

De overlevingskansen bij verkeersongelukken

Prof. Van Faassen over autogordels, valhelmen en hoofdsteunen

Er leven thans in Nederland ettelijke honderden mensen, die van de dood gered zijn door de wettelijke verplichting voor bromfietzers tot het dragen van een valhelm. Zelfs de grootste hater van overheidsbemoeienis kan niet om de nogal spectaculaire cijfers heen, die recentelijk (februari '78) nog eens gepubliceerd werden door het Bureau Medische Statistiek en Beeldstatistiek. Het aantal bromfietzers dat in 1976 dodelijk verongelukte bedroeg 285. Dat is minder dan de helft van het aantal bromfietzers dat in 1971 om het leven kwam. Toen bedroeg het aantal dodelijk verongelukte bromfietzers in Nederland 601.

De vraag of wetten de mens een handje helpen als het om veiligheidsmaatregelen gaat (die hij natuurlijk ook zelf had kunnen nemen) kan bevestigend worden beantwoord. De verplichting tot het dragen van autogordels heeft tot dusver minder spectaculaire resultaten opgeleverd. Al zakte het aantal dodelijk gewonden direct na de invoering van de verplichting, het liep in 1976 weer iets omhoog. De oorzaak is vermoedelijk dat de gehoorzaamheid aan de wet om de gordel te dragen, verslapt (politiecontrole is ook moeilijker bij autogordels dan bij bromfietshelmen). Vóór de wettelijke verplichting droeg 28% van de automobilisten een gordel, direct ná de verplichtstelling (1 juni 1975) droeg 78% de gordel.

Uit waarnemingen blijkt dat het aantal gordel dragers de laatste tijd weer is afgenomen. Tegelijkertijd stijgt het aantal ongelukken met dodelijke afloop. In 1976 was het aantal bij verkeersongelukken omgekomen auto-inzittenden 1058 (90 meer dan in 1975). Dit aantal blijft nog beneden het cijfer van 1358 doden in 1973. In ieder geval blijkt ook uit deze cijfers, dat het, wet of geen wet, levensgevaarlijk is om geen autogordel te dragen, ongeacht of er nu een Den Uyl of Van Agt aan het bewind is, een Westerterp of een Tuynman.

IRCOBI

Prof. dr. F. van Faassen (vakgroep Anatomie en Biomechanica) die reeds sinds jaren betrokken is bij de proble-



Prof. dr. F. van Faassen

matiek van de verkeersveiligheid is een groot voorstander van de autogordel. De geïnterviewde is lid van het bestuur van de IRCOBI (International Research Committee on the Biokinetics of Impacts), een in 1973 opgerichte internationale organisatie van wetenschappelijke onderzoekers (medici en technici) op verkeersveiligheidsgebied.

Het doel van het wetenschappelijk werk is de gevolgen van een ongeval, m.a.w. het ontstane letsel zo gering mogelijk te doen zijn. Elk jaar wordt een meerdaagse conferentie georganiseerd om gegevens uit te wisselen en



elkaar op de hoogte te houden van de stand van de onderzoeken. De publicaties voor deze conferenties worden elk jaar in boekvorm uitgegeven en gedrukt op de Vrije Universiteit. Dit jaar komt men bijeen in Lyon en daar zal met name gesproken worden over de waarde van proefnemingen in auto's met poppen die elke tv-kijker kent. In hoeverre benaderen dergelijke experimenten de werkelijkheid, waarmee men in elk ziekenhuis wordt geconfronteerd?

Niet-commercieel

De organisatie is niet-commercieel en wil onafhankelijk blijven van enige auto-industrie. De leden zijn afgevaardigden van universiteiten en rijksoverheden uit de EEG-landen en Zweden. De industrie kan geen lid zijn en men wenst ook geen subsidie van deze zijde te aanvaarden. Liever doet men wat sobertjes aan (goedkope hotels tijdens de conferenties; geen vrouwen-programma's, eenvoudig drukwerk van de VU enz.).

Waarom die beduchtheid voor de commercie?

Prof. Van Faassen noemt als voorbeeld dat het belang van een auto-industrie wel eens niet parallel kan lopen met het veiligheidsbelang van de autorijders. Uit een onderzoek is gebleken dat meer veiligheid geboden wordt door een autoruit van gelamelleerd glas.

Bij een ongeluk zijn er dan minder glaswonden. Maar de bij deze problematiek belanghebbende commerciële instelling hield jaren geleden publicatie van dit onderzoek tegen omdat men eerst de oude voorraad ruiten kwijt wilde.

Aan dit soort commerciële overwegingen wenst IRCOBI zich niet te onderwerpen.

Wel neemt prof. Van Faassen waar, dat er geleidelijk aan wat verandert in de houding van de elkaar fel beconcurrerende auto-industrieën. Op de conferenties ontmoeten de onderzoekers