

No. 138

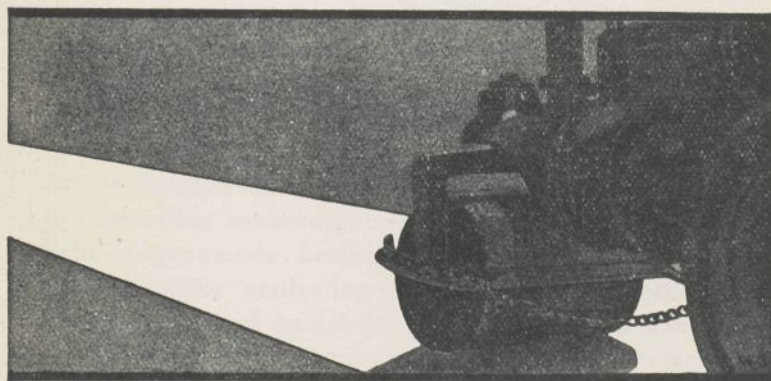
28 - 3 - '35

PUBLICATIES

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

**CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.**



**VERGADERINGEN VAN DEN
WEGENRAAD**

No. 5.

A.G. NIX & CO. SINGAPORE

18-1-1912

PUBLICATIONS
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WETENSCAPEN

DEEL 1. DEEL 2. DEEL 3. DEEL 4. DEEL 5. DEEL 6. DEEL 7. DEEL 8. DEEL 9. DEEL 10.



VERGADERINGEN VAN DEN
WETENSCAPEN
No. 1.

SAMENVATTING VAN HET VERHANDELDE IN DE VERGADERING VAN DEN WEGEN- RAAD OP 17 MAART 1935.

De ontwerp-begrooting 1935.

In verband met dit agendapunt gaf de voorzitter een uiteenzetting over de financiële vooruitzichten der vereeniging.

Vergeleken met hetgeen hierover medegedeeld werd in de vorige vergadering van den Wegenraad (zie alg. publ. no. 136) was eenige verbetering te constateeren. Daar de provinciale waterstaatsdiensten zonder uitzondering grooten prijs bleken te stellen op het behoud van het centrale wegenproefstation en de provinciale besturen tot de conclusie zijn gekomen, dat de instandhouding der N.I.W.V. alleen mogelijk is bij een onderling evenredige verdeling der contributie-bedragen, hebben genoemde besturen hun goedkeuring gehecht aan een dergelijke verdeling (op basis van een percentage der wegenbegrooting) en zal bekrachtiging van dit standpunt aan den provincialen raad gevraagd worden. De directeur van V en W heeft voorts medegedeeld, dat, als van de zijde der provincies, die met de Regeering de groote contribuanten vormen, een dergelijke samenwerking tot stand zou komen, hij een poging wilde doen op de Landsbegrooting voor 1936 ook de contributie der Regeering meer met die der andere groote contribuanten in overeenstemming te brengen door een matige verhooging dezer contributie voor te stellen.

De leden van den Wegenraad waren eenstemmig van oordeel, dat een bedrag gelijk aan 0,5 % der wegeuitgaven niet meer dan een matige compensatie zou vormen voor het profijt, door wetenschappelijk onderzoek en voorlichting van

de N.I.W.V. genoten en dat deze gelden overvloedig hun rente opbrengen door meerdere efficiency bij en bezuinigingen op wegwerk. Door meerdere der wegbeheerders onder de Wegenraadsleden werd er op gewezen, dat bij uitstek zij, op grond van hun praktische ervaring en inzicht hebben leeren beoordeelen, dat van gelden voor wegdoeleinden een dergelijk klein percentage voor proefstationwerk met voordeel kan en moet worden afgezonderd. Algemeen werd dan ook aanbevolen, dat speciaal de leden van den Wegenraad, die zelf wegbeheerders zijn, dit oordeel over het nut van het N.I.W.V.-werk nadrukkelijk zullen bevestigen tegenover buitenstaanders, daar speciaal hun oordeel gewicht in de schaal behoort te leggen en betoogingen daaromtrent door het vereenigingsbureau het gevaar loopen beschouwd te worden als de meening van een belanghebbende.

Naar aanleiding van e.e.a. werd voorts de vraag besproken, of het, met 't oog op bovengestelde mogelijkheden, wenschelijk zou zijn reeds thans een grooter nadeelig saldo te aanvaarden dan op de begrooting was aangegeven (f 2400), ten einde het voor praktijkproeven beschikbare bedrag te kunnen verhoogen. Naar aller meening was zulks echter nog niet verantwoord, daar eenerzijds eerst dient te worden afgewacht de verwerkelijking der boven uiteengezette verwachtingen en anderzijds de beschikbare reserve niet zoodanig is, dat een groot nadeelig saldo kan worden aanvaard, te minder omdat een deel dezer reserve moet dienen als liquide werkkapitaal, totdat in den loop van het vereenigingsjaar de contributies zullen zijn ontvangen.

Organisatie van het vereenigingswerk.

Mede in verband met het vorige agendapunt werd uitvoerig besproken de eventueele wenschelijkheid en mogelijkheid van wijzigingen in de richting van het vereenigingswerk.

Bij het vereenigingswerk zijn tot nu toe naast de literatuurstudie als *hulpmiddelen* gebezigd zoowel laboratorium- als

praktijkproeven, al kan tusschen beide geen scherpe grenslijn worden getrokken. Het *doel* van het geheele werk is ten deele gericht op het kunnen geven van antwoord op diverse detail-vragen en verder op meer algemeene en fundamenteele wegtechnische vraagpunten — beide, voor zoover het praktische wegwerk daarbij belang heeft. Ten slotte moet het proefstationwerk worden aangevuld door aanraking van het vereenigingspersoneel met de praktijk van den wegtechnicus buiten.

Onder de oogen is gezien in hoeverre het mogelijk zou zijn meer dan tot dusverre aan praktijkproeven en reizen van het personeel uitbreiding te geven. Waar het algemeene oordeel was, dat hiervoor het literatuurstudie- en laboratoriumwerk niet zou mogen worden opgeofferd, bleek, dat bedoelde uitbreiding slechts in beperkte mate mogelijk zal zijn.

Ten einde het verlangde doel met de beschikbare middelen zoo goed als doenlijk te benaderen, zal door de N. I. W. V. getracht kunnen worden het initiatief te nemen tot- en coördinatie te brengen in praktijkproeven, die door de wegbeheerders zelf op hun wegen genomen worden. Daarnevens zal nogmaals gepoogd worden de wegbeheerders te bewegen om uit eigener beweging van aangezette proefnemingen aan de N. I. W. V. mededeeling te doen, die dergelijke mededeelingen aan de andere wegbeheerders kan doorgeven. Verschillende leden wezen er op, dat ten deze bescheidenheid dikwijls tot de onjuiste handelwijze voert, over genomen proeven niet te berichten, daar men òf wel het werk daarvoor niet belangrijk genoeg acht òf eerst het resultaat wil afwachten. Ongetwijfeld is het echter juist en voor de gemeenschap van meer voordeel, de N. I. W. V. van een een ander aanstonds op de hoogte te stellen.

Gebruik van Boetonic.

Sinds het rondschrijven van het Hoofd van den I. C. A. No. 99/120 van 3-1-'35 zijn wegbeheerders verplicht tot het

gebruik van Boetonic in de gevallen, dat er geen overwegende technische bezwaren tegen het gebruik van deze asfaltsoort bestaan. Met 't oog hierop werd het algemeen wenschelijk geacht te komen tot de vaststelling van bepaalde keuringseisen voor dit materiaal, ten einde desgewenscht contrôle te kunnen uitoefenen, dat het geleverde materiaal in redelijke mate constant van eigenschappen is. Omtrent mogelijke keuringseisen werden voorloopige mededeelingen gedaan; aan het vereenigingsbureau werd opgedragen in overleg met het Laboratorium voor Materiaalonderzoek en met den leverancier nadere voorstellen te formuleeren.

Onbewaakte overwegen.

Een belangrijk punt van bespreking vormde het vraagstuk der onbewaakte overwegen, waarover ook reeds op de vorige vergadering van den Wegenraad van gedachten was gewisseld (zie alg. publ. 136). T. b. v. de behandeling op de huidige vergadering was door het vereenigingsbureau een nota aan de bestuursleden aangeboden, waarin op verschillende punten ter zake bepaalde voorstellen waren geformuleerd.

Uit de gevoerde besprekingen bleek, dat vooral over het punt op welke wegen en bij welke verkeersintensiteiten (van gewonen weg en spoorweg) de onbewaakte overweg toelaatbaar kan worden geacht, nog veel verschil van meening bestaat. Tot een algemeene uitspraak over dit punt vermocht de vergadering dan ook nog niet te komen, waarom deze materie naar het vereenigingsbureau werd terug verwezen ter nadere voorbereiding.

Wat aangaat de maximum-rijksnelheden voor wegvoertuigen bij het inrijden van het overzichtsveld, was de meerderheid der vergadering van meening, dat als nadere preciseering van het in de vorige vergadering ter zake gestelde men de sindsdien in de W. V. V. aangegeven maximum snelheidsgrenzen (40 en 20 km/h) aldus zal moeten toepassen, dat op de pro-

vinciale wegen (als wegen met veel doorgaand verkeer) 40 km/h wordt toegepast en op de regentschaps- en dessawegen (als wegen met meer lokaal verkeer) 20 km/h. Daar een weggebruiker echter niet aan den weg kan zien, of dit een provinciale of een regentschapsweg is, brengt deze indeeling mede, dat bij het overwegbaken maximum-snelheidsborden moeten worden geplaatst om de toelaatbare snelheid bij het binnenrijden van het overzichtsveld aan te geven, hetgeen algemeene instemming vond.

De algemeene gedeelde meening was echter tevens, dat het niet juist zoude zijn, indien de snelheidsbeperking werd opgelegd op de gewone wijze en aangegeven met de gewone daartoe in het Wegverkeersbesluit bestaande maximum snelheidsbakens. Indien dit n.l. wel gebeurt is de weggebruiker formeel verplicht op het weggedeelte *tusschen* de maximum snelheidsbakens (dus over den onbewaakten overweg) de voorgeschreven lage rijsnelheid te blijven onderhouden, wat juist *niet* in het belang van de veiligheid is. *Noodzakelijk* is dat men het overzichtsveld *binnenrijdt* met niet meer dan de voorgeschreven rijsnelheid ten einde, als bij dit binnenrijden een naderende trein wordt bespeurd, tijdig vóór den onbewaakten overweg te kunnen stoppen. Is echter bij het binnenrijden van het overzichtsveld *geen* trein te bespeuren, dan wordt de veiligheid het best gediend, indien men zorgt den onbewaakten overweg *zoo spoedig mogelijk* gepasseerd te zijn, om zoo-doende geen gevaar meer te duchten te hebben van treinen, die op een later tijdstip alsnog het overzichtsveld binnkomen. Het is dus niet alleen onnoodig maar zelfs *ongewenscht*, dat de lage voorgeschreven rijsnelheid over het geheele overzichtsveld (dus tusschen de beide bakens) wordt onderhouden — men moet alleen zorgen met geen grootere rijsnelheid het overzichtsveld *in te rijden*. In verband hiermede zal het wenschelijk zijn de hier bedoelde maximum-snelheidsoort door bijzondere bakens aan te geven.

Ten slotte werd een oordeel gevormd over het tijdsverloop, dat aan den motorvoertuigbestuurder moet worden gelaten om, na het binnenrijden van het overzichtsveld, links en rechts uit te kijken en bij het bespeuren van een trein zijn rem in werking te brengen. Vanzelfsprekend zal dit tijdsverloop kunnen verschillen al naarmate de overweg gunstig ligt (d. w. z. de weg de spoorbaan rechthoekig kruist) of ongunstig (d. w. z. de weg de spoorbaan onder een zeer scherp hoek kruist). De grootst mogelijke meerderheid van den Wegenraad was van oordeel, dat voor dezen reactietijd bij vorenhedoeeld gunstige situatie (rechthoekige kruising) op niet minder dan 2 seconden zal moeten worden gerekend en dit tijdsverloop voor de minder gunstige situaties op passende wijze zal moeten worden vergroot. Waar de aandacht van den bestuurder van den weg en mogelijke andere weggebruikers moet worden afgewend om en links en rechts uit te zien en daarna nog de rem in werking moet worden gesteld en vooral, daar bij het niet tijdig reageeren een botsing met een naderen trein onvermijdelijk kan zijn, ook al rijdt men niet sneller dan is voorgeschreven, meende men, dat deze eisch van minimum 2 seconden niet overdreven was.

Wat eindelijk aangaat de berekening der exacte afmetingen van het noodige overzichtsveld werden ter vergadering verschillende gezichtspunten uiteengezet, doch het was nog niet mogelijk tot bepaalde uitspraken te geraken. Ook dit punt werd naar het vereenigingsbureau terug verwezen voor nadere uitwerking.
