

A 1576. fo

STICHTING POSTAKADEMIALE VORMING VERKEERSKUNDE

Cursus Verkeersveiligheid 1966 - 1967

VI Relatie tussen verkeer en maatschappij -  
Prof. ir. J. Volmuller

auteursrechten voorbehouden

285

A1576





De verkeersveiligheid en de relatie tussen verkeer en maatschappij.

Uitgaande van de definities van verkeer en de daarvan afhankelijke begrippen is een rechtstreeks verband aan te geven tussen verkeer en maatschappij

Verkeer kan worden omschreven als de collectiviteit van bewegende vervoermiddelen of voertuigen. Vervoermiddelen zijn onontbeerlijk voor het vervoer, d.i. het verplaatsen van mensen en goederen. Waar verplaatsing van mensen en goederen noodzakelijk is, bestaat een bepaalde vervoersbehoefte en daar vervoersbehoefte een van de belangrijkste consequenties is van de maatschappelijke activiteit is hiermee het verband tussen verkeer en maatschappij aangegeven. En zoals het verkeer alleen kan bestaan bij een zekere maatschappelijke activiteit is dit laatste alleen mogelijk als er middelen aanwezig zijn, waardoor het de mens mogelijk gemaakt wordt zich te verplaatsen.

Het aangetoonde verband is onverbrekkelijk en even dwangmatig als eten en ademen om te kunnen leven.

Dit betekent dat in feite het deelnemen aan het verkeer op zich een maatschappelijke activiteit is. Ieder mens neemt, ieder op zijn eigen manier, deel aan het verkeer, is zelfs verplicht dit te doen, anders zal het hem onmogelijk zijn zijn levensvervulling waar te maken.

De verkeersveiligheid vormt dus op basis van deze onverbreekelijke relatie een onderdeel van het totale en algemene veiligheidsprobleem. Dit verkeersveiligheidsprobleem omvat de abnormale afwijkingen in de verwachte afloop van het verkeer. Om deze abnormale afwijkingen te kunnen vastleggen, is het nodig dat men enerzijds het normale gedrag of verloop van het verkeersgebeuren moet kennen, hetgeen op zichzelf reeds een bepaalde spreiding zal vertonen en dat anderzijds de abnormale afwijkingen in feite extreme waarden van het gedrag zijn. De moeilijkheid die schuilt in een statistische benadering van dit probleem is gelegen in het feit dat de betrouwbaarheid te gering is, door het toch nog altijd zeldzame verschijnsel van deze extreme verschijnselen. Daarnaast is de aanvaardbare frequentie van deze extreme waarden zeer laag omdat het bepalen van wat toelaatbaar en aanvaardbaar is gebaseerd is op economische, sociaal-psychologische en morele criteria.

Economisch wordt vaak als criterium gesteld dat een bedrag van f 2000,-- tot f 4000,-- voor elk geregistreerd ongeluk en van f 20.000,-- tot f 40.000,-- voor elk dodelijk ongeluk in rekening moet worden gebracht om het evenwicht te bepalen tussen investering en het toelaatbare aantal ongelukken.



Het sociaal-psychologisch criterium is veel moeilijker te kwantificeren. Elke activiteit van de mens brengt een risico van een calamiteit of zoals bovengenoemd een extreme waarde met zich mede. Wordt dit risico te groot geacht dan neemt de weerstand tegen de activiteit sterk toe, waardoor in het geval van het verkeer de gewenste vervoersvoorziening in haar functie wordt afgeremd. Waar hier het kwantitatieve criterium ligt, is nog weinig onderzocht, maar er is nog geen weg bekend waar de "onveiligheid" ter plaatse een duidelijke belemmering in het gebruik met zich meebrengt.

Het morele criterium is daarentegen wel zeer duidelijk, maar niet éénduidig. De toelaatbare kans op calamiteiten (extreme waarden) wordt in sterke mate bepaald door de vraag wie aan wie schade toebrengt. Zo acht men in het algemeen een grotere kans toelaatbaar als ik iets doe en hij is het slachtoffer, evenzo ik-ikzelf en ik-wij; een kleine kans bij hij - ik en hij-wij.

Dit blijkt duidelijk bij b.v. de middenbermbeveiliging. Lang niet zeker is dat het aantal ongelukken zal verminderen. Het hij-ik ongeluk wordt praktisch voorkomen; het ik-ik ongeluk zal toenemen. De verhoogde kans daartoe wordt echter minder zwaar gewogen, als de verminderde hij-ik ongeluk-kans.

Dit grote verschil in toelaatbare kans veroorzaakt verschillende criteria bij openbaar vervoer en particulier vervoer, ten aanzien van de veiligheid.

Ook het aanvaarden van risico en het zelfvertrouwen speelt hier een belangrijke rol. Bij het wegverkeer is vooral het sociale criterium van belang, maar ook een heel ander facet t.a.v. de verkeersveiligheid. Door de onverbreekelijke binding met de dagelijkse activiteit zal het regelmatig blootstaan aan onveiligheid regelmatig grote emoties teweeg brengen ook al is er nauwelijks sprake van kans op calamiteit. Alleen al de noodzaak in het verkeer beslissingen te moeten nemen, kan van een bestuurder veel eisen, zal bv. zijn bloeddruk doen oplopen.

Verkeersveiligheid wordt dus meer en meer een kwestie van preventieve volksgezondheid naarmate de verkeersprestatie per persoon en de ernst van de calamiteiten toeneemt.