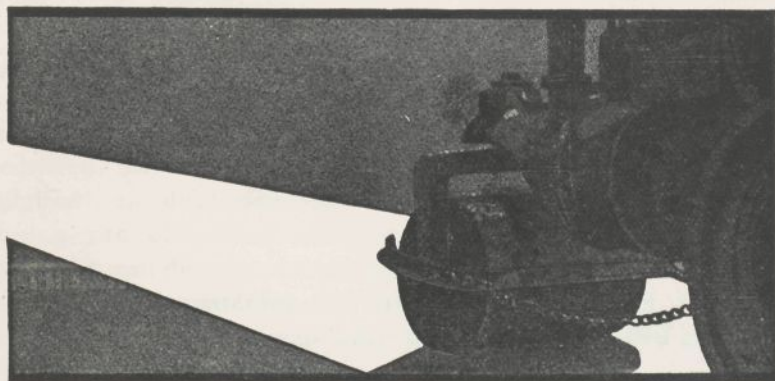


No. 161

22 - 7 - '37

PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH - INDISCHE
WEGENVEREENIGING
CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



**EERSTE INTERNATIONALE VEILIG-
HEIDS-CONFERENTIE 1937.**

K. O. NIX & CO. BANGOR

Vol. 101
1953

PUBLISHED

NEEDLE AND SCISSOR
PUBLICATIONS



THE FIRST INTERNATIONAL
CONFERENCE 1953

EERSTE INTERNATIONALE VEILIGHEIDS- CONFERENTIE 1937.

Op 26 t/m 28 April 1937 is in Holland de „Eerste Internationale Veiligheidsconferentie” gehouden, waarop de volgende 15 landen vertegenwoordigd waren: Amerika, België, China, Denemarken, Duitschland, Engeland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Nederland, Polen, Tsjecho-Slowakije, Zuid-Amerika en Zwitserland.

Deze conferentie was gesplitst in twee secties, n.l. één ter behandeling van de problemen inzake de veiligheid in fabriek, landbouw en huisgezin en één t.b.v. de veiligheid op den weg. In deze laatste, de 2de sectie werden een 12-tal referaten voorgedragen. Met het oog op het belang van dit onderwerp is ondervolgend een door den heer Van Gils opgestelde korte samenvatting van elk dezer referaten weergegeven, welke met toestemming van de redactie van het tijdschrift „Wegen” uit No. 10, 16-5-'37 is overgenomen. De volledige tekst er van zal op het N.I.W.V.-bureau ter beschikking van de leden worden gehouden, die deze ter inzage zouden wenschen te ontvangen.

I. Verkeersregeling.

Inleider: C. Bakker, comm. v. pol.,
chef van de afd. Verkeerswezen te Amsterdam.

Het stadsverkeer bestaat voor een belangrijk deel uit zakelijk of economisch verkeer; het luxe verkeer neemt slechts een bescheiden plaats in. Dientengevolge moet in steden, waar snelheidsbeperking noodzakelijk is, de maximumsnelheid zoover worden opgevoerd, dat het zakelijk verkeer hiervan geen nadeelige gevolgen ondervindt, hetgeen voor een maximum snelheid van 50 km/u het geval is. Den bij deze snelheid behoorenden remweg (25 m) en den reactietijd van den bestuurder (welke naar uit psychotechnische onderzoekingen is gebleken op gemiddeld 1,2 sec. kan worden gesteld) in aanmerking nemende, zal een verkeersongeval theoretisch echter niet kunnen worden vermeden, wanneer zich een obstakel binnen een baan van 40 m bevindt. Spreker acht een maximum snelheid van 45 km/u redelijk, welk maximum, terwille van de uniformiteit, voor alle bebouwde kommen dezelfde moet zijn.

Verkeersregeling in de stad door automatische lichtsignalen is wel de meest aangewezen methode, vooral wanneer men van drempels gebruik maakt, waardoor de wachttijden door het verkeer zelf worden geregeld. Het spreekt vanzelf, dat men de signalen op die punten moet aanbrengen, waar deze noodig blijken te zijn. Deze punten worden door de ongevallenstatistiek aangegeven.

Oversteekplaatsen voor voetgangers hebben alleen zin, wanneer het verkeer ter plaatse door lichtsignalen of door verkeersagenten geregeld wordt. Zoowel in Londen als in Parijs heeft men deze zelfde ervaring opgedaan. De beste resultaten heeft men verkregen, wanneer de voetgangers geleid worden langs een hekwerk langs de trottoirs en witte strepen over de hoofdbaan, terwijl een vluchtheuvel in het midden van de hoofdbaan met doorlaten goede diensten kan bewijzen.

Ten aanzien van lichtsignalen voor het stadsverkeer heeft de praktijk geleerd, dat het niet aan te bevelen is na rood licht, geel

te doen verschijnen als waarschuwing dat binnenkort groen zal volgen. In het algemeen zal men dan te vroeg starten, hetgeen eveneens het geval is bij lichtsignalen, waar het tijdelement zichtbaar is.

Het geven van geluidsignalen moet zoover worden beperkt, dat het den bestuurder mogelijk moet zijn in noodgevallen toch hiervan gebruik te maken. Een absoluut verbod verhoogt het aantal ongevallen.

Voor de regeling van het links-afbuigend verkeer heeft men verschillende methoden, waarvan de penetratiemethode de eenvoudigste, doch tevens de gevaarlijkste is. De veiligste methode is die, waarbij het links-afbuigend verkeer zich midden op het kruispunt of rechts van de verkeersbaan opstelt en eerst dan mag afbuigen, wanneer het verkeer uit de dwarstraat is vrijgegeven. Ook hier kan het verkeer door lichtsignalen of door een verkeersagent geregeld worden. Spr. acht het noodig, dat de wetgever ten aanzien van het linksafbuigend verkeer uniforme regels vaststelt.

De opleiding van automobilisten.

Inleider: Mr. J. Linthorst Homan, voorzitter van de K. N. A. C.

Een kort woord wijdt de inleider aan de wenschelijkheid om niet alleen voor het verkeer van motorrijtuigen wettelijke bepalingen te doen vaststellen, zooals b.v. in Nederland, doch eveneens het wielrijdersverkeer en het voetgangersverkeer hieraan te onderwerpen.

Overgaande tot het eigenlijke onderwerp, doet spr. uitkomen dat het gewenscht is wettelijke voorwaarden vast te stellen voor het besturen van een auto. Bij analyseering van de eigenschappen van een automobilist komen de volgende punten ter sprake:

- a. zijn fysieke eigenschappen.
- b. zijn psychische eigenschappen.
- c. zijn chauffeurskwaliteiten.

Ten aanzien van de fysieke eigenschappen wordt in enkele landen een medisch onderzoek geëischt, in andere landen moet de automobilist zelf een verklaring afleggen, dat hij gezond is en in geval van twijfel zich onderwerpen aan een medisch onderzoek. Daar ook zwakken en gebrekkigen vaak gebruik maken van een (licht) motorrijtuig, zal het moeilijk zijn, vaste normen vast te stellen. Voor de artsen-automobilistenverenigingen kan ten opzichte van deze aangelegenheid een mooie taak weggelegd zijn de grondslagen internationaal te regelen.

Bij de psychische eigenschappen zijn in het bijzonder karakter en temperament van overwegenden invloed. Alhoewel men de menschen met betrekking tot deze eigenschappen wetenschappelijk kan classificeeren, mag naar sprekers meening, hieraan niet te groote waarde worden gehecht, vooral nu de verhouding er van tot den automobiel nog tamelijk onbekend is. De tijd is nog niet gekomen, dat de psychische eigenschappen bij voorbaat den doorslag kunnen geven bij de beoordeeling van iemands geschiktheid tot het besturen van motorrijtuigen. Beter zijn hier repressieve

maatregelen op hun plaats, terwijl tevens het nut van het vrijwillig psychotechnisch onderzoek wordt erkend.

Bovenbedoelde eigenschappen van lichaam en geest kunnen mogelijk door oefening en wil in de goede richting geleid worden, zij staan echter buiten de chauffeurskwaliteiten: technische bekwaamheid en verkeersinzicht, welke men in beginsel verkrijgt door instructie.

Men moet in de praktijk niet alleen waarde hechten aan de resultaten van een examen, doch ook de opleiding moet goed zijn geweest. Een opleiding van staatswege zal in den regel niet soepel en te duur zijn, zoodat deze in handen van particulieren moet blijven. Hieraan kleven echter ook bezwaren, daar in vele landen contrôle van overheidswege ontbreekt, elke automobilist zich als instructeur kan uitgeven en dikwijls het onderwijsmateriaal veel te wenschen overlaat. Het is aan de verkeersvereenigingen te danken dat hierin verbetering is gekomen. De bemoeienissen van deze vereenigingen strekken zich uit tot het afgeven van een instructeursdiploma, na keuring van het materiaal en gebleken geschiktheid, waaronder te verstaan gedegen kennis van de wetsbepalingen, verkeers- en waarschuwingsseinen, alsook onderwijs-capaciteiten. Overheidscontrôle kan in deze zeer nuttig zijn. Het verdient aanbeveling voor het onderwijs automobielen met dubbele bedieningsorganen te gebruiken, opdat de instructeur de auto onafhankelijk van den leerling kan laten stoppen.

Voor het chauffeursexamen is het gewenscht dat ieder candidaat een medische verklaring moet kunnen overleggen, alsmede een verklaring van zijn instructeur, waarin het aantal lesuren is genoemd. Het examen moet door een ervaren en goed automobilist worden afgenomen.

Het valt op dat men in enkele landen voor chauffeeeren van een personenauto en voor het chauffeeeren van een zwaar motorrijtuig hetzelfde examen afneemt.

III. De invloed van alcoholgebruik bij snelverkeer.

Inleider: Ir. F. A. Brandt, voorzitter van de
Ver. Alcoholbestrijding bij Snelverkeer.

Ir. Brandt leidt zijn referaat als volgt in: Alcoholgebruik, ook het geringste, staat voor den gebruiker van een modernen snelverkeersweg gelijk met alcoholmisbruik.

De inleider geeft voorts de volgende preventieve maatregelen welke van overheidswege genomen zouden kunnen worden om alcoholgebruik bij snelverkeer tegen te gaan:

1°. Gevangenisstraf (geen boeten of hechtenis) en intrekking van het rijbewijs, bij recidive levenslang.

2°. Politie moet bij constateeren van dronkenschap bij bestuurders van motorrijtuigen de bevoegdheid hebben onmiddellijk het rijbewijs te ontnemen en dit met het proces-verbaal aan de Rechtbank te zenden, welke het niet teruggeeft, dan nadat de straf, volgende op de veroordeeling, is ondergaan.

3°. Keuring en periodieke herkeuring moet voorafgaan aan het uitreiken van een rijbewijs.

4°. In de dienstvoorwaarden van beroepsbestuurders van motorrijtuigen moet bepaald zijn, dat gedurende de diensturen en ook een aantal uren ervoor (tenminste 6 uur) het gebruik van alcohol verboden is.

5°. Afdoend is het verbod van alle alcoholgebruik bij de wet voor alle bestuurders van motorrijtuigen (zooals in Noorwegen).

De bloedproef van Prof. Dr. Widmark maakt het mogelijk het alcoholpercentage van het bloed nauwkeurig te bepalen, waaruit binnen zeer nauwe grenzen het alcoholgebruik valt af te leiden.

Tenslotte geeft Ir. B. een elftal middelen aan, die in Nederland worden toegepast om bestuurders van motorrijtuigen te wijzen op het gevaar van alcoholgebruik.

IV. Is vermoeidheid een van de oorzaken van verkeersongevallen?

Inleider: Dr. G. A. Prins, voorzitter van de
Ver. van Artsen-Automobilisten.

Ieder kent uit eigen ondervinding de vermoeidheidsverschijnselen, hetzij tengevolge van lichamelijke, hetzij tengevolge van geestelijke vermoeidheid. Ongetwijfeld is oververmoeidheid een oorzaak van verkeersongevallen. Naar het oordeel van Dr. P. moet men de frequentie hiervan echter niet overschatten. De vermoeidheidssymptomen kunnen toch medisch, noch klinisch met zekerheid worden bepaald.

Spr. acht na 4 à 5 uur *onafgebroken* chauffeeren, een verplichte rust van $\frac{1}{2}$ uur gewenscht. Het is bovendien noodig de rijtijden van beroepschauffeurs wettelijk te regelen, waarbij tevens een verbod om 's nachts te chauffeeren, nadat overdag gewerkt is, moet worden opgenomen.

Vóóral is het noodzakelijk den automobilist voor te lichten omtrent vermoeidheid en de gevolgen ervan.

Dr. P. geeft in overweging bij de autoriteiten aan te dringen op een nauwkeurige wetenschappelijke analyse van elk ernstig verkeersongeval, opdat betrouwbaar materiaal worde verkregen voor het onderzoek naar den invloed van vermoeidheid op verkeersongevallen en voor het ontwerpen van wetsvoorstellen.

V. Verkeersongevallenstatistieken.

Inleider: Dr. Joh. J. Hanrath, sous-chef der afd.

Handels- en Verkeersstat. van het C. B. S.

In den regel geschiedt de opgave van verkeersongevallen, ook in andere landen, door politieambtenaren. De beoordeeling van de oorzaken laat dikwijls te wenschen over, daar het objectieve element niet kan worden ontgaan, terwijl het in de eerste plaats gewenscht is, dat degenen, die belast zijn met het waarnemen en het rapporteren van verkeersongevallen dezelfde en nauwkeurige instructies krijgen. Bovendien is het wenschelijk dat een centraal lichaam de ongevallenstatistiek bewerkt. Spr. haalt nog de moeilijkheden aan welke zich voordoen bij de vaststelling van den oorzaak, wanneer van alcoholgebruik sprake kan zijn en bij de beoordeeling van hoofd- en nevenoorzaken, wanneer twee of meer oorzaken voor een ongeval kunnen worden opgegeven. Het is zeer moeilijk regels vast te stellen, opdat de ongevallenstatistieken internationaal vergelijkbaar zijn, daar men hierbij een serie andere verkeerselementen in aanmerking moet nemen, waarvan de verhoudingen in elk land weer anders zijn. Desniet-tegenstaande geeft Dr. H. de volgende grondslagen aan ter bevordering van de onderlinge vergelijkbaarheid van internationale verkeersongevallenstatistieken:

1. Alle ongevallen moeten in de statistiek worden opgenomen.
 2. Eenvormigheid van de definitie „gedood bij een ongeval” is gewenscht.
 3. Alle „gewonden”, ook de geringste, moeten worden vermeld.
 4. Een internationale nomenclatuur van de oorzaken moet worden ingevoerd.
 5. Het is noodig onderscheid te maken tusschen ongevallen voorgekomen in de bebouwde kommen en die, voorgekomen buiten bebouwde kommen.
 6. Op geheele uren voorgekomen ongevallen moeten op dezelfde wijze worden ingedeeld.
-

VI. Wettelijke of Vrijwillige Verzekering.

Inleider: N. Drukker.

Referent heeft zijn voordracht in het résumé als volgt samengevat.

1. De W. A. is noodzakelijk zoowel voor bezitters als voor bestuurders van motorrijtuigen.

2. Een vrijwillige W. A.-verzekering heeft het nadeel dat 10 à 20 % der automobilisten zich niet verzekert.

3. De niet-verzekerden zullen in hoofdzaak tot de klasse van niet-auto-bezitters behooren. Verplichte verzekering is gewenscht.

4. De verzekering moet aan particuliere maatschappijen worden overgelaten, terwijl de overheid de grondslagen moet vaststellen.

5. Enkele van deze grondslagen zijn de volgende:

a. de verzekerde is verplicht één gedeelte van de schade zelf te dragen, tegen welk gedeelte hij zich noch direct, noch indirect zal kunnen verzekeren.

b. de minimum te verzekeren bedragen moeten niet te hoog genomen worden.

c. een officieel lichaam moet met de contrôle belast worden.

d. de verzekeringsmaatschappijen moeten het recht hebben tot weigeren en annuleeren.

e. contrôle van de voertuigen van een bepaalden ouderdom.

f. in enkele gevallen moet de verzekeringsmaatschappij het recht hebben de uitbetaalde schadeloosstelling op den verzekerde te verhalen.

g. straffen wegens wetsovertredingen moeten op het rijbewijs worden aangeteekend.

VII. Op welke wijze zal het mogelijk zijn, om, naar analogie van de verkeerssignalen, ook de verkeersregelen, internationaal op uniforme wijze in te voeren.

Inleider: A. Persijn, Hoofd van den dienst van het wegverkeer in België.

De heer Persijn wijst op het groote belang van het door verschillende landen in 1931 te Genève onderteekende internationale verdrag betreffende verkeerssignalen. Het verdrag bepaalt zich echter alleen tot de vormen en niet tot de kleuren. Zoo treft men in het eene land zwart omboorde verkeersborden met zwarte letters op een geel fond aan, in het andere land rood omrande borden met zwarte letters op een wit fond. Dit maakt het den vreemdeling niet gemakkelijk zich vlug te oriënteeren, vooral ook omdat in de omgeving der verkeersborden reclames worden aangetroffen, welke in vorm en kleur weinig van de verkeerssignalen afwijken. Spr. wijst voorts op andere lacunes in het verdrag, met name dat hierin niets omtrent de plaats der verkeerssignalen is opgenomen en geen omschrijving van de beteekenis der signalen wordt gegeven. In dit verband merkt spr. op, dat in verschillende landen verschillende opvattingen over het parkeeren en het stationneeren bestaan.

Sedert 1931 heeft de permanente commissie voor het wegverkeer te Genève echter niet stil gezeten en heeft zij verscheidene voorschriften ontworpen betreffende waarschuwingsignalen voor onbewaakte spoorwegkruisingen, lichtsignalen en geluidsignalen, welke nog wachten op een internationale conferentie om algemeen te worden ingevoerd. In België heeft de ervaring geleerd, dat het witte flikkerlicht, voorafgaande aan het roode flikkerlicht minder goed heeft voldaan dan het groene, daar het witte licht overdag minder zichtbaar is en velen de beteekenis er van niet direct begrijpen. De heer P. raadt daarom aan bij onbewaakte spoorwegkruisingen de witte lichten hetzij

door een groen flikkerlicht, hetzij door een groen vast licht te doen vervangen.

De lichtsignalen bij wegkruisingen besprekende, merkt spr. op, dat de permanente commissie voor het wegverkeer een dubbele beteekenis toekent aan het gele licht, dat na het groene, vóór het roode verschijnt. Voor den bestuurder, die nog niet aan de wegkruising is gearriveerd, beteekent het „halt” en mag de bestuurder die reeds tot de wegkruising is genaderd nog passeeren, terwijl deze kleur ook beteekent „opgepast”. In België heeft men, mede om het signaalsysteem zoo eenvoudig mogelijk te houden, alleen groen en rood ingevoerd. Wel is een geel flikkerlicht als waarschuwingssein op zijn plaats, wanneer het gebruikt wordt om de aanwezigheid van een wegkruising aan te duiden.

Ook de heer P. acht het niet wenschelijk een absoluut verbod voor het toepassen van geluidsignalen in te voeren. Voorts be- toogt spr. de wenschelijkheid van het invoeren van voorrangswegen, het aanduiden van rijwielpaden e.a.

Het tweede gedeelte van zijn voordracht, betreffende unificatie van de wegverkeersregelen, heeft de heer P. bij gebrek aan tijd slechts voor een klein deel ten gehoor kunnen brengen. Hij besluit ten slotte met de volgende conclusies:

Het is dringend noodzakelijk tot een internationale reglemen- teering te komen van:

1°. het systeem van verkeerssignalen op basis van den grootsten eenvoud.

2°. de beteekenis van verschillende signalen.

3°. het langs den openbaren weg aanbrengen van aankondi- gingen en reclames, die verwarrend kunnen zijn.

4°. de voornaamste regelen voor het wegverkeer.

VIII. De verlichting van stilstaande motorrijtuigen.

Inleider: Ir. R. Tijken, Ingenieur bij de Directie
Wegen en Verkeer van den A.N.W.B.

Ir. Tijken doet uitkomen dat de relatieve snelheid van twee voertuigen ten opzichte van elkaar een belangrijk element is bij de verkeersongevallen, zoodat de gevolgen van een botsing met een stilstaand voertuig in den regel van ernstigen aard zijn. In dit verband is het noodzakelijk dat op duidelijke wijze wordt aangegeven of een voertuig stilstaat, hetgeen eveneens van belang is voor langzaam rijdende voertuigen. Spr. laat aan de hand van een model zien, op welke wijze het achterlicht automatisch kan worden ontstoken, wanneer men het voertuig laat stilstaan en beveelt hierbij aan, het apparaat zoodanig te regelen dat het reeds bij een snelheid van b.v. 10 km/u in werking komt. Een andere methode, welke door den A.N.W.B. met succes is beproefd, is die, waarbij in plaats van een van de roode achterlichten een roode achterlamp wordt gemonteerd, die het weggedeelte direct achter het voertuig en den rechterberm verlicht. De proeven hebben bewezen, dat de beoordeeling van de snelheid van het voertuig hierdoor ten zeerste wordt vergemakkelijkt.

In ieder geval is het gewenscht, dat in alle landen elk motorrijtuig met twee achterlichten wordt uitgerust. Wanneer een van de achterlichten gedoofd of bedekt is, zal in den regel het andere licht dan nog zichtbaar blijven.

IX. Eischen aan motorrijtuigen te stellen.

Inleider: Ir. W.W.E. von Hemert, Ingenieur
van den Rijkswaterstaat.

In vroeger jaren moest, in nagenoeg alle landen, een motorrijtuig van twee onafhankelijk van elkaar werkende remmen voorzien zijn. De internationale Conventie van Parijs (1936) stelt hiervoor in de plaats een bedrijfsrem, die het voertuig binnen bepaalde grenzen moet kunnen laten stoppen en daarbij nog een parkeerrem, waarmee het voertuig moet kunnen worden vastgezet wanneer het stilstaat. Hiermede zijn ook de in November a°. p°. in Nederland vastgestelde voorschriften in overeenstemming. Voor de verschillende typen van motorrijtuigen moeten verschillende remafstanden worden ingevoerd.

Wat de contrôle betreft is Ir. v. H. van oordeel, dat deze van repressieven aard moet zijn en dat de overheid zich niet meer dan strikt noodzakelijk met constructieve details van motorrijtuigen moet bemoeien. De contrôle zal moeten omvatten: de stuurinrichting, de remmen, glaswerk, buitenwerksche afmetingen, carrosserie, banden, maximum gewicht van den volbeladen vrachtwagen, constructie der koppelingen van opleggers en aanhangwagens en enkele andere onderdeelen. De verlichting moet internationaal geregeld worden.

Tot behoud van een goed wegdek is het noodig een maximum gewicht vast te stellen voor de belading of voor belading + vrachtwagen, of inplaats hiervan een maximum wieldruk. Spr. geeft de voorkeur aan laatstbedoeld voorschrift, waarvan de contrôle op eenvoudige wijze kan plaats vinden. In verband hiermede komt het spr. gewenscht voor, dat art. 7 van het internationale verdrag van Parijs als volgt wordt gelezen: „ B-vrachtauto's waarvan met inbegrip der lading het totaal gewicht 3500 kg niet overschrijdt of waarvan de maximum wieldruk niet hooger is dan 1200 kg.

X. De verlichting voor het verkeer.

Inleider: Dr. Ing. N. A. Halbertsma.

Referent wijst op het groote belang van eenvormigheid in de toepassing van licht voor verkeersdoeleinden. Ondanks een uitstekende wegverlichting zal de bestuurder van een motorrijtuig zijn aandacht moeten wijden aan een aantal lichtsignalen die in zijn gezichtsveld verschijnen. In verschillende landen is reeds een bepaald systeem ingevoerd, dat zich kenmerkt door grooten eenvoud en bestaande uit gekleurde lichten, die, naar gelang men ze onder of boven ooghoogte (de horizon) waarneemt, verschillende beteekenis hebben. De lichten beneden ooghoogte hebben in den regel betrekking op voertuigen, die boven ooghoogte op vaste signalen; zoo beteekent b.v. rood onder ooghoogte: rood licht links passeeren en rood boven ooghoogte: halt. Het is noodig dat de bestuurder een duidelijk perspectivisch beeld van den weg verkrijgt, waardoor tevens het schatten van afstanden wordt vergemakkelijkt.

Ten aanzien van de aan de verlichting te stellen eischen, dient men snelrijdende voertuigen (meer dan 40 km/u) te voorzien van twee afzonderlijke en symmetrisch aangebrachte koplichten op gelijke hoogte, van gelijke sterkte en van dezelfde kleur. Hierdoor kan men zich reeds op grooten afstand een denkbeeld van de breedte vormen. Het motorrijwiel onderscheidt zich van andere motorvoertuigen door het voeren van één lichtbron. Ter voorkoming van verblinding moet de lichtbundel aan den bovenkant horizontaal en scherp worden afgesneden. De helling van den lichtbundel moet tenminste 1:100 met de horizontaal bedragen. Voor wielrijders is het niet noodig over grooten afstand den weg te verlichten, de helling van den lichtbundel van fietslampen kan daarom op 1:15 gesteld worden. Wat de achterlichten betreft pleit ook Dr. H. voor een dubbel achterlicht voor motorrijtuigen. Voor rijwielen wordt het niet voldoende geacht alleen van een reflector te zijn voorzien, doch zal de wielrijder eerst door een

achterlicht, dat tevens als reflector kan dienst doen, voldoende beveiligd zijn. Het stoplicht van motorrijtuigen, dat ook overdag goed zichtbaar moet zijn, moet aan bepaalde eischen van sterkte, kleur en plaats voldoen.

Voor de hoogte van vaste verkeers-lichtsignalen is het gewenscht een minimum en een maximum hoogte voor te schrijven, terwijl zooveel mogelijk de lichten aan den rechterkant van den weg moeten worden opgesteld, althans in landen met rechts-houdend verkeer.

Een goede wegverlichting, welke het gebruik van koplichten uitschakelt, is eerst door de toepassing van metaaldamplampen mogelijk geworden. Spr. acht nu den tijd gekomen, dat aan de normalisatie begonnen kan worden, daar het zich laat aanzien dat voorloopig in het principe geen verandering meer zal worden gebracht.

In het laboratorium werden eenige systemen wegverlichting door prof. van der Werfhorst gedemonstreerd, terwijl Dr. Ing. Halbertsma liet zien op welke wijze een contrôle op den stand der lampen wordt uitgeoefend. Tevens bestond gelegenheid de fabricatie van autolampen van nabij in oogenschouw te nemen. Hierbij werd de aandacht gevestigd op de nauwkeurige plaatsing der gloeideeltjes in de lamp, die binnen zeer nauwe toleranties kan worden gehouden.

XI. Slipgevaar.

Inleider H. W. O. de Bruyn, secretaris van de Ver.
„Het Nederlandsche Wegen-Congres”.

De stroefheid van het wegoppervlak, waaronder te verstaan de grootte van de wrijving tusschen wegoppervlak en band, speelt een belangrijke rol in het wegverkeer; het aantal verkeersongevallen tengevolge van onvoldoende ruwheid is nog steeds groot. Vooral de bitumineuse wegdekken hadden in het begin van de periode der moderne wegdekconstructies te dien opzichte een slechten naam, echter is de techniek er langzamerhand in geslaagd dit probleem op te lossen. Ook oudere wegen met een slipgevaarlijk oppervlak uit genoemde eerste periode kunnen tegenwoordig zonder hooge kosten ruw worden gemaakt.

De inleider bepaalt zich verder in zijn voordracht tot de maatregelen, welke genomen kunnen worden om het verkeer op, bij nat weer, slipgevaarlijke wegvakken, zooveel mogelijk te behoeden voor ongevallen. Zoo heeft de A. N. W. B. bij de weggebruikers een onderzoek ingesteld naar de slipgevaarlijke wegvakken bij regenweer en is het mede aan dit initiatief te danken, dat thans de gevaarlijkste wegvakken worden aangeduid met het internationale teeken: een roodomrande driehoek met balk en onderschrift „Slipgevaar”. Het plaatsen van deze waarschuwborden heeft nog tot gevolg, dat vele autoriteiten zich deze aanduiding van het onder hun beheer zijnde slipgevaarlijk wegvak zoo zeer aantrekken, dat zij zoo spoedig mogelijk tot verbetering er van overgaan.

Behalve de bitumineuse, kunnen ook andere wegdektypen slipgevaarlijk zijn, zooals b.v. cementbetonwegen, waarvan de oppervlakte door het verkeer wordt gepolijst. In dit geval levert een behandeling met zoutzuur zeer goede resultaten op. Een andere bron van gevaar op wegen met intensief verkeer levert de gemorste olie van motorrijtuigen op. Deze olie wordt door het asfaltdek aanvankelijk nog geabsorbeerd, doch naderhand

ontstaat, evenals op het cementbetondek, een laagje olie vermengd met vuil, dat noodig verwijderd moet worden, door b. v. schroben met terpentina.

Het vraagstuk waarvan de uiteindelijke oplossing wel nimmer zal worden gevonden, is dat van gladheid tengevolge van ijzel. Des te gecompliceerder wordt het probleem door het zeer plaatselijk karakter van den ijzel, die bovendien nog vrij plotseling kan optreden. Naar sprekers meening is de neiging van een wegdek tot ijzelvorming o. a. afhankelijk van verschillende natuurkundige eigenschappen van het wegdek, zooals warmtegeleidingsvermogen, specifieke warmte e. a. Het is daarom gewenscht het vraagstuk aan een nauwkeurig wetenschappelijk onderzoek te doen onderwerpen, opdat bij de constructie van het wegdek en de keuze van het materiaal met het ijzelgevaar rekening kan worden gehouden. In de eerste plaats is dit onderzoek noodzakelijk voor brugdekken, die meer dan gewone wegvakken aan ijzelvorming onderhevig zijn.

Toch kan men reeds nu middelen in praktijk brengen, die het verkeer ten goede komen. Preventief kan men voorzorgsmaatregelen treffen, door, wanneer ijzelvorming verwacht wordt, de hiervoor in aanmerking komende vakken met zout te doen bestrooien. Hiertoe is het noodig dat de autoriteiten tijdig op de hoogte worden gebracht van de atmosferische omstandigheden, waartoe de hulp van den meteorologischen dienst en van de radio moet worden ingeroepen. In gevallen dat men niet tot deze voorzorgsmaatregelen kan overgaan, zal men meestal toch wel in de gelegenheid zijn nog repressieve maatregelen te nemen door de zoutstrooiers direct in bedrijf te stellen, zoodra begin van ijzel zich voordoet. In dit verband beveelt spreker een ijzelorganisatie aan, zooals in Milwaukee en in Duitschland, opdat de werkzaamheden in al haar geledingen goed georganiseerd zullen kunnen worden.

Bovendien is het van belang dat mededeelingen betreffende ijzel-gevaarlijke wegvakken tweemaal daags worden omgeroepen

op een tijdstip dat zooveel mogelijk weggebruikers naar de radio kunnen luisteren. Wat de organisatie in Nederland betreft, doet referent mededeelingen over de inlichtingendienst van de A.N.W.B., die in verbinding staat met het meteorologisch instituut en telefonisch en telegrafisch op de hoogte wordt gebracht van den toestand der slipgevaarlijke wegvakken in het geheele land. De inleider acht het gewenscht na te gaan in hoeverre den wegbeheerders wettelijke verplichtingen ten aanzien van de ijzelbestrijding op wegen kunnen worden opgelegd.

Betreffende het te strooien zand merkt spreker op, dat materiaal met gemiddelde korrelgrootte beter voldoet dan fijn zand. Voor cementbetonwegen schijnt het niet gewenscht zout te gebruiken, daar hierdoor het oppervlak wordt aangetast.

XII. De beste wijze om „roads-sense” te ontwikkelen.

Inleider: Mr. F. G. Bristow C. B. E., F. C. I. S.,
the National „Safety-First” Ass., Londen.

Men heeft het belangrijke onderwerp over de opvoeding van den weggebruiker tot het laatst van de conferentie bewaard en hiervoor ook den langsten spreek- en discussietijd gereserveerd.

Mr. Bristow vangt zijn voordracht aan met een definitie van „road-sense”: een verstandelijke toepassing van een algemeene kennis der verkeersregels en gewoonten op den weg ten opzichte van iederen weggebruiker.

Bij de behandeling van de psychologische zijde van de middelen ter beperking van verkeersongevallen, dient men rekening te houden met het nationale temperament en de nationale karakteristieken. Daarom zijn door spr. alleen het Britsche standpunt en de in Engeland opgedane ervaringen ter sprake gebracht.

Het is de plicht van de Regeering de voorschriften ten aanzien van het weggebruik vast te stellen. Deze voorschriften zijn deels verplichtend (Traffic Acts, Regulations), deels adviseerend (Highway-Code). Zij moeten berusten op de omstandigheden, waaronder de meeste ongevallen plaats vinden. Zoo heeft men uit de statistieken kunnen afleiden, dat de ongevallen zeer veel jeugdige slachtoffers eischen, hetgeen klaarblijkelijk aan de onstuimigheid der jeugd moet worden toegeschreven. Het is dus wel gewenscht de jeugd reeds vroeg in te wijden in de geheimen van road-sense, alhoewel bij kinderen jonger dan 8 jaar de opvoeding nog niet voldoende is ingewerkt en hier meer de contrôle van ouders en begeleiders op den voorgrond treedt. Het is de plicht van de overheid zorg te dragen, dat op alle scholen verkeersonderwijs wordt ingevoerd, in het bijzonder in verband met het voetgangersverkeer en het rijwielverkeer. Hiervoor is het noodig dat in de eerste plaats de leeraren voor hun taak berekend zijn, waartoe zij vrijwillig aan verkeerscursussen moeten deelnemen. De verkeersopvoeding kan meer interessant gemaakt worden door het

verkeer in schrijf-, lees- en rekenlessen te betrekken, alsook door verkeersspelen in te voeren, opdat ook op den weg de goede geest van sportiviteit tot uiting kan worden gebracht. De praktijk heeft voorts geleerd, dat het positieve onderwijs beter aan zijn doel beantwoordt dan het negatieve.

De opvoeding van de oudere generatie kan het best worden behartigd door een uitgebreide propaganda met behulp van pers, radio, film, affiches, literatuur, lezingen en propagandawagens. De propaganda kan op drieërlei wijzen worden gevoerd n.l. eenvoudig en in overeenstemming met de werkelijkheid, afschrikwekkend of humoristisch. In Engeland heeft men de beste resultaten verkregen met de humoristische methode, ofschoon men eerstgenoemde methode niet kan ontberen. Om voorzichtige rijders te verkrijgen, kan men beter aanmoedigen dan vrees aanjagen. Het aanmoedigen bereikt de N.S.F.A. o.a. door beroepschauffeurs, die een jaar lang geen noemenswaardig ongeval hebben gehad, te beloonen met een onderscheiding. Bij de beoordeeling van elk geval gaat men af op de verklaring van zijn werkgever.

In Groot-Brittannië is de „National Safety-First Association” de Vereeniging voor Veilig Verkeer. Deze vereeniging is een coöperatie, waarin vertegenwoordigd zijn: regeeringsdepartementen, stedelijke besturen, scholen, politie, automobilisten- en wielrijdersverenigingen, onderwijsorganisaties en transportondernemingen. Onder haar leden telt zij 700 stedelijke besturen en 2000 industriële en transportondernemingen, terwijl verzekeringsmaatschappijen slechts schaars zijn vertegenwoordigd. De werkzaamheden worden door vrijwillige bijdragen gefinancierd.

Het voert helaas te ver in dit korte bestek uitgebreider op deze interessante en veelzijdige voordracht in te gaan.

or
e
k-
n

n
s,
s.
-
-
-
n
e
s
-
al
-
n
e
-
-
-
-
-
-
-
e

