



Fietzers eindigen bij een aanrijding hoger op de auto dan voetgangers. Foto: PR

Vrijdag 19 november 2010

ACTUEEL

Centraal 5

Den Haag testgebied voor fietstersairbag

De airbag zit er nog niet in, maar twee testauto's rijden dit jaar door Den Haag met een stereocamera. Die gaat registreren hoe bijna-botsingen ontstaan tussen auto's en fietzers of voetgangers. Achter de voorruit is de camera geïnstalleerd die lijkt op een verrekijker.

Door Elske Koopman

"Die klepjes gaan de weerspiegeling van de motorkap en de ruit tegen", legt projectleider Margriet van Schijndel uit. Chauffeur Cemal Bagci bekijkt de camera. "Wat als ik daar nu tegenaan stoot?" Een klein strooije kan de camera wel hebben, maar meer niet. Dus voorzichtigheid is geboden. Bagci kijkt ook achterin de auto. Daar zijn twee opbergdozen ingebouwd. Een box met meetgegevens gaat op slot. In de andere doos komt een deel van de techniek.

Bagci is door zijn teammanager bij KPN gevraagd of hij een testauto wil gebruiken in plaats van de gewone auto. Hij zei meteen ja. "We worden nu ook al gevolgd, omdat de planners willen weten waar we zitten. Ik weet niet of ik hierdoor anders ga rijden, misschien wat voorzichtigter, maar dat hangt meestal van de wekdruk af", aldus Bagci. In het afgelopen jaar heeft hij één aanrijding gehad. Naast de twee auto's in Den Haag rijden drie auto's van KPN met de testappara-

tuur in Utrecht. Margriet van Schijndel is projectleider van de fietstersairbag waarvoor de tests nodig zijn. "We willen weten hoe de ongelukken ontstaan en wanneer een airbag eventueel uit zou moeten klappen. In het laboratorium hebben we al tests gedaan. Daaruit blijkt dat fietzers bij een aanrijding hoger op de auto eindigen dan voetgangers. Zwaar letsel ontstaat vaak als ze met hun hoofd de ruit raken, of de zijlijsten naast de voorruit. Dit willen we nu in het echte verkeer nader onderzoeken". Den Haag is daarbij gekozen voor het drukke verkeer. "En waarbij die fietzers veel in de buurt van auto's zijn, ook zonder gescheiden banen. Dat is in Den Haag zeker aanwezig en hier zijn ook veel voetgangers. Voor onze test dus ideaal", aldus Van Schijndel.

Meetgegevens

De testauto's zijn uitgerust met stereocamera's. Een stellage met twee camera's direct achter de achteruitkijkspiegel. Een collega van Bagci wijst op de ingeleverde ruimte achterin en op de inbreekgevoeligheid met de camera in het volle zicht. "Ja, dat is waar, maar ze zijn wel verzekerd. Bovendien zijn ze voor iemand anders helemaal niet bruikbaar", zegt Van Schijndel. De opgeofferde ruimte achterin valt volgens haar mee, omdat uit hun gegevens blijkt dat de ruimte nog even groot is als bij collega's zonder testauto. Wel moet

de achterbak eens in de maand leeg, want dan worden de meetgegevens opgehaald. "De auto's hebben ook een card die ons informatie stuurt elke keer dat de auto start. Zo kunnen wij zien of de apparatuur werkt. De hoeveelheid gegevens en camerabeelden die wij verzamelen is te groot om het via de lucht te verzamelen, vandaar dat we bij de auto langs moeten gaan".

In de testauto zit apparatuur voor het meten van de weersomstandigheden en de technische gegevens van de auto, bijvoorbeeld wanneer er wordt gered. Als er bijna iets dreigt te gebeuren gaat de camera filmen en worden de beelden opgeslagen. De auto's rijden een jaar.

"We willen weten hoe de techniek reageert in alle weersomstandigheden, mist, sneeuw, fel zonlicht, regen, ga zo maar door", aldus Van Schijndel. Haar collega Stefanie de Haar drukte de chauffeurs nog wel op het hart dat het voor de tests niet nodig is om een ongeluk te krijgen. "Al zou dat voor ons wel interessant zijn", voegde ze er aan toe. De camera's moeten voetgangers en fietzers herkennen en dus niet bij paaltjes al een ongeluk met een persoon veroorzaken. "De airbag moet natuurlijk niet voor niets uitklappen, maar weer wel als er iemand daadwerkelijk op de motorkap belandt". Het camerastelsel kan ook gebruikt worden voor automatisch remmen.

Tot nu toe is er vooral in het laboratorium onderzoek gedaan naar ongelukken met personenauto's en fietzers en voetgangers. "Uit diverse onderzoeken over hoe die ongelukken ontstaan, blijkt dat met een speciale voetgangers- en fietstersairbag op de voorruit en tegen de zijlijsten 31 fietzers en 13 voetgangers per jaar minder overlijden in Nederland na zo'n ongeluk", zegt Van Schijndel. Per jaar overlijden nu nog 95 fietzers aan een ongeluk met een personenauto. Volgens haar is de fietstersairbag voor personenauto's een eerste stap. Daarna zou gekeken kunnen worden naar iets vergelijkbaars voor vrachtwagens, maar ook voor kinderen die bij een ongeluk minder ver op de auto belanden.



Fietzers eindigen bij een aanrijding hoger op de auto dan voetgangers. Foto: PR

Vrijdag 19 november 2010

ACTUEEL **Centraal** 5

Den Haag testgebied voor fietstersairbag

De airbag zit er nog niet in, maar twee testauto's rijden dit jaar door Den Haag met een stereocamera. Die gaat registreren hoe bijna-botsingen ontstaan tussen auto's en fietsers of voetgangers. Achter de voorruit is de camera geïnstalleerd die lijkt op een verrekijker.

Door Elske Koopman

"Die klepjes gaan de weerspiegeling van de motorkap en de ruit tegen", legt projectleider Margriet van Schijndel uit. Chauffeur Cemal Bagci bekijkt de camera. "Wat als ik daar nu tegenaan stoof?". Een klein strooije kan de camera wel hebben, maar meer niet. Dus voorzichtigheid is geboden. Bagci kijkt ook achterin de auto. Daar zijn twee opbergdozen ingebouwd. Een box met meetgegevens gaat op slot. In de andere doos komt een deel van de techniek. Bagci is door zijn teammanager bij KPN gevraagd of hij een testauto wil gebruiken in plaats van de gewone auto. Hij zei meteen ja. "We worden nu ook al gevolgd, omdat de planners willen weten waar we zitten. Ik weet niet of ik hierdoor anders ga rijden, misschien wat voorzichtiger, maar dat hangt meestal van de wekdruk af", aldus Bagci. In het afgelopen jaar heeft hij één aanrijding gehad. Naast de twee auto's in Den Haag rijden drie auto's van KPN met de testappara-

tuur in Utrecht. Margriet van Schijndel is projectleider van de fietstersairbag waarvoor de tests nodig zijn. "We willen weten hoe de ongelukken ontstaan en wanneer een airbag eventueel uit zou moeten klappen. In het laboratorium hebben we al tests gedaan. Daaruit blijkt dat fietsers bij een aanrijding hoger op de auto eindigen dan voetgangers. Zwaar letsel ontstaat vaak als ze met hun hoofd de ruit raken, of de zijlijsten naast de voorruit. Dit willen we nu in het echte verkeer nader onderzoeken". Den Haag is daarbij gekozen voor het drukke verkeer. "In waarbij die fiet-sers veel in de buurt van auto's zijn, ook zonder geschieden banen. Dat is in Den Haag zeker aanwezig en hier zijn ook veel voetgangers. Voor onze test dus ideaal", aldus Van Schijndel.

Meetgegevens

De testauto's zijn uitgerust met stereocamera's. Een stellage met twee camera's direct achter de achteruitkijkspiegel. Een collega van Bagci wijst op de ingeleverde ruimte achterin en op de inbraakgevoeligheid met de camera in het volle zicht. "Ja, dat is waar, maar ze zijn wel verzekerd. Bovendien zijn ze voor iemand anders helemaal niet bruikbaar", zegt Van Schijndel. De opgeofferde ruimte achterin valt volgens haar mee, omdat uit hun gegevens blijkt dat de ruimte nog even groot is als bij collega's zonder testauto. Wel moet

de achterbak eens in de maand leeg, want dan worden de meetgegevens opgehaald. "De auto's hebben ook een card die ons informatie stuurt elke keer dat de auto start. Zo kunnen wij zien of de apparatuur werkt. De hoeveelheid gegevens en camerabeelden die wij verder verzamelen is te groot om het via de lucht te verzamelen, vandaar dat we bij de auto langs moeten gaan".

In de testauto zit apparatuur voor het meten van de weersomstandigheden en de technische gegevens van de auto, bijvoorbeeld wanneer er wordt geremd. Als er bijna iets dreigt te gebeuren gaat de camera filmen en worden de beelden opgeslagen. De auto's rijden een jaar.

"We willen weten hoe de techniek reageert in alle weersomstandigheden, mist, sneeuw, fel zonlicht, regen, ga zo maar door", aldus Van Schijndel. Haar collega Stefanie de Haar drukte de chauffeurs nog wel op het hart dat het voor de tests niet nodig is om een ongeluk te krijgen. "Al zou dat voor ons wel interessant zijn", voegde ze er aan toe. De camera's moeten voetgangers en fietsers herkennen en dus niet bij paaltjes al een ongeluk met een persoon veroorzaken. "De airbag moet natuurlijk niet voor niets uitklappen, maar weer wel als er iemand daadwerkelijk op de motorkap belandt". Het camera-systeem kan ook gebruikt worden voor automatisch remmen.

Tot nu toe is er vooral in het laboratorium onderzoek gedaan naar ongelukken met personenauto's en fietsers en voetgangers. "Uit diverse onderzoeken over hoe die ongelukken ontstaan, blijkt dat met een speciale voetgangers- en fietstersairbag op de voorruit en tegen de zijlijsten 31 fietsers en 13 voetgangers per jaar minder overlijden in Nederland na zo'n ongeluk", zegt Van Schijndel. Per jaar overlijden nu nog 95 fietsers aan een ongeluk met een personenauto. Volgens haar is de fietstersairbag voor personenauto's een eerste stap. Daarna zou gekeken kunnen worden naar iets vergelijkbaars voor vrachtwagens, maar ook voor kinderen die bij een ongeluk minder ver op de auto belanden.



Fietzers eindigen bij een aanrijding hoger op de auto dan voetgangers. ▶ Foto: PR

Vrijdag 19 november 2010

Den Haag testgebied voor fietzersairbag

De airbag zit er nog niet in, maar twee testauto's rijden dit jaar door Den Haag met een stereocamera. Die gaat registreren hoe bijna-botsingen ontstaan tussen auto's en fietzers of voetgangers. Achter de voorruit is de camera geïnstalleerd die lijkt op een verrekijker.

Door Elske Koopman

"Die klepjes gaan de weerspiegeling van de motorkap en de ruit tegen", legt projectleider Margriet van Schijndel uit. Chauffeur Cemal Bagci bekijkt de camera. "Wat als ik daar nu tegenaan stoof?". Een klein strooije kan de camera wel hebben, maar meer niet. Dus voorzichtigheid is geboden. Bagci kijkt ook achterin de auto. Daar zijn twee opbergdozen ingebouwd. Een box met meetgegevens gaat op slot. In de andere doos komt een deel van de techniek.

Bagci is door zijn teammanager bij KPN gevraagd of hij een testauto wil gebruiken in plaats van de gewone auto. Hij zei meteen ja. "We worden nu ook al gevolgd, omdat de planners willen weten waar we zitten. Ik weet niet of ik hierdoor anders ga rijden, misschien wat voorzichtiger, maar dat hangt meestal van de weerkndruk af", aldus Bagci. In het afgelopen jaar heeft hij één aanrijding gehad. Naast de twee auto's in Den Haag rijden drie auto's van KPN met de testpara-

tuur in Utrecht. Margriet van Schijndel is projectleider van de fietzersairbag waarvoor de tests nodig zijn. "We willen weten hoe de ongelukken ontstaan en wanneer een airbag eventueel uit zou moeten klappen. In het laboratorium hebben we al tests gedaan. Daaruit blijkt dat fietzers bij een aanrijding hoger op de auto eindigen dan voetgangers. Zwaar letsel ontstaat vaak als ze met hun hoofd de ruit raken, of de zijlijsten naast de voorruit. Dit willen we nu in het echte verkeer nader onderzoeken". Den Haag is daarbij gekozen voor het drukke verkeer. "En waarbij die fietzers veel in de buurt van auto's zijn, ook zonder gescheiden banen. Dat is in Den Haag zeker aanwezig en hier zijn ook veel voetgangers. Voor onze test dus ideaal", aldus Van Schijndel.

Meetgegevens

De testauto's zijn uitgerust met stereocamera's. Een stellage met twee camera's direct achter de achteruitkijkspiegel. Een collega van Bagci wijst op de ingeleverde ruimte achterin en op de inbreekgevoeligheid met de camera in het volle zicht. "Ja, dat is waar, maar ze zijn wel verzekerd. Bovendien zijn ze voor iemand anders helemaal niet bruikbaar", zegt Van Schijndel. De opgeofferde ruimte achterin valt volgens haar mee, omdat uit hun gegevens blijkt dat de ruimte nog even groot is als bij collega's zonder testauto. Wel moet

de achterbak eens in de maand leeg, want dan worden de meetgegevens opgehaald. "De auto's hebben ook een card die ons informatie stuurt elke keer dat de auto start. Zo kunnen wij zien of de apparatuur werkt. De hoeveelheid gegevens en camerabeelden die wij verder verzamelen is te groot om het via de lucht te verzamelen, vandaar dat we bij de auto langs moeten gaan".

In de testauto zit apparatuur voor het meten van de weersomstandigheden en de technische gegevens van de auto, bijvoorbeeld wanneer er wordt gered. Als er bijna iets dreigt te gebeuren gaat de camera filmen en worden de beelden opgeslagen. De auto's rijden een jaar.

"We willen weten hoe de techniek reageert in alle weersomstandigheden, mist, sneeuw, fel zonlicht, regen, ga zo maar door", aldus Van Schijndel. Haar collega Stefanie de Haar drukte de chauffeurs nog wel op het hart dat het voor de tests niet nodig is om een ongeluk te krijgen. "Al zou dat voor ons wel interessant zijn", voegde ze er aan toe. De camera's moeten voetgangers en fietzers herkennen en dus niet bij paaltjes al een ongeluk met een persoon veroorzaken. "De airbag moet natuurlijk niet voor niets uitklappen, maar weer wel als er iemand daadwerkelijk op de motor kap belandt". Het camerastreem kan ook gebruikt worden voor automatisch remmen.

Tot nu toe is er vooral in het laboratorium onderzoek gedaan naar ongelukken met personenauto's en fietzers en voetgangers. "Uit diverse onderzoeken over hoe die ongelukken ontstaan, blijkt dat met een speciale voetgangers- en fietzersairbag op de voorruit en tegen de zijlijsten 31 fietzers en 13 voetgangers per jaar minder overlijden in Nederland na zo'n ongeluk", zegt Van Schijndel. Per jaar overlijden nu nog 95 fietzers aan een ongeluk met een personenauto. Volgens haar is de fietzersairbag voor personenauto's een eerste stap. Daarna zou gekeken kunnen worden naar iets vergelijkbaars voor vrachtwagens, maar ook voor kinderen die bij een ongeluk minder ver op de auto belanden.



Fietzers eindigen bij een aanrijding hoger op de auto dan voetgangers. Foto: PR

Vrijdag 19 november 2010

ACTUEEL

Centraal 5

Den Haag testgebied voor fietstersairbag

De airbag zit er nog niet in, maar twee testauto's rijden dit jaar door Den Haag met een stereocamera. Die gaat registreren hoe bijna-botsingen ontstaan tussen auto's en fietzers of voetgangers. Achter de voorruit is de camera geïnstalleerd die lijkt op een verrekijker.

Door Elske Koopman

“Die klepjes gaan de weerspiegeling van de motorkap en de ruit tegen”, legt projectleider Margriet van Schijndel uit. Chauffeur Cemal Bagci bekijkt de camera. “Wat als ik daar nu tegenaan stoof?”. Een klein strooije kan de camera wel hebben, maar meer niet. Dus voorzichtigheid is geboden. Bagci kijkt ook achterin de auto. Daar zijn twee opbergdozen ingebouwd. Een box met meetgegevens gaat op slot. In de andere doos komt een deel van de techniek.

Bagci is door zijn teammanager bij KPN gevraagd of hij een testauto wil gebruiken in plaats van de gewone auto. Hij zei meteen ja. “We worden nu ook al gevolgd, omdat de planners willen weten waar we zitten. Ik weet niet of ik hierdoor anders ga rijden, misschien wat voorzichtiger, maar dat hangt meestal van de wekdruk af”, aldus Bagci. In het afgelopen jaar heeft hij één aanrijding gehad. Naast de twee auto's in Den Haag rijden drie auto's van KPN met de testappara-

tuur in Utrecht. Margriet van Schijndel is projectleider van de fietstersairbag waarvoor de tests nodig zijn. “We willen weten hoe de ongelukken ontstaan en wanneer een airbag eventueel uit zou moeten klappen. In het laboratorium hebben we al tests gedaan. Daaruit blijkt dat fietzers bij een aanrijding hoger op de auto eindigen dan voetgangers. Zwaar letsel ontstaat vaak als ze met hun hoofd de ruit raken, of de zijlijsten naast de voorruit. Dit willen we nu in het echte verkeer nader onderzoeken”. Den Haag is daarbij gekozen voor het drukke verkeer. “En waarbij die fiet-sers veel in de buurt van auto's zijn, ook zonder gescheiden banen. Dat is in Den Haag zeker aanwezig en hier zijn ook veel voetgangers. Voor onze test dus ideaal”, aldus Van Schijndel.

Meetgegevens

De testauto's zijn uitgerust met stereocamera's. Een stellage met twee camera's direct achter de achteruitkijkspiegel. Een collega van Bagci wijst op de ingeleverde ruimte achterin en op de inbraakgevoeligheid met de camera in het volle zicht. “Ja, dat is waar, maar ze zijn wel verzekerd. Bovendien zijn ze voor iemand anders helemaal niet bruikbaar”, zegt Van Schijndel. De op-geofferde ruimte achterin valt volgens haar mee, omdat uit hun gegevens blijkt dat de ruimte nog even groot is als bij collega's zonder testauto. Wel moet

de achterbak eens in de maand leeg, want dan worden de meetgegevens opgehaald. “De auto's hebben ook een card die ons informatie stuurt elke keer dat de auto start. Zo kunnen wij zien of de apparatuur werkt. De hoeveelheid gegevens en camerabeelden die wij verder verzamelen is te groot om het via de lucht te verzamelen, vandaar dat we bij de auto langs moeten gaan”.

In de testauto zit apparatuur voor het meten van de weersomstandigheden en de technische gegevens van de auto, bijvoorbeeld wanneer er wordt geremd. Als er bijna iets dreigt te gebeuren gaat de camera filmen en worden de beelden opgeslagen. De auto's rijden een jaar.

“We willen weten hoe de techniek reageert in alle weersomstandigheden, mist, sneeuw, fel zonlicht, regen, ga zo maar door”, aldus Van Schijndel. Haar collega Stefanie de Haer drukte de chauffeurs nog wel op het hart dat het voor de tests niet nodig is om een ongeluk te krijgen. “Al zou dat voor ons wel interessant zijn”, voegde ze er aan toe. De camera's moeten voetgangers en fietzers herkennen en dus niet bij paaltjes al een ongeluk met een persoon veroorzaken. “De airbag moet natuurlijk niet voor niets uitklappen, maar weer wel als er iemand daadwerkelijk op de motor kap belandt”. Het camerastelsel kan ook gebruikt worden voor automatisch remmen.

Tot nu toe is er vooral in het laboratorium onderzoek gedaan naar ongelukken met personenauto's en fietzers en voetgangers. “Uit diverse onderzoeken over hoe die ongelukken ontstaan, blijkt dat met een speciale voetgangers- en fietstersairbag op de voorruit en tegen de zijlijsten 31 fietzers en 13 voetgangers per jaar minder overlijden in Nederland na zo'n ongeluk”, zegt Van Schijndel. Per jaar overlijden nu nog 95 fietzers aan een ongeluk met een personenauto. Volgens haar is de fietstersairbag voor personenauto's een eerste stap. Daarna zou gekeken kunnen worden naar iets vergelijkbaars voor vrachtwagens, maar ook voor kinderen die bij een ongeluk minder ver op de auto belanden.