dublin een symposium plaats over de effecten van snelheidslimieten op de verkeersveiligheid en het energieverbruik in het verkeer. De organisatie is in handen van onze Ierse zusterorganisatie en vindt plaats onder auspiciën van de OESO, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling. De SWOV zal een bijdrage leveren over verkeersveiligheidsaspecten aan de hand van de Nederlandse situatie.

Het is opvallend dat in Nederland de discussies over snelheidslimieten en verkeersveiligheid vaak beperkt worden tot autosnelwegen en woonstraten. Opvallend, omdat op deze beide soorten wegen slechts een klein gedeelte van alle verkeersdoden en -gewonden valt. Er blijken daarbij grote verschillen in opvatting te bestaan over de aard van de problematiek op deze wegen en de mogelijke oplossingen zowel onder deskundigen als niet-deskundigen. Dit wordt waarschijnlijk in de hand gewerkt doordat het ontbreekt aan recente snelheidsgegevens (zowel van de wegen waarover de meeste discussie plaatsvindt als van de andere wegen) én doordat men slechts uit weinig generaliseerbare kennis kan putten over de relatie snelheid-veiligheid onder verschillende omstandigheden.

Daarbij komt dat de aanpak om het snelheidsgedrag te beïnvloeden, uiteenloopt tussen autosnelwegen en woonstraten. Op de eerste soort wegen volstaat men met de afkondiging van wettelijke regelingen. Voor woonstraten gaat men er van uit dat gedragsbeïnvloeding uitsluitend via aanpassing van verkeersregels, niet toereikend zal zijn. Hier zijn fysieke snelheidsbelemmerende maatregelen zoals wegversmallingen, uitgangspunt van het beleid.

Buiten de bebouwde kom

Bij de relatie snelheid-veiligheid buiten de bebouwde kom gaat het vooral om de rijnsnelheden op zich en de spreiding van de snelheidsverdeling. In onderzoek is vastgesteld dat de kans op een ongeval op autosnelwegen toeneemt met oplopende snelheidsverschillen. De vraag is overigens hoe dit verband ligt op niet-autosnelwegen, bij hoge belastingen, bij een hoog percentage vrachtverkeer, onder verschillende weersomstandigheden etc. Nader onderzoek zou ook



gedaan kunnen worden naar de kans op en afloop van ongevallen tussen vrachtauto's en personenauto's, afhankelijk van de gereden snelheden. De verschillen in acceleratietijd en remweg nemen bij grotere snelheidsverschillen namelijk ook toe.

Binnen de bebouwde kom

Om in woongebieden het aantal ongevallen en de ernst van de afloop ervan te verminderen, wordt onder meer snelheidsverlaging als middel gebruikt. Bij de vaststelling van de gewenste maximale snelheden kan men ook de beleving van het verkeer een rol laten spelen. De snelheid van het verkeer wordt op verkeersaders beoordeeld door weggebruikers, maar in woongebieden door 'verblijvers'. Het formuleren van doelstellingen op het gebied van rijnsnelheden is echter in Nederland nog ongebruikelijk. De vraag doet zich overigens voor of de in dit verband veel gebruikte 85-percentielwaarde (de snelheid die door 15% van de passerende verkeersdeelnemers wordt overschreden) wel een geschikte maat is voor de beoordeling van het snelheidspatroon. Wellicht zou in woongebieden ook aandacht besteed moeten worden aan de 95- en 99-percentielwaarde.

Bij studie naar het effect van snelheidsbelemmerende maatregelen wordt thans in de regel volstaan met het vergelijken van de rijnsnelheden voor en na de aanleg, rond de plaats van de genomen maatregelen. Niet alleen de snelheid daar is van belang,

De discussie in Nederland over snelheidslimieten wordt vaak beperkt tot autosnelwegen en woonstraten. De meeste doden en gewonden vallen echter op andere wegen.

de doelstelling is een aangepast snelheidsgedrag in het gehele verblijfsgebied.

Bij het aanbrengen van fysieke snelheidsverminderende maatregelen in woonwijken kan men uitgaan van twee filosofieën: 1. Het neerleggen van voorzieningen die het onmogelijk maken harder dan de aangewezen snelheid te rijden. 2. Het via vormgeving van straten duidelijk maken dat andere activiteiten dan snel rijden prevaleren. De tweede gedachte biedt de mogelijkheid tot flexibeler en goedkoper ontwerpen, maar de effecten voor het snelheidsgedrag zijn onzekerder. De vraag is daarbij wel hoe de gemotoriseerde verkeersdeelnemers gemotiveerd kunnen worden om het gewenste gedrag te aanvaarden. Stedebouwkundige ontwerpers en politici lijken steeds vaker voor de tweede weg te kiezen. Vergelijking van beide aanpakken heeft nog niet plaatsgevonden. □

Snelheidsbeperkingen in Nederland

Samensteller: Ir. F. C. M. Wegman; ca. 30 blz.; f 6,-; Bestellen: zie blz. 5.

Nieuwe presentatie van ongevalgegevens biedt meer houvast

De SWOV houdt nauwgezet de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid bij. Op basis van CBS-cijfers worden iedere drie maanden voorlopige beschrijvingen van ongevalgegevens uitgebracht.

De belangrijkste van die gegevens zijn regelmatig in SWOV-schrift terug te vinden (zie blz. 7). Daarnaast verschijnt jaarlijks een beschrijving van de definitieve cijfers.

Gezien de regelmaat in verschijnen van deze presentatie en de grote hoeveelheid werk die dat veroorzaakt, is gezocht naar een methode om het geheel te automatiseren. Daarbij moest dan gelijktijdig kunnen worden aangegeven of de vastgestelde verschillen met voorafgaande perioden ook werkelijk de moeite van het vermelden waard zijn.

Sinds kort is een dergelijke door de SWOV ontwikkelde methode in gebruik, wat heeft geleid tot een nieuwe presentatie van de voorlopige kwartaalcijfers. Een goede gelegenheid om in te gaan op die methode en op de overwegingen die ertoe hebben geleid om juist deze toe te passen.

Significant nog niet altijd interessant!

Om een uitspraak te kunnen doen als: 'de onveiligheid in een bepaalde periode, bijvoorbeeld het laatste kwartaal, is groter dan verwacht werd op basis van gegevens uit de periode daarvoor', is een aantal hulpmiddelen nodig. Allereerst moet de onveiligheid in een bepaalde waarde uitgedrukt worden. Dat gebeurt in dit geval door het aantal ongevallen, of het aantal slachtoffers uit de betreffende periode te nemen. Dan moeten er mogelijkheden zijn, in de vorm van voorspellingsmodellen, om naast de werkelijke ongevalgegevens ook een cijfer te geven van de verwachte aantallen. Op die manier zijn afwijkingen in een bepaalde ontwikkeling vast te stellen. Tenslotte moet inhoud worden gegeven aan begrippen als 'groter dan', 'gelijk aan' en 'kleiner dan'. Daartoe moet om te beginnen kunnen worden vastgesteld in hoeverre de verschillen tussen werkelijke en verwachte waarden het resultaat kunnen zijn van toevallige schommelingen. Dat gebeurt met het zogenaamde stochastische model, waarmee wordt voorkomen dat te kleine verschillen worden gezien als veranderingen in de onveiligheid. Zijn de verschillen groot genoeg, dan

spreekt men van statistisch significante waarden. Percentueel gezien zijn afwijkingen bij grotere aantallen echter sneller significant dan afwijkingen bij kleine aantallen. Bij 1000 is een afwijking van 6,4% al significant, bij 10 geldt dit slechts voor afwijkingen boven de 64%. Slechts een verschil groter dan 5% wordt relevant geacht. Dit betekent bijvoorbeeld dat een verandering van 4800 naar 5000 niet en een verandering van 35 naar 55 wel zal worden genoemd. Beide veranderingen zijn significant, alleen de tweede is relevant.

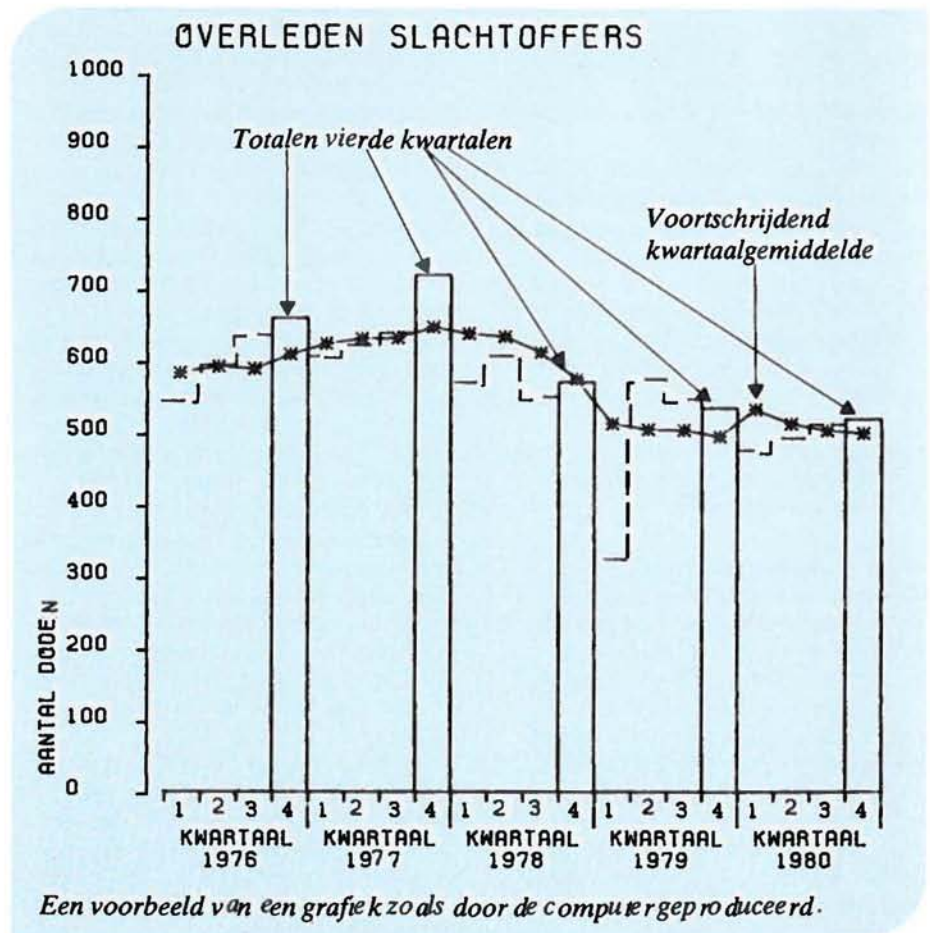
Twee vergelijkingen

Bij de nieuwe vorm van presentatie van ongevalgegevens per kwartaal worden steeds twee vergelijkingen gemaakt: één met het cijfer van hetzelfde kwartaal in het voorafgaande jaar en één in relatie tot de cijfers van dezelfde kwartalen in de vier voorafgaande jaren. Met behulp van de laatste vergelijking kan worden nagegaan of een bepaalde ontwikkeling zich voortzet in het nieuwe cijfer of dat de trend onderbroken wordt. Zo'n ont-

wikkeling kan zowel dalend, gelijkblijvend als stijgend zijn, maar wordt geacht 'lineair' te verlopen. Verondersteld wordt dus dat er sprake is van een min of meer rechte lijn. Volgens de beste, bij de voorafgaande meetpunten passende rechte lijn, wordt de trend nu door de computer naar het laatste kwartaal doorgetrokken, met als resultaat het te verwachten aantal. Dat wordt dan afgezet tegen het werkelijke en het verschil wordt beoordeeld op significantie en relevantie. Er wordt geen verwachting berekend op grond van niet-lineaire ontwikkelingen.

Behalve dat het computerprogramma de bovenstaande berekeningen maakt, presenteert het een en ander ook nog in grafiekvorm. Een voorbeeld hiervan treft u hieronder aan. □

Een methode voor de statistische bewerking van tijdreeksen ongevallen
 Samensteller: Dr. P. H. Polak; ca. 16 blz.; f 4,50; Bestellen: zie blz. 7. Verschijnt eind oktober.



Opdracht tot evaluatie waarschuwingssysteem voor zijwind op de Moerdijkbrug



Vooraf op hooggelegen weggedeelten, zoals op dijken en bruggen bij open water, kan zijwind hinder opleveren voor het verkeer. De SWOV houdt zich al langer met dit verschijnsel bezig. Gebleken is dat lichtere voertuigen extra risico lopen in situaties waarin zij vrachtwagens passeren. Is de windrichting namelijk zodanig dat de vrachtwagen de aanstormende wind afschermt van het lichte voertuig, dan treden sterke verschillen in winddruk op, terwijl aan de achterzijde van de vrachtwagen zuigeffecten en aan de voorzijde duweffecten optreden. Zijwindgevoelige voertuigen als bestelbussen met de motor achterin en personenauto's met caravans, kunnen hierdoor buiten de rijstrook raken, met alle gevolgen van dien.

Samen met de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat en het Instituut voor Wegtransportmiddelen van TNO heeft de SWOV een waarschuwingssysteem ontwikkeld dat sinds 1978 in gebruik is op de Moerdijkbrug. Dit systeem waarschuwt de weggebruiker als de wind zodanig sterk is en uit een zodanige richting komt dat voor sommige voertuigen rijstrookoverschrijding dreigt tijdens het passeren van vrachtwagens. Dat gebeurt met behulp van twee verplichtende borden: een waarschuwingbord en een bord met het advies om de snelheid tot 70 kilometer per uur te beperken. Verlaging van de snelheid beperkt namelijk de zijwindgevoeligheid van voertuigen. Voor

Het waarschuwingssysteem op de Moerdijkbrug in werking. De weggebruiker wordt gewaarschuwd voor gevaarlijke zijwind m.b.v. een verplichtend bord. Tegelijkertijd wordt het advies gegeven de snelheid tot 70 km/h te beperken.

meer details over dit systeem verwijzen wij naar artikelen in het ANWB-blad Verkeerskunde (nummer 2 van 1979 en nummer 3 van 1980) of het SWOV-consult (R-79-20) over deze materie.

De berekeningen die werden gemaakt om de computer van het systeem te voeden zijn theoretische waarden, gebaseerd op bestaande kennis en schattingen. Van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat ontving de SWOV onlangs een opdracht om na te gaan of deze waarden overeenkomen met de realiteit. Daarvoor zullen metingen worden gedaan met een rijdend bestelbusje dat is uitgevoerd met instrumenten om rijbaanafwijkingen tijdens het passeren van vrachtwagens vast te stellen. Er zal worden gemeten bij verschillende windsterkten en uiteenlopende windrichtingen. Verder zal nagegaan worden waar de windhinder op de brug het grootst is. Is dat eenmaal bepaald dan kan worden bekeken of er inderdaad het veronderstelde verband bestaat tussen de daar heersende windomstandigheden en die op plaatsen waar de voor het systeem onontbeer-

vervolg op bladzijde 8

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 1979
 - Ongevallen op nat wegdek
 - Publikatielijst 1962 t/m 1978
 - Verkeersveiligheid in woongebieden
 - Wat doet de SWOV
- Daarnaast zijn er drie gratis vouwbladen:
- SWOV, wetenschap in dienst van de verkeersveiligheid
 - IRRD-knooppunt van wegverkeersdocumentatie
 - Vier films over verkeersveiligheid

Bestellen

Al deze publikaties zijn onder vermelding van bestelnummer S-9 te bestellen bij de afdeling Voorlichting van de SWOV, Postbus 170, 2260 AD Leidschendam, telefoon 070-209323.

De verkeersonveiligheid in Amsterdam geanalyseerd

Er bestaat geen handboek waarin kan worden nageslagen hoe het bestrijden van de verkeersonveiligheid in een grote stad als Amsterdam moet worden aangepakt. De problematiek is daarvoor veel te ingewikkeld. Daar komt bij dat er erg veel gemeentelijke beleidsterreinen zijn waar activiteiten ontwikkeld kunnen worden ter bevordering van de verkeersveiligheid: verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, politie, onderwijs, gezondheidszorg. Het coördineren van activiteiten op zoveel verschillende gebieden maakt het nog eens extra gecompliceerd. Nu zou men kunnen besluiten de aanpak dan maar 'eenvoudig' te houden. Op een bepaald kruispunt bijvoorbeeld gebeuren veel ongevallen. Vervolgens worden daar, veelal eenvoudige, verkeerstechnische maatregelen genomen. Zodoende kan men kruispunt na kruispunt, straat na straat bekijken en maatregelen nemen. Misschien dat een dergelijke aanpak voor een klein gebiedje toereikend is, voor een stad als Amsterdam echter niet.

Een andere aanpak is die waarbinnen men een analyse maakt van de totale verkeersonveiligheid en onderdelen selecteert die om bepaalde redenen aandacht behoeven, de zogenaamde aandachtsgebieden. Zo'n analyse kan een beeld opleveren dat van het gangbare afwijkt: er komen bijvoorbeeld relatief veel ongevallen met fietsers voor, het ongevallebeeld 's nachts wijkt af of bejaarden zijn opvallend veel bij ongevallen betrokken. De SWOV heeft al veel ervaring met dergelijke ongevalleanalyses. Tot voor kort werden die echter alleen gemaakt in opdracht van rijks- of provinciale overheden. Voor de eerste maal ontving de SWOV een opdracht van een gemeente, voor zo'n analyse. Het daaruit voortvloeiende consult is onlangs aan de gemeente Amsterdam aangeboden.

Taakverdeling

De gemeente Amsterdam en de SWOV hebben besloten tot een aanpak in fasen. De bedoeling van de eerste fase, die in het aangeboden consult wordt samengevat, is om een beschrijving te geven van de verkeersonveiligheid in Amsterdam en bovendien te komen tot het bepalen van aandachtsgebieden. In de tweede fase zal een nadere analyse worden



Het aantal slachtoffers onder fietsers in Amsterdam nam in de onderzochte periode toe.

verricht die kan leiden tot het nemen van maatregelen. Tussen de gemeente en SWOV is een taakverdeling afgesproken waarbij de

SWOV de verwerkte gegevens commentarieert en de gemeente aan deze commentaren beleidsconclusies kan verbinden.

Drie manieren

In het consult is geprobeerd om op drie manieren te komen tot het bepalen van aandachtsgebieden. Allert

De verkeersonveiligheid in Amsterdam in cijfers

- In de periode van 1975 tot en met 1978 is het aantal geregistreerde ongevallen in Amsterdam van circa 21.000 tot 24.500 toegenomen
- Het aantal doden per jaar fluctueert sterk en vertoont geen uitgesproken stijgende of dalende tendens: van 68 in 1975, via 79 en 72 tot 54 in 1978
- Het aantal gewonden liep in dezelfde periode terug van bijna 4.900 naar 4.600
- Het aantal gedode en gewonde bromfietsers liep per jaar met circa 10% terug tot even onder de 1100
- Het aantal slachtoffers onder voetgangers liep per jaar met 4% terug
- Het aantal slachtoffers onder fietsers nam per jaar echter met 4% toe
- Dertig procent van het totaal aantal slachtoffers met ernstig letsel betrof voetgangers
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie van 16 tot 25 jaar hadden een aandeel van bijna 30% in het totaal van de slachtoffers met ernstig letsel
- Twintig procent van de slachtoffers viel tijdens de avondspits, tussen 16.00 en 18.00 uur
- Tijdens regen, als gevolg van aanrijdingen tegen een vast voorwerp en tijdens duisternis, vielen relatief veel doden en gewonden
- De meeste slachtoffers vielen onder fietsers, bromfietsers en voetgangers die in botsing kwamen met snel verkeer.

Of deze gegevens alleen voor Amsterdam of ook voor andere gemeenten gelden is – nog – niet bekend.

eerst is de ontwikkeling in de tijd, over de jaren 1975 tot en met 1978, bestudeerd. Gekeken is of bepaalde categorieën ongevallen en/of slachtoffers een dalend of stijgend verloop vertoonden. Vooral een stijging is voor het beleid uiteraard een ontwikkeling die extra aandacht vraagt. Verder is nagegaan of onder bepaalde groepen verkeersdeelnemers opvallend veel slachtoffers zijn gemaakt. Opvallend in die zin dat zij afwijken van hetgeen verwacht mag worden. Tenslotte kan de ernst van ongevallen leiden tot het aangeven van aandachtsgebieden. Een belangrijk element in het verkeersveiligheidsbeleid is immers het voorkómen van ongevallen waarvan de afloop als ernstig wordt beschouwd, of de ernst ervan te verminderen. Daarom is in de analyse de nadruk gelegd op de aantallen slachtoffers die in een ziekenhuis zijn opgenomen en die zijn overleden. Voor meer cijfermatige gegevens zie het kader op bladzijde 6. □

Analyse van verkeersongevallen in Amsterdam (R-81-19 I+II)

Deel 1: Beschrijving (samenstellers: J. v. Minnen, ir. F. C. M. Wegman);
Deel 2: Tabellen; 64 + 96 blz.;
f 20,—; Bestellen: zie blz. 5.

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid

De al sinds geruime tijd opvallende – en verheugende – daling van het aantal slachtoffers in het verkeer blijft doorzetten. In het eerste kwartaal van dit jaar wijzen de voorlopige cijfers erop dat het aantal doden met liefst 15% en het aantal gewonden met 9% is teruggelopen. De verkeersindex buiten de bebouwde kom voor januari 1981 is daarbij iets toegenomen ten opzichte van dezelfde maand van het vorig jaar. Dit cijfer

heeft betrekking op het aantal afgelegde kilometers van het gemotoriseerde verkeer. De laatste drie kwartalen van 1980 werden door een opvallende stabilisatie van dit cijfer gekenmerkt.

Over enige tijd zal de 'Globale beschrijving van de voorlopige verkeersongevallengegevens over het eerste kwartaal 1981' bij de SWOV beschikbaar zijn. Geïnteresseerden hierin verwijzen wij naar blz. 5.

	1981 1e kwartaal	wijzigingen t.o.v. 1980
Totaal aantal ongevallen	9900	- 6%
waarvan met letsel	9530	- 6%
waarvan met dodelijke afloop	370	-12%
Totaal aantal gewonden	10850	- 9%
Totaal aantal doden	405	-15%
Verkeersindex buiten de bebouwde kom (januari)	124	+ 1%

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

SWOV naar Leidschendam

Op het moment dat u dit bulletin ontvangt is de verhuizing van de SWOV naar Leidschendam in volle gang. Per 22 september a.s. luidt het nieuwe adres van de SWOV:

Duindoorn 32, 2262 AR Leidschendam. Het postadres is: Postbus 170, 2260 AD Leidschendam. Telefoon 070-209323.

Dit betekent dat de SWOV sinds jaren weer in één gebouw is gehuisvest. In Voorburg werd beschikt over twee gebouwen, die ruim drie kilometer uit elkaar lagen. Het nieuwe kantoor (zie foto) is gelegen in het winkelcentrum Leidsenhage en is zowel per auto als openbaar vervoer goed bereikbaar.

In dit SWOV-schrift is een verhuiskaart met alle technische details opgenomen. □



Rectificatie

In SWOV-schrift 8 is in het bericht over de verkeersonveiligheid in 1980 (pagina 1) een hinderlijke fout geslopen. In de derde kolom staat: 'Vergelijken we met 1978, dan is het aantal overleden fietsers in 1980 juist hoger'. Dit had moeten zijn: '... aantal overleden fietsers in 1980 juist lager'.

—
vervolg van bladzijde 5

lijke windmeter makkelijk op te stellen is. Plaatsing van deze vaste meter op de theoretisch meest geschikte plaats levert namelijk aanzienlijke praktische bezwaren op. Tenslotte zullen de in- en uitschakelcriteria van het systeem worden geëvalueerd. Wordt het systeem te vroeg, te laat, te lang of te kort ingeschakeld? Het onderzoek zal worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met IW/TNO, de Dienst Verkeerskunde en de betrokken wegbeheerder.

Woordenlijst

Al weer geruime tijd geleden kondigden wij de verschijning aan van de SWOV-woordenlijst. De bedoeling daarvan is om spraakverwarring te voorkomen bij internationale uitwisseling van informatie over verkeer en verkeersveiligheid. De viertalige (Engels, Frans, Duits en Nederlands) lijst bevat daartoe een groot aantal vaktermen en begrippen. Volledigheid wordt niet gepretendeerd, de uitgave moet worden gezien als een eerste aanzet op dit gebied. Adviezen voor aanvullingen en correcties worden dan ook op prijs gesteld. Als gevolg van wat organisatorische problemen lagen de data van aankondiging en beschikbaarheid nogal wat uit elkaar. Wellicht heeft dit potentieel geïnteresseerden van het bestellen van de lijst afgehouden. Voor hen en voor anderen de medeling dat de woordenlijst, die in totaal 143 bladzijden telt, op dit moment volop beschikbaar is. De vergoeding voor druk- en verzendkosten bedraagt f 17,50. Voor nadere bestelinstructies, zie blz. 5.

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 blz. 5.

The logo for SWOV-schrift is displayed in a stylized, dotted font. The letters 'S', 'W', 'O', and 'V' are larger and more prominent, while 's', 'c', 'h', 'r', 'i', 'f', 't' are smaller and more closely spaced.

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: J. Bert, Rijkswaterstaat, Studio Verkoren

Druk: Tijl 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.

A smaller version of the SWOV-schrift logo, consisting of the letters 'S', 'W', 'O', 'V' in a dotted font.

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.