

Wegonderhoud mag geen sluitpost zijn

In 1932 werd het 'Verbond van Vereenigingen voor Veilig Verkeer' opgericht. Aan de wieg van deze vereniging, die in 1970 de naam 'Veilig Verkeer Nederland (VVN)' kreeg en een jaar geleden opging in de 'Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie 3VO', stond onder andere de 'Vereniging Het Nederlandsche Wegcongres'. Haar secretaris H.W.O. de Bruijn werd lid van het eerste verbondsbestuur.

Het idee om een vereniging op te richten die bevordering van de verkeersveiligheid zou nastreven, was niet zo maar uit de lucht komen vallen. De technische ontwikkelingen gedurende de Eerste Wereldoorlog hadden ertoe geleid, dat na 1918 het gemotoriseerde verkeer tot grote expansie kwam. Daarmee begon ook de aanslag op de verkeersveiligheid. De bevolking zag zich geconfronteerd met tot nu toe ongekende snelheden en voelde zich bedreigd. Geen wonder dat men zich ging bezinnen op maatregelen.

Er werd al druk geijverd voor verbetering van wegen. In 1921 leidde dat tot de oprichting van Het Nederlandsch Wegcongres. Het was ook de tijd van de eerste SH-bordjes op de fiets van dove en slechthorende weggebruikers. De regering werd gevraagd om verkeersonderwijs op de lagere scholen in te voeren. Kinderen werden verkeersregels bijgebracht door hen prentjes te laten kleuren. Voorlichting over en propaganda voor een veiliger verkeer kwamen op gang.

Met de toeneming van het verkeer groeide ook het aantal overtredingen van de bestaande verkeersregels. De politiemannen van toen waren nau-

welijks gemotoriseerd, zodat zij de in de fout gaande automobilisten, die soms snelheden van wel 40 km per uur bereikten, amper konden achterhalen. Maar daarin werd op een opvallende manier verandering gebracht.

Autobezitters in heel het land gaven vrijwillig en kosteloos aan politieambtenaren gelegenheid mee te rijden om verkeersovertreders te betrappen. Er werden geregeld lange ritten gemaakt. De politiemann zat dan naast de bestuurder. Zodra een overtreder was waargenomen, werd deze naar de kant van de weg verwezen, waar de politiemann een vermanend woord sprak of een bekeuring uitdeelde. Activiteiten voor een veiliger verkeer zijn altijd gericht op de mens, het voertuig én de weg. In feite vormt de mens de zwakste schakel in het verkeersproces. De mens is feilbaar en menselijk gedrag is maar in beperkte mate te beïnvloeden. Dat moet ook het uitgangspunt bij verbeteringen aan voertuigen en het maken van veilige wegen: de mens doet zijn best, maar blijft wel feilbaar.

3VO vindt dat verkeersregels, voertuigen en weginfrastructuur rekening moeten houden met falende weggebruikers. Ze moeten meehelpen ver-

keersonveilige situaties te voorkomen. Voor autowegen en voet- en fietspaden betekent dit dat de gebruikte wegverharding altijd verkeersveilig en comfortabel moeten zijn: voldoende stroef, geen kuilen, gaten en scheuren, niet versleten en verzakt en met een goede afwatering. Op de regelmatig ook aan 3VO gestelde vraag of Nederland een asfaltland is gaf het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog onlangs een helder antwoord:

“Nederland is geen asfaltland. De infrastructuur neemt relatief weinig ruimte in.” Hoewel mensen soms denken dat een kwart van ons land zwart zou zien van het asfalt, blijkt dat in werkelijkheid nog geen vijf procent te zijn. Misschien komt dat door het bedrog van een gemiddelde landkaart die een snelweg kilometers breed maakt!

Van de totale lengte aan verharde wegen neemt het autosnelwegennet slechts twee procent in beslag. Terwijl het daarop rijdend verkeer goed is voor ruim eenderde van de afgelegde kilometers. Wel is het zo dat ruim zeven procent van de oppervlakte van Nederland geluid ondervindt van het verkeer op het hoofdwegennet met een sterkte van 50 decibel of meer. Stillere wegverhardingen en motoren helpen in belangrijke mate mee daar verandering in te brengen. Ook de ontwikkelingsmogelijkheden van het asfalt lijken 3VO nog niet uitgeput. Met een verdere verbetering van de kwaliteit van wegverhardingen, die bij het bedrijfsleven in uitstekende



handen is, wordt de verkeersveiligheid zeer gediend. Maar dan moeten de wegbeheerders wel tijdig hun verantwoordelijkheid blijven nemen en het onderhoud niet voortdurend als een sluitpost zien.

Bert J. Woudenberg

Bert J. Woudenberg,
woordvoerder van de
**Verenigde Verkeers
Veiligheids Organisatie
3VO**

