

CONGRES KRANT

Nationaal
Verkeersveiligheidscongres 1980
Congreskrant
21, 22 en 24 april
RAI-Congrescentrum, Amsterdam

Ongelijkheid en ongelijkwaardigheid

Beter openbaar vervoer kan de verkeersveiligheid bevorderen. Maar dan moet het particuliere vervoer wel daadwerkelijk teruggedrongen worden, want een aantal bijna lege bussen erbij betekent meer gevaar in plaats van minder. En een automobilist loopt minder risico in het verkeer dan een fietser of voetganger, dus hij hoeft niet zo nodig de bus in.

De discussie over het verkeers- en vervoersbeleid is in volle gang. Ook al heeft men totaal verschillende visies, iedereen gebruikt de verkeersveiligheid als een argument vóór zijn eigen voorstellen.

Steeds meer spelen voorkeuren voor een bepaald soort voertuig mee in de discussie. Verschillende belangen tussen bijvoorbeeld automobilisten en fietsers spelen een rol bij maatregelen als de invoering van

lagere maximumsnelheden binnen de bebouwde kom en het toekennen van rechts voorrang aan het langzaam verkeer. Als deze maatregelen juist zijn hoe wordt dan het hiervoor vereiste gedrag van automobilisten afgedwongen? Is het gewenst dat gemeenten de bevoegdheid krijgen met dit soort regels te experimenteren?

Ongelijk en ongelijkwaardig



Onverenigbaarheid

Waar het bij deze problemen onder meer om draait is dat het risico van een groep verkeersdeelnemers op een ongeval in grote mate afhankelijk is van het gedrag van een andere groep verkeersdeelnemers. Conflicten kunnen gemakkelijk ontstaan. Daarbij lopen bijvoorbeeld voetgangers en fietsers een grotere kans om in het verkeer gedood te worden dan inzittenden van een auto of bus.

De feitelijke onverenigbaarheid van verschillende verkeersdeelnemers met elkaar, staat centraal op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1980. De hierboven genoemde onderwerpen zullen op dit congres ook aan de orde komen. Hoewel de verkeers- onveiligheid een belangrijke rol speelt bij het verkeers- en vervoersbeleid, zullen de andere negatieve effecten en de positieve effecten van het vervoersysteem eveneens in de discussies op het congres worden betrokken, zoals mobiliteitsbehoeften, ruimteproblemen, energieproblemen, nationaal-economische belangen en milieuproblemen.

In deze congreskrant wordt op enkele discussiepunten ingegaan en informatie gegeven over het congres. Deze krant is samengesteld door en onder verantwoordelijkheid van de werkgroep Voorlichting van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1980.

**Nationaal
Verkeersveiligheids-
congres 1980**



Zaaldiscussie

Het congres duurt drie dagen.

Op de eerste dag wordt de probleemstelling van het onderwerp „ongelijkheid en ongelijkwaardigheid in het verkeer” uiteengezet, gevolgd door inleidingen over acht subthema's.

Over deze subthema's vinden op de tweede dag werkbijeenkomsten plaats. Naar aanleiding van de discussies in de werkbijeenkomsten worden concept-congresuitspraken geformuleerd.

Deze staan ter discussie op de laatste dag, de „oogstdag”. Het is de bedoeling dat uit het congres aanbevelingen komen voor het verkeersveiligheidsbeleid in ons land. *Maar voordat het zover is kunnen de concept-congresuitspraken worden aangevallen of onderbouwd, onderste boven gehaald en op zijn kop gezet, aangevuld of geamendeerd!!* Alle personen die het congres inhoudelijk hebben voorbereid zitten intussen in een panel op het podium en kunnen op de opmerkingen en vragen uit de zaal korte reacties geven. Per subthema is er twintig minuten voor discussie uit de zaal.



In een vervoergebied heeft de doorstroming prioriteit

Drs. E. van Thijn, PvdA fractie Tweede Kamer: *Geldgebrek mag voor de verkeersveiligheid in geen enkel opzicht ook maar enige rol spelen. Het gaat niet om miljoenen maar om miljarden.*

Drs. P. Allewijn, Directie Verkeersveiligheid Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *In leef- en natuurgebieden is de waarde van verplaatsing anders dan in verkeersgebieden. Deze ongelijkwaardigheid moet naast de ongelijkheid richtsnoer van het beleid zijn.*

Drs. R. Roszbach, SWOV: *Vermindering van de agressiviteit van voertuigen voor kwetsbare verkeersdeelnemers moet meer aandacht krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid.*

Initiatief SWOV en ANWB

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB zijn, evenals in 1978, de initiatiefnemers voor het Nationaal Verkeersveiligheidscongres. Dat wil echter niet zeggen dat zij het congres inhoudelijk bepalen. Integendeel, de SWOV en de ANWB hebben alleen het onderwerp aangedragen en personen van zestien instanties, waaronder de SWOV en de ANWB, bereidden gezamenlijk de inhoud voor. Het streven is zoveel mogelijk mensen te betrekken bij een onderwerp dat zowel beleidsinstanties en wetenschappelijke instellingen op het terrein van de verkeersveiligheid, als de verkeersdeelnemers met hun veelzijdige organisatievormen, aangaat.

Programma

Maandag 21 april 1980

10.00 uur welkomstwoord door drs. Th.J. Westerhout, SWOV.

Opening door Minister Ir. D.S. Tuynman, coördinerend minister voor de Verkeersveiligheid.

Probleemstelling congressthema door ir. E. Asmussen, SWOV.

Inleidingen subthema's door:

- ir. G.H.A. Hoogenboom, Stuurgroep Verkeer en Vervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- S. Schepel, (voormalige) werkgroep Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen;
- drs. R. Roszbach, SWOV;
- L.H. Sturing, EVO;
- drs. E. van Thijn, Tweede Kamer;
- drs. P. Allewijn, Directie Verkeersveiligheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- ir. B. Beukers, Dienst Verkeerskunde, Rijkswaterstaat;
- prof. L. Hulsman, Erasmus Universiteit.

Dinsdag 22 april 1980

10.00 uur werkbijeenkomsten subthema's I.

Vorbereiders:

- ir. P.G. Meijer, PPD Noord-Brabant;
- ir. P. de Kiewit, Studiecentrum Verkeerstechiek;
- prof. ir. W.A. Koumans, TH-Eindhoven;
- mr. M. Polak, VVN.

13.30 uur werkbijeenkomsten subthema II.

Vorbereiders:

- ir. G.R. de Regt, ANWB;
- drs. P.Ph. Dordregter, VNG;
- drs. J. de Geus, IPO en G.S. Noord-Brabant;
- M. v. Dosselaar, CPVC.

Donderdag 24 april 1980

10.00 uur welkomstwoord door mr. H.W. Bloemers, ANWB.

Openingstoespraak Mr. Pieter van Vollenhoven, Voorzitter van de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid.

Toelichting congresopzet door drs. Th.J. Westerhout, SWOV.

Behandeling concept-congresuitspraken.

Afsluiting discussie door dagvoorzitter drs. T.E. Westerterp, ex-minister.

Sluitingswoord door mr. H.W. Bloemers, ANWB.

Geef ze de ruimte!

Alle verkeersdeelnemers hebben ruimte nodig om zich veilig te kunnen verplaatsen. Dat lijkt een open deur, maar het betekent bijvoorbeeld dat een fietser of bromfietser een rijstrookbreedte van één meter moet hebben om niet meteen in aanraking te komen met passerend verkeer. Twee fietsers naast elkaar hebben dus twee meter nodig. Op kruispunten is een rijstrookbreedte voor één (brom-)fiets van 1,25 meter gewenst.

Windhinder vormt nog een extra probleem bij passersituaties in het verkeer, vooral met een vrachtwagen of bus. Zij oefenen aan de voorkant een weg-duw-effect en aan de achterkant een zuig-effect uit. Daar komt nog bij dat velen schrikken als zo'n groot voertuig langszij komt.

Waarom verschillende verkeersoorten gevaarlijk zijn voor elkaar, kan bijvoorbeeld de bromfiets illustreren. De bromfiets is een onstabiel voertuig en geeft weinig bescherming, net als de fiets. Wat betreft snelheid neemt zij een positie in tussen langzaam en snel verkeer, waardoor ze vaak laat wordt opgemerkt door het snelverkeer. Bij het gevaar dat bromfietzers voor zichzelf lopen, komt het gevaar dat zij voor fietsers en voetgangers betekenen.

M. v. Dosselaar, Centrale Politie Verkeerscommissie: *Loslaten van het strafmodel in het verkeerstoezicht is niet effectief genoeg vanwege de gemiddelde mentaliteit van de weggebruiker.*

Moet de bromfietser niet voortdurend als een aparte categorie worden behandeld en geheel aparte verkeersregels en -voorzieningen krijgen?

Acties

Consequente scheiding van verkeersoorten lijkt gewenst. Vrije banen voor het vrachtverkeer zijn ook te overwegen. Af en toe worden hiervoor acties gevoerd, meestal nadat een ernstig ongeval is gebeurd. Zo traden inwoners van Hooghalen begin dit jaar op voor het afsluiten van een secundaire weg voor doorgaand snelverkeer, na een dodelijk verkeersongeval met een bus. De bus moet op de hoofdweg, zei men. De busonderneming DVM gaf onder

S. Schepel, studiesecretaris van de werkgroep Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen: *De meeste weggebruikers, zoals moeders op de fiets, oma's die boodschappen halen, kleuters op straat, vaders die de hond uitlaten, worden aan hun lot overgelaten.*

meer als reactie dat de passagiers dan op een autoweg moeten in- en uitstappen, wat ook weer gevaarlijk is.

Er zijn meer problemen bij het maken van vrije banen voor verschillende soorten voertuigen. Ergens houdt de scheiding op, en wat gebeurt er dan? Zijn de problemen alleen maar verschoven? Is er wel genoeg ruimte voor vrije banen? Of moeten we naar andere oplossingen zoeken? In een woonerf bijvoorbeeld wordt alle verkeer samengevoegd. De voertuigen die het meeste gevaar opleveren, worden daarbij het meest in hun bewegingsvrijheid beperkt. Men wil daarmee het gedrag van vracht- en buschauffeurs, automobilisten, bromfietzers, fietsers en voetgangers beter aan elkaar aanpassen.

Wat kan een directe gedragsbeïnvloeding, via het onderwijs, voorlichting, een beroep op mentaliteitsverandering, doen? Staat of valt het effect hiervan met politie-controles? Hoe ver kunnen we gaan met maatregelen die een bepaald gedrag afdwingen met drempels, inrijverboden, wegversmalingen en bochten enz.? *Is dat autootje pesten, of is het niet nemen van deze maatregelen voetgangers - en fietsers - pesten?*

Prof. ir. W.A. Koumans, TH-Eindhoven: *Als blijkt dat veel bromfietzers in botsing komen bij inhaalmanoeuvres van zwaar verkeer, moet overwogen worden de maximum snelheid van bromfietzers te verhogen tot 60 km/uur.*



„Verkeersveiligheid is niet los te zien van de totale verkeersordening en dit is een onderdeel van de stedenbouwkundige en ruimtelijke ordening. Alleen via deze benadering kan enig uitzicht worden geboden op oplossing van het deelprobleem van de verkeersonveiligheid.

Wie deze redenering kan onderschrijven zal met ons verbijsterd zijn over de opzet van een nationaal congres over verkeersveiligheid over het probleem van de ongelijkwaardigheid van verschillende categorieën verkeersdeelnemers. Een probleemstelling die de essentie van de zaak straal negeert. En die bovendien zo onbeduidend is dat ieder, die niet volledig van zijn verstandelijke vermogens is beroofd, er ook zonder zo'n congres wel op had kunnen komen”.

Uit: „Plan”, maandblad voor ontwerp en omgeving, februari 1980.

Conflicten kunnen gemakkelijk ontstaan

Deelname

De organisatoren zijn er bij de inschrijving voor dit congres vanuit gegaan dat deelnemers aan de werkbijeenkomsten in ieder geval ook op de eerste dag aanwezig zijn. Afzonderlijke deelname aan alleen de eerste congresdag of alleen de derde dag, wanneer de zaal-discussie plaatsvindt, is echter ook met een aparte betaling mogelijk.

Voor elke werkbijeenkomst zijn er maximaal twintig deelnemers. Daarnaast is er plaats voor ongeveer zeventig toehoorders. Opgave bij de ANWB Verkeersafdeling, uitsluitend door middel van een aanmeldingsformulier.

De kosten bedragen voor het gehele congres f 165,-.

Voor deelname op 21 en 22 april alleen f 95,- en alleen op 24 april f 70,-. Studenten krijgen 50% korting. Voor koffiemaltijden is aparte inschrijving nodig, à f 15,- per dag.

Aanmeldingsformulieren worden op aanvraag bij voorkeur per briefkaart, toegezonden door de ANWB Verkeersafdeling, Postbus 93200, 2509 BA Den Haag.

Ir. E. Asmussen, SWOV:

Voor het verkeersveiligheidsbeleid moet nu eerst worden afgesproken in welke gebieden de verplaatsing voorop staat, en in welke gebieden het spelen, wandelen, winkelen, recreëren. De waarden liggen anders, het gedrag moet daaraan aangepast worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat een individu andere beslissingen wil nemen dan het collectief.

Prof. mr. L. Hulsman, Erasmus Universiteit Rotterdam: *De politie moet niet in de eerste plaats verwijzen naar de strafrechter, maar opvoedend en hulpbiedend optreden.*

Mr. M. Polak, Veilig Verkeer Nederland: *Vanwege de polarisering in het verkeer verdient een permanente vorming tot algemene verkeersdeelnemer prioriteit.*

Congresboek

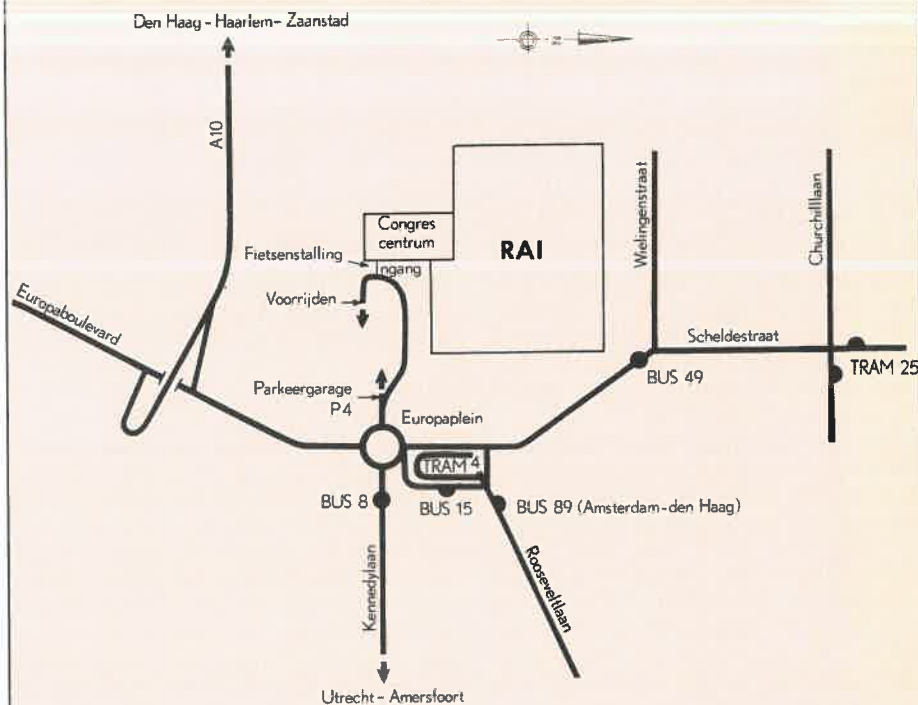
Congresdeelnemers ontvangen vóór het congres een congresboek, en na afloop een congresverslag.

In het congresboek zijn opgenomen:

- de stellingen van de personen die de werkbijeenkomsten hebben voorbereid, met een uitgebreide toelichting;
- de hoofdlijnen van de inleidingen;
- het background-paper met ongevallengegevens die speciaal voor dit congres kunnen worden gebruikt;
- informatie over de congresopzet;
- het programma.

Personen die niet aan het congres deelnemen maar wel het congresboek en -verslag willen ontvangen, kunnen hiervan in het bezit komen door betaling van f 35,-.

Hoe is de RAI te bereiken?



Bereikbaarheid met openbaar vervoer vanaf NS-station

	frequentie	reistijd	halte
via Amsterdam CS			
tramlijn 4	circa 7 min.	circa 30 min.	Europaplein
tramlijn 25	circa 7 min.	circa 25 min.	Churchillaan*
via Amsterdam Amstel			
buslijn 8	circa 8 min.	circa 10 min.	Europaplein
buslijn 15	circa 8 min.	circa 10 min.	Europaplein

* Wandeling Churchillaan RAI duurt circa 5 minuten
De tijden zijn buiten de spitsuren

Intertraffic 80

Tegelijkertijd met het Nationaal Verkeersveiligheidscongres vindt in de RAI de tentoonstelling Intertraffic 80 plaats, de internationale vakbeurs voor verkeerstechniek georganiseerd door RAI-gebouw BV.

De tentoonstelling bevat onder meer:

- elektronische apparatuur voor het regelen en het beveiligen van het verkeer;
- signalerings- en detectiesysteem voor files, mist en gladheid;
- apparatuur voor de markering van de openbare weg;

- communicatiesystemen;
- wegbebakening;
- openbare verlichting;
- uitrusting voor parkeervoorzieningen en pleisterplaatsen.

Er zijn 70 exposanten uit 12 landen, te weten: Bondsrepubliek Duitsland, Denemarken, Engeland, Frankrijk, Hongarije, Israël, Japan, Nederland, Oostenrijk, USA, Zweden en Zwitserland.

Openingstijden: maandag van 13 tot 17 uur; dinsdag tot en met vrijdag van 10 tot 17 uur.

Met auto, bus, trein of fiets?

Hoe gaan we verder in het verkeer. Moeten we nog veel geld uitgeven voor nieuwe wegen of alles op alles zetten om het openbaar vervoer te verbeteren? Bij de discussie in de Tweede Kamer over het verkeer en vervoer is men hier al lang en breed op ingegaan, maar die discussie is nog niet afgerond. De verkeersveiligheid is ook hierbij van belang.

Op het congres zal onder meer naar voren worden gebracht dat de mobiliteitsgroei moet worden beperkt. Bijvoorbeeld: minder woon-werkverkeer betekent minder kans op ongevallen. En: meer en beter openbaar vervoer betekent (hopelijk) minder auto's, dus opnieuw minder onveiligheid.

De Westduitse toeristenorganisatie ADAC kwam onlangs tot een andere conclusie. Zij verwacht minder onveiligheid door nieuwe Autobahnen, in de veronderstelling dat Autobahnen verkeer onttrekken aan andere, minder veilige, wegen

(bijvoorbeeld sluiswegen). In ons land zegt de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening echter dat files maar moeten blijven. Opheffing van knelpunten op de wegen leidt tot grotere verkeersdruk in de steden, dus minder leefbaarheid en meer onveiligheid.

Ir. P.G. Meijer, Provinciaal Planologische Dienst Noord-Brabant: *Op regionaal niveau zijn directe verkeersmaatregelen effectiever dan planologische. De veiligste weggebruiker is de spoorweggebruiker.*

~De bus moet vol! (foto HTM)



De bus moet vol

Bussen en treinen zijn erg veilig voor de inzittenden. Ze zijn de veiligste vervoermiddelen. Is openbaar vervoer dus beter voor de verkeersveiligheid van iedereen?

Op het congres zullen ook daarbij kanttekeningen worden geplaatst. Als we kijken naar het gevaar dat een voertuig voor andere verkeersdeelnemers oplevert, dan is de bus voor het langzaam verkeer erg gevaarlijk. Gevaarlijker dan een personenauto. Belangrijk is het dat de bus de plaats in kan nemen van vele personenauto's. Dan werpt de bus voor de verkeersveiligheid zijn vruchten af. De bus moet dus redelijk vol worden.

Aangewezen op de auto

De vraag is wat „de automobilist” zal doen. Uit een enquête van het bureau Van den Broecke in opdracht van het Ministerie van Verkeer van Waterstaat, bleek dat automobilisten vinden de auto niet te kunnen missen. De overheid heeft „het er zelf naar gemaakt”. Betekent dit dat het beleid radicaal om moet? Dr. J.H.J. van der Pot, docent wijsbegeerte aan de Rijksuniversiteit Leiden, zegt „Ja” in een artikel in *Natuur en Milieu*, maart 1980. Hij werpt onder meer op dat iemand die in een bus moet stoppen voor een brug, de schuld voor het wachten geeft aan het openbaar vervoer, terwijl een automobilist de schuld aan de brugwachter geeft. We denken er niet reëel over, zo meent Van der Pot.

Ir. G.H.A. Hoogenboom, Stuurgroep Verkeer en Vervoer Ministerie Verkeer en Waterstaat: *Het ruimtelijke orderingsbeleid kan aan de verkeersveiligheid dienstbaar worden gemaakt, als het wordt gericht op een beperking van het woon-werkverkeer, en het openbaar vervoer en fietsgebruik bevordert.*



„Quod Novum”, weekblad van de Erasmus-universiteit op 30 januari:

„Het enige wat een Mazda kan stoppen, die met 100 kilometer over een weg raast”, is „zo'n zelfde Mazda, maar dan met 100 kilometer van de tegengestelde kant. Statistisch valt te bewijzen dat beide wagens op het moment van de frontale aanrijding stil staan, maar ook zonder een wetenschappelijk congres (...) was het altijd al sneu als je er net met je trouwe tweewieler tussen in zat.”

Brochures, pamfletten aanbieden

Organisaties die informatie ter beschikking willen stellen over het congresonderwerp, kunnen dat doen. Er wordt een tafel in de congreshal neergezet, waar de congresdeelnemers brochures, pamfletten en dergelijke van kunnen pakken.

Dit materiaal moet gratis zijn, en worden afgegeven bij de congresorganisatie. Opgave bij de ANWB Verkeersafdeling, Postbus 93200, 2509 BA Den Haag.

Ir. G.R. de Regt, ANWB:

Op alle overheidsniveaus moet jaarlijks de ontwikkeling van de verkeersveiligheid getoetst worden in een speciaal verkeersveiligheidsdebat.

Ir. B. Beukers, Dienst Verkeerskunde Rijkswaterstaat: *De informatieverzorging over verkeersveiligheidsonderzoek moet ook op de kleinste gemeenten worden afgestemd.*



Uit het thema-nummer van de ENFB over ongevallen:

„En ziet, ook elders begint het te dagen dat voetgangers en (brom-) fietsers gruwelijk de dupe zijn geworden van de jarenlange, bijna exclusieve aandacht voor de automobiel. Er is iets op til (....). Er zijn genoeg ideeën. Maar daar zitten vele facetten aan, zo waarschuwt men nuchter, met eventuele facetjes, die eerst wetenschappelijk tegen het licht gehouden moeten worden, geëvalueerd, politiek vertaald, bestuurlijk gewikt, financieel gewogen, ingesproken en constant aangepast, want de maatschappij raast voort. Maar laat dit tot troost strekken: er wordt aan gewerkt. Er zijn nog maar enkele duizenden doden vóór U.”



Discriminatie van de bromfiets? Of gewoon een kwestie van: „Verschil moet er zijn!”

Deelname is nog mogelijk

Op de congresdagen zelf is opgave voor deelname nog mogelijk. Wellicht zijn sommige werkbijeenkomsten vol, maar daarnaar kan op maandag 21 april nog worden geïnformeerd.

Inschrijving voor de laatste congresdag, donderdag 24 april wanneer in een plenaire discussie de conclusies uit het congres worden getrokken, is op de dag zelf ook nog mogelijk.

Voor deze laatste dag zijn de kosten doelbewust wat lager gemaakt, namelijk 70 gulden en voor studerende 35 gulden.

In de hal van het RAI-congrescentrum staat een tafel waarbij men zich kan laten inschrijven en waar het congresboek in ontvangst kan worden genomen. Op donderdag wordt ook de samenvatting van de resultaten van de vorige twee dagen uitgedeeld.

Aandacht voor de 'zwakkeren'

De „zwakste” verkeersdeelnemers moeten meer aandacht krijgen. Het aantal verkeersdoden moet worden teruggedrongen: voetgangers en fietsers, kinderen en bejaarden moeten betere bescherming krijgen.

Dat zijn wensen van een aantal politieke partijen, naar voren gebracht bij de debatten over het Structuurschema Verkeer en Vervoer. De Tweede Kamer nam begin dit jaar twee moties aan die hierop betrekking hadden. Langzaam verkeer van rechts moet ook voorrang krijgen, en de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom moet omlaag. Als men het langzaam verkeer wil bevorderen, of maatregelen voor de veiligheid van dit verkeer wil nemen, wordt vaak een toepassing van deze regels in een beperkt gebied voorgesteld. Globaal is er een onderscheid tussen vervoersgebieden, waar de doorstroming prioriteit heeft, en verblijfsgebieden, waar de leefbaarheid vooropstaat. Zo is een maatregel functioneel gemaakt, men kan de verkeersdeelnemer beter van het nut overtuigen.

Opbouw

Bij de vraag over lagere maximumsnelheden wordt soms naar voren gebracht dat de maxima van gebied tot gebied moeten variëren. Van stapvoets in een woonerf via maxima van 30, 50 en 70 km binnen de bebouwde kom naar 80, 100 en 120 km buiten de bebouwde kom.

Parallel hieraan stelt men een hiërarchie in de functie van wegen voor, al naar gelang de bestemming (korte afstand - lange afstand). De auto krijgt steeds meer ruimte en een steeds hogere snelheid. Op het congres wordt deze hiërarchische opbouw verdedigd, maar ook bestreden. Argument tegen, is dat bescherming tegen het (te) snel rijdende verkeer vraagt om óf een beperking van de rijruimte óf een effectieve scheiding van verkeersruimten. De hele hiërarchie van tussenvormen doet tekort aan de belangen van de meeste weggebruikers. Overigens zijn vele voorstanders van lagere maximumsnelheden het er over eens dat de wegen zo moeten worden aangepast dat het vrijwel onmogelijk is harder te rijden dan is toegestaan. Pas dan is een dergelijke maatregel verantwoord.

Van „nature”

Eén van de argumenten voor het voorstel om langzaam verkeer van rechts ook voorrang te geven, was de bevordering van de verkeersveiligheid. Daar hebben een aantal organisaties vraagtekens bij geplaatst. Automobilisten zijn „van nature” geneigd bij aarzelingen van langzamer verkeer, voorrang te nemen ook al hebben ze dat niet. Vergelijk de situatie op zebra-paden. Hebben deze de veiligheid bevorderd?

Omgekeerd heeft het langzame verkeer de neiging het zekere voor het onzekere te nemen - immers, men is de zwakste partij bij een botsing. Aarzelingen zullen een gedrag tegengesteld aan de regel, nog stimuleren. Moeten dan andere maat-

regelen voor het langzaam verkeer worden getroffen?

Kinderen

In het tijdschrift Sociale Geneeskunde zette de kinderarts drs. G.A. de Jonge van het Instituut voor Preventieve Gezondheidszorg TNO te Leiden onlangs nog een aantal kwetsbare eigenschappen van kinderen



Scheiding verkeerssoorten, en dan...

Foto's in dit blad van o.a. ANWB, Studio Verkoven en HTM.

L.H. Sturing, Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie EVO: *Voetgangers kunnen beweeglijker, meer wendbaar en flexibeler in het verkeer zijn dan vrachtauto's. Daarom moet niet over „bescherming” maar „emancipatie” van voetgangers worden gesproken.*

Ir. P. de Kiewit, Studiecentrum Verkeers-techniek: *De belangen van voetgangers en fietsers, kinderen en bejaarden, vereisen dat hun bewegingsvrijheid nu wordt vooropgesteld.*

op een rij. Zeer jonge kinderen worden gehandicapt door het feit dat zij erg klein zijn en nog niet boven een auto kunnen uit kijken, hetgeen vooral bij oversteken risico's inhoudt. Dat is ook door de Vereniging Bescherming Voetgangers al jarenlang gesteld. Kinderen hebben bovendien meer moeite met het localiseren van geluid, zij worden door een naderend geluid minder gewaarschuwd dan volwassenen. Het onderscheid tussen links en rechts leert het kind slechts langzaam aan, eigenlijk pas na zijn zesde levensjaar. Het schatten van afstanden en van snelheden waarmee verkeer nadert, leert het kind ook pas na jaren.

Belangrijk is ook dat kleine kinderen nog niet op twee dingen tegelijk kunnen letten: ze zien iets aan de overkant van de straat wat hun aandacht trekt en dan denken ze niet meer aan het verkeer.

Wie doet wat?

De gemeente Vlaardingen heeft de regering gevraagd te mogen experimenteren met een verlaging van de maximumsnelheid tot 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom.

Welk overheidsniveau moet in feite zeggenschap hebben over de vraag of dergelijke maatregelen ingevoerd kunnen worden?

Het is nodig dat er in verkeersregels een zekere mate van uniformiteit zit. Maar een verlaging van de maximumsnelheid tot 30 kilometer per uur zal waarschijnlijk alleen ingevoerd worden in bepaalde buurten, met weinig of geen doorgaand verkeer, en relatief veel ruimte voor spelen, wandelen enz. Deze buurten zijn niet uniform, zo kan men tegenwerpen.

Stedebouwkundige verschillen werken ook door in de uitvoering van verkeersvoorzieningen. Gemeenten kunnen beter inspelen op lokale wensen en gewoonten, en hebben daarvoor armslag nodig. Waaraan hebben de „zwakkere” verkeersdeelnemers de meeste behoefte? Hogere overheden kunnen er voor waken dat een verkeersdeelnemer in een hem onbekende omgeving niet van de ene verbazing op de andere valt.

Op het congres zal worden gepleit voor een krachtiger verkeersveiligheidsbeleid. De vraag is wat dat voor gevolgen heeft voor andere beleidsonderwerpen, zoals de ruimtelijke ordening, economie, onderwijs enz.


Een andere vraag is: wie moet wat doen? De één legt het accent bij het rijk, de andere bij de provincie, de volgende bij de gemeente, weer anderen bij alle drie. Staat het ene overheidsniveau machteloos als op een ander niveau de besluitvorming achterblijft? Van belang daarbij is ook de informatie-verspreiding. Kennis uit wetenschappelijk onderzoek en uit praktische ervaringen opgedaan moet naar alle niveaus doorgespeeld worden, van hoog tot laag, en van laag tot hoog.

Drs. J. de Geus, Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant: *Voor de integratie van het verkeersveiligheidsbeleid is de provincie het beste overheidsniveau.*

Drs. P.Ph. Dordregter, Vereniging Nederlandse Gemeenten: *Prioriteit voor de zwakste verkeersdeelnemers vereist bijv. lagere maximumsnelheden binnen de bebouwde kom, rechts voorrang ook voor langzaam verkeer, en tolsystemen bij het binnengaan van steden.*

Nationaal Verkeersveiligheids congres 1980

Experimenteren met 30 km per uur?



De auto moet uit de sfeer van snelheid en sportiviteit worden gehaald, aldus drs. G.A. Westerterp, psycholoog aan de Rijksuniversiteit Leiden in het blad TNO-Project. Er mag geen enkele onduidelijkheid blijven bestaan over het feit dat de zogenaamde sportieve rijder een energie-verspillend wezen is dat bovendien vaak een gevaar is voor zichzelf en anderen.

De huidige sociale en economische prioriteiten laten geen ruimte om de mobiliteit terug te dringen en de voertuigkeuze te wijzigen, integendeel, zegt drs. K. Mulder, hoofd marketing communicatie van Shell Nederland Verkoop Mij. N.V. De arbeidsmobiliteit zal in de toekomst alleen nog maar toenemen. Talrijke factoren, zoals bijvoorbeeld de situatie op de woningmarkt, maken het twijfelachtig dat door een betere ruimtelijke ordening de verkeersproblemen en passant kunnen worden opgelost. Financieel Dagblad, 6 december 1979.

