



MUNUS VEHENTIBUS OMNIA VIDERE

EXTRA



DECEMBER 2018

**Please note:** Due to serious health problems, Ruurd Groot has been incapacitated since March 2<sup>nd</sup> 2018, and will be so until further notice.

**All material on the website is normally accessible,** but this *extra* frontpage with information will be temporarily added to all files (downloaded or opened online).

You can simply remove this extra page in most applications handling PDF files.

For **questions or comments** please contact Mieke Groot <[mieke@iwacc.com](mailto:mieke@iwacc.com)>.

(Max van Kelegom has abandoned Verkeer-Zien on March 2<sup>nd</sup> 2018.)

**Nota bene:** Ernstige gezondheidsklachten hebben Ruurd Groot sinds 2 maart 2018 voorlopig uitgeschakeld.

**Al het materiaal op de website is gewoon toegankelijk,** maar aan de (gedownload of online geopende) bestanden is tijdelijk dit *extra* voorblad toegevoegd.

In de meeste applicaties voor pdf-bestanden kan dit extra blad verwijderd worden.

Neem voor **vragen of commentaar** contact op met Mieke Groot <[mieke@iwacc.com](mailto:mieke@iwacc.com)>.

(Max van Kelegom heeft Verkeer-Zien op 2 maart 2018 in de steek gelaten.)

**Mengverkeer, Visuele Waarneming en Beleid**

DVV-123; IWACC 1983-V

**Bijlage 1-4-5 bij de INVENTARISATIE:  
Visuele Waarneembaarheid van Tweewielers  
(DVV-123; IWACC 1983-I; januari 1983)**

**november 1983; Lange Weide 6; 1631 DL OUDENDIJK; Tel. 02294 - 2722**

## INHOUDSOPGAVE

- <u>Voorwoord</u>	4
A. <u>Inleiding</u>	5
B. <u>Waarneming en heersend verkeersregime</u>	7
C. <u>Traditie en bezwaren ervan</u>	10
D. <u>Remedies en bezwaren ervan</u>	13
E. <u>Fiets- en mengverkeer zelfstandig beschouwd</u>	16
F. <u>Kinderen en jongeren in het verkeer</u>	20

### Voorwoord

Deze bijlage van de "Inventarisatie ..." (IVWTw) moet beschouwd worden als samenvoeging in een geheel van de in paragraaf G.0 van het rompverslag aangekondigde bijlagen 1, 4 en 5. In de rechtermarge van deze tekst wordt waar nodig verwezen naar het IVWTw-rompverslag. Een **verwijzing** "B.1.f" betekent bijv.: zie in het rompverslag hoofdstuk B, paragraaf 1 sub f. Die passage is snel te vinden, a.d.h.v. de nummering links boven op de bladzijden van het IVWTw-rompverslag. (Het rompverslag heeft ook een alfabetische trefwoorden-index.)

Als bijlage 1 wordt ingehaakt op het onderwerp "funktionele omgeving" (IVWTw: B.1 - B.1.h); als bijlage 4 op zaken als "functie, veiligheid en beleid" (IVWTw: D); als bijlage 5 op aspecten van visuele waarneming (IVWTw: E en F). Het algemeen oogmerk is een aanzet te geven tot een meer samenhangende visie op het een en ander. In deze bijlage ligt de nadruk op de fiets.

Op veel plaatsen is materiaal opgenomen, dat in het rompverslag niet - of niet in deze samenhang - is opgenomen.

## A. Inleiding

1. Algemene kontekst voor deze bijlage is te vinden in Inleiding en Slotwoord van het rompsverslag, en in bepaalde hoofdstukken van de eerder gereedgekomen Bijlagen 2-A en 2-B.  
 Het is denkbaar dat sommige of zelfs vele van onze opmerkingen worden aangezien voor blijken van een overmatig "partijdige" opinie, bijv. pro-fiets of pro-tweewieler. Men moet zich echter afvragen of zulk een indruk niet ten minste gedeeltelijk ontstaat, doordat onze benadering vaak nadrukkelijk contrasteert met wat bij anderen nog stilzwijgend als een "vanzelfsprekende" opinie aanwezig is.
2. De visuele waarneembaarheid en de veiligheid van tweewielers moeten beschouwd worden in relatie met het heersende verkeersregime. Dat verkeersregime is ontstaan uit een historische ontwikkeling waarbij regelend beleid geen onbelangrijke rol speelde.  
 Het heersend verkeersregime wordt uitgedrukt in het verkeersgedrag en de verkeersinrichting. De materiële verkeersinrichting is op het actuele moment telkens vrijwel uitsluitend kenbaar via visuele waarneming. Dat zintuiglijke kanaal levert de informatie waarmee het actuele gedrag wordt gestuurd. Verkeersregime, verkeersinrichting en verkeersgedrag zijn dus onderling gekoppeld via de waarneming. Waarneembaarheid mag daarom niet uitsluitend als een afzonderlijk aspekt worden beschouwd, zeker niet wanneer de veiligheid (en de functie) van een bepaalde verkeerskategorie in het geding is.
3. De verwevenheid van regime, verkeersgedrag en visuele waarneming kan worden benaderd vanuit een brede opvatting van het ergonomische begrip "rijtaak". Tot die rijtaak kan men immers een waarnemingsdeel rekenen, dat de werktuiglijke analyse en synthese van visuele relaties in het omgevingstafereel betreft. Het gaat dan om die analyse/synthese van die visuele relaties, op grond waarvan een verkeersdeelnemer het omgevend verkeer zodanig blijkt te kunnen interpreteren, dat hij het gewenste verkeersgedrag kan vertonen. Overigens suggereert de in de vorige zin gebezigde term "gewenste" al een verband met het heersend regime.  
 De werktuiglijke analyse/synthese van visuele relaties in het omgevingstafereel wordt verricht door wat men het "visuele apparaat" van een waarnemer kan noemen. Het begrip waarneembaarheid heeft dan betrekking op de mate waarin het visuele apparaat bij een gegeven "taak" de juiste relaties doelmatig uit een gegeven omgeving kan selekteren. Hierbij spelen niet alleen bijv. contrasten een rol, maar ook aspekten als ervaring, verwachting, aandacht, kontekst, betekenis, beschikbare tijd, enz.
4. De in deze bijlage geschetste benadering is in wezen volstrekt niet revolutionair of gebaseerd op totaal nieuwe elementen;

IVWTw:

A, H,  
Bijl.2-A(A,B),  
Bijl.2-B(A,B,L,M)

A.1, A.4,  
A.6, A.7.a,  
D.1.d, D.1.e  
B.1.b, B.1.g, B.3

A.5, A.6, A.7.a,  
B.0, B.1.a,  
B.1.d t/m B.1.g,  
B.3, D.1.d, D.1.e,  
E.1, E.1.a,  
E.2.a t/m E.2.c,  
E.3, E.4, E.4.a,  
E.4.b, F.3.b,  
G.1.j, G.4

er is vrijwel uitsluitend uitgegaan van bestaande inzichten, gangbare literatuur en praktische feiten of trends die zich hier en daar voordoen. Er is alleen gestreefd naar een samenhangende integratie van al zulke elementen, in overeenstemming met het doel van de aan ons gegeven opdracht tot inventarisatie. In die zin is deze bijlage te beschouwen als afrondende slotverklaring.

## B. Waarneming en heersend verkeersregime

IVWTw:

1. In de inleiding van deze bijlage (punten 2. en 3.) is de verwevenheid van het waarneembaarheidsprobleem met het heersende regel- en gedragsregime aan de orde gesteld. Deze verwevenheid wordt verhuld wanneer waarneembaarheid alleen benaderd wordt als elementaire zichtbaarheid, opvallendheid en/of herkenbaarheid. Om die relatie ten minste bespreekbaar te maken, hebben wij o.a. de term "waarnemingsprioriteit" ingevoerd.

B.1.h, E.2.b, E.4

2. Vooral aan het stilzwijgend alleen in "elementaire" zin hanteren van het begrip opvallendheid kleven bezwaren. Bij proefnemingen wordt veelal a priori aangenomen dat alleen uitwendige objectfactoren daarbij als onafhankelijke variabelen mogen worden beschouwd. Eventuele subjektfactoren blijven, neemt men aan, beperkt tot het algemeen als aangeboren, genetisch gegevene. De zo gemanipuleerde "opvallendheidsdimensies" (grootte, helderheidscontrast) noemen wij elementair of van lage orde. Lage orde, omdat men meent dat ze vooral samenhangen met nogal eenvoudige "filters" dicht bij het ingangsuiteinde van het visuele apparaat. Eventuele processen hogerop in het visuele apparaat (waaronder z.g. "top-down" bewerkingen en/of "centrifugale" sturing) hebben, neemt men dan aan, weinig rechtstreekse invloed op die filters.

A.5, B.0, B.1.h,  
 B.4.a, C.5,  
 D.1.d, D.1.f,  
 E.1, E.1.a, E.2.b  
 t/m E.2.d, E.3  
 t/m E.3.c, E.4.a,  
 E.4.b, F.3.b,  
 G.1.j, G.4

Wel wordt ook dan doorgaans verband gelegd tussen het begripveld opvallendheid en selektieve aandacht. Sterk gechargeerd beperkt men echter de aldus bedoelde selektieve aandacht tot wat a.h.w. via lage-ordefilters fysiologisch wordt afgedwongen. Wij gaan er echter van uit dat de operationeel blijvende selektieve aandacht in het visuele apparaat ten minste hogerop ook gestuurd wordt door meer complexe subjektfactoren, zoals de ervaring- en kontekstafhankelijke instelmogelijkheden van dat visuele apparaat, met aspecten zoals "verwachting".

Metingen en proeven die aan dat laatste helemaal voorbijgaan lijken ons op de duur onvoldoende, vooral voor situaties waarin autoverkeer en fietsverkeer gemengd worden. Men moet dan bij de term "kontekst" niet louter denken aan de visuele omgeving in abstracto (bijv. kleur- en luminantieverdeling), maar ook aan de visuele omgeving in termen van ervaring en rijtaak. Juist de taakvoorwaarde zal gericht onderzoek bemoeilijken. In een ander projekt zal op dit probleem nader worden ingegaan.

Waarnemingsprioriteit heeft van doen met (eventueel van hogerop gestuurde) selektieve attentie en, van de weeromstuit, selektieve in-attentie. Die in-attentie kan een tekort aan aandacht betekenen, ten minste relatief, misschien ook absoluut. De door ons als mogelijk veronderstelde visuele selektieve in-attentie jegens bijv. fietsers is misschien nu in veel gevallen nog geen overwegende faktor, omdat ook de elementaire toerusting van fietsen ontoereikend lijkt. Toch kan het ten minste een sterke begrenzing betekenen van wat binnen het huidige regime mogelijk is.

3. De in het verkeersregime duidelijk ingebouwde potentiële onveiligheid (o.a. door toegelaten of zelfs nagestreefd snelheidsverschil in dezelfde ruimte bij een gegeven kwetsbaarheidsverschil)

B.1.e, B.1.h,  
 B.4.a-a:3:d,  
 D.1.d, D.1.e,

kan met louter elementaire visuele voorzieningen nooit worden opgeheven. Sommige voorzieningen kunnen zelfs averechts werken.

Voorzieningen ter vergroting van de preview-afstanden voor autoverkeer kunnen bijv. uitnodigen tot snelheidsverhoging. Wanneer bijv. 90 % van een kwetsbare categorie daartoe ingerichte visuele voorzieningen heeft, kan het grotere risico voor de niet toereikend uitgeruste overige 10 % resulteren in een absolute netto-toename van de algemene verkeersonveiligheid.

4. De relatie tussen waarnemen en heersend verkeersregime is ook ter zake voor het vaak aangevoerde probleem van de onvoorspelbaarheid van (brom)fietsergedrag. Doorgaans wordt die onvoorspelbaarheid beschouwd als geheel bepaald door het gebrek aan discipline van de (brom)fietsers.

Het visueel apparaat, als werkend op basis van "verwachtingen", kan echter tot op zekere hoogte beschouwd worden als een voorspel-apparaat. De onvoorspelbaarheid van (brom)fietsers kan men dus ook benaderen als een tekortkoming van het waarnemingsapparaat van bestuurders.

Het probleem krijgt daarmee ten minste twee ingangen. Een relatie tussen die twee is te leggen d.m.v. het rijtaak-begrip. De rijtaak en het waarnemingsdeel ervan zijn in het heersend verkeersregime volstrekt verschillend voor bijv. fietsers en autobestuurders. Het gaat dan om verschillen in snelheid, plaats op de weg e.d. In een ander projekt zal hierop nader worden ingegaan.

Het zal duidelijk zijn dat voorstellen ter bestrijding van de gewraakte onvoorspelbaarheid uiterst eenzijdig zijn, wanneer ze bijv. d.m.v. pak-kansverhoging alleen het fietsgedrag willen aanpakken. Er is bovendien grond om aan te nemen dat van fietsers, gegeven wat de fiets-rijtaak intrinsiek behelst, nu al een als overmatig ervaren voorzichtigheid wordt gevegd. Daardoor ontstane wrevel (een underdog-effekt dat als zodanig onvoorspelbaar gedrag kan oproepen) kan door eenzijdige benadering van de veronderstelde onvoorspelbaarheid wellicht toenemen.

Hiermee wil niet gezegd zijn dat iedere verdere verkeers-educatie van (jeugdige) fietsers onbillijk of zelfs nutteloos zou zijn. Als eenzijdige remedie lijkt het ons echter zowel praktisch als maatschappelijk onjuist.

5. Interakties tussen auto's en (brom)fietsers bij duisternis komen vooral voor in (ook visueel) nogal complexe omgevingen. Het smalle, ijle silhouet van (brom)fietsers en hun beperkte mogelijkheden voor signaalvoorzieningen zijn met name onder dergelijke omstandigheden nadelig. Wanneer de beschikbare waarnemingstijd bovendien kort is, wordt de kans om onvoldoende te worden opgemerkt aanzienlijk. (Uiteraard geldt dit nog meer t.a.v. voetgangers.) In zulke omstandigheden zal doelmatige snelheidsbeperking van autoverkeer vaak beter werken als waarneembaarheidsverbetering dan versterking van de elementaire voorzieningen. Dit geldt vooral wanneer ook andere belemmerende omstandigheden in het geding zijn (mist, verblinding door tegenliggers e.d.).

D.1.f, E.1, E.2.b,  
E.2.c, E.2.d,  
F.3.b, G.4.a-(1)

A.5, A.6, A.7.a,  
B.1.c t/m B.1.f,  
B.1.h, B.3, C.2,  
D.1.b, D.1.c,  
D.1.d, D.1.f,  
D.2.f, E.2.a,  
E.3.c, F.1, F.3.b,  
G.1.f, G.1.j,  
G.2.a, G.4.a-(1)

A.6, B.1.a t/m  
B.1.f, B.4.a,  
B.4.g, D.1.d, E.1,  
E.2.c, E.2.d,  
E.3.b, F.1, F.3.b,  
G.1.m, G.4.a-(1)



6. Ongevallen zijn voor een aanzienlijk deel in verband te brengen met het incidenteel gelijktijdig optreden van afzonderlijk niet doorslaggevende negatieve factoren. Dit gaat waarschijnlijk ook op voor ongevallen waarbij onvoldoende waarnemen een overwegende faktor als zodanig is. Het is daarom op voorhand niet zinvol ongevallen veroorzaakt door onvoldoende waarneembaarheid te willen voorkomen door ééndimensionale verbeteringen. Dit gevaar is te keren door het criterium van redundantie toe te passen. Dit sluit aan op de kennelijk gunstige invloed van een bepaald soort redundantie in vooral de hogere processen van het visuele apparaat.

A.6, B.1.g, B.1.h,  
B.4.a-a:1:b,  
-a:1:c, -a:2:d,  
D.1.c, D.1.d,  
E.1, E.2.d, E.3.b,  
E.3.c, F.1,  
F.2, G.1.j

7. Onderzoek, beleid en technische praktijk m.b.t. de verkeersinrichting weerspiegelen nog steeds de inmiddels gegroeide nadruk op het autoverkeer. Ook de visuele voorzieningen, inclusief de technische voorzieningen met een sterke visuele (bij-)werking, zijn voornamelijk toegesneden op wat voor het doelmatig afwickelen van de auto-rijtaak nodig leek. Voor de meeste beleidsmakers, onderzoekers en andere deskundigen ligt dat zozeer voor de hand, dat ze overwegend geneigd zijn deze ontwikkeling in grote lijnen voort te zetten.

A.1, A.4, A.6,  
A.7.a, B.1.c t/m  
B.1.h, B.3, B.4.g,  
C.2, D.1.d, D.1.e,  
D.1.f, D.3.a,  
D.3.d, E.1, E.2.a,  
E.2.c, E.5, F.0,  
F.1, F.1.b, F.3.b,  
G.1.a, G.1.c,  
G.1.d, G.1.h,  
G.1.k, G.1.m,  
G.2.a, G.4.a,  
G.4.b

Vanzelfsprekend houdt die neiging in, dat aan de voorwaarden van andere verplaatsingswijzen in de openbare ruimte relatief veel minder aandacht wordt besteed. In de gevallen dat die aandacht wel voorkomt, worden kennis en technieken uit de kontekst van autoverkeer vaak ook geschikt geacht voor die andere verplaatsingswijzen. Gezien het verband tussen regime, rijtaak en waarneming ligt dat echter lang niet altijd voor de hand. Bovendien blijft in dergelijke gevallen wat men nodig acht voor het "optimaal" uitvoeren van de auto-rijtaak, toch spelen als hoofdvoorwaarde waaraan het andere zich (technisch, maar ook budgettair bijv.) dient aan te passen.

Het in grote lijnen voortzetten van een dergelijke beleidlijn betekent echter stilzwijgend kiezen voor een bepaalde toekomst. Die keus wordt reëel uitgedrukt in het kumulatief effect van alle deelbeslissingen, waarin bijv. fietsverkeer slechts als randverschijnsel telt. Als dat effect voor allerlei zaken die niet tot het autoverkeer als zodanig behoren, negatief uitpakt, kan dit niet alleen voor de samenleving als geheel, maar ook voor het autoverkeer zelf nadelig zijn. Zo'n nadeel dat al zichtbaar is, valt te bespeuren in een toenemende neiging tot polariserend stelling nemen tegen "het" autoverkeer.

In de volgende hoofdstukken wordt geprobeerd deze problematiek van het auto-gerichte verkeersregime zodanig te benaderen, dat perspectief kan ontstaan voor expliciete politieke en technische keuzen. Echte keuzen, d.w.z. gebaseerd op bewuste afweging, en op serieuze aandacht voor en kennis over (brom)-fietsverkeer.

### C. Traditie en bezwaren ervan

IVWTw:

1. De historisch gegroeide sociaal-ekonomische nadruk op autoverkeer heeft geleid tot een beleidssfeer waarin "autoverkeer" en "verkeer" dikwijls als hetzelfde begrip worden gehanteerd. De auto ontplooit zijn meest typerende eigenschappen optimaal op de daarvoor ontwikkelde snelwegen. De technische en visuele inrichting van deze wegen maakt hoge snelheden en een grote vervoerscapaciteit mogelijk. Grote bochtstralen, ongelijkvloerse kruisingen, grote previewafstanden, baanscheiding e.d. hebben als visueel effect dat zelfs bij hoge snelheid het visueel apparaat van de bestuurders de benodigde informatiestroom gemakkelijk aankan. Voor dit visueel sterk versoberde milieu zijn toepasselijke, simpele visuele codes e.d. ontwikkeld.

A.1, A.4, A.5,  
A.6, A.7.a, B.1.c  
t/m B.1.g, B.4.g,  
D.1.d, D.1.f,  
D.3.d, E.2.a,  
E.2.c, E.3.b,  
E.4.b, F.1.b,  
F.3.b, G.1.a,  
G.1.i, G.1.m,  
G.2.a,  
G.4.a, G.4.b

Lange tijd was het vanzelfsprekend de op de snelweg blijvende doelmatigheid t.a.v. de auto-rijtaak ook zoveel mogelijk te reproduceren in "lagere" verkeersruimten. Door de inrichting ook daar zoveel mogelijk aan te passen aan "de" auto-rijtaak ontstaan trajekten waarop ten minste gedeeltelijk de snelwegroetines kunnen worden gebruikt. Trajekten waar dit heel duidelijk blijkt noemen wij "autokanalen".

Intussen bleek deze ontwikkeling allerlei negatieve gevolgen te kunnen hebben. Om deze nadelen op te vangen zijn, vaak los van elkaar staande en op grond van verschillende benaderingen ontwikkelde politieke en technische remedies voorgesteld. Soms gaat het om incidentele, lokale ad-hoc ingrepen; ook kan het gaan om meer algemene systemen. Van beide soorten remedies zijn de afgelopen jaren in de praktijk toegepaste voorbeelden voorhanden.

Het gaat bij de remedies vaak niet om nieuwe beginselen. In fietspadenplannen en fietsroetes kan men bijv. een voortzetting of herleving van een fietspaden-traditie zien. Die traditie is overigens dubbelzinnig; het is de vraag of het verschijnsel fietspad historisch meer heeft ontleend aan de behoefte aan (veilige) fietsverbindingen, of aan de wens om "de weg vrij te maken" voor autoverkeer. Het geeft te denken dat veel bestaande (brom)fietstrajekten kennelijk niet zijn toegesneden op wat voor een optimale fiets-rijtaakvervulling nodig zou zijn, vooral (maar niet alleen) t.h.v. kruisingen.

2. In het perspectief van het bovenstaande heeft zich een meer geschakeerde visie op het verkeerssysteem ontwikkeld. Deze visie volgt grotendeels een ruimtelijke, infrastrukturele niveau-indeling. Er is konkreet een rijkswegenplan, er zijn Rona-richtlijnen, men spreekt van verblijfsgebieden, plattelandse niet-planwegen, en het woonerf heeft zijn intrede gedaan. Van al deze "niveaus" behoort echter alleen het rijkswegenplan volledig tot het centrale beleid. Er is nauwelijks sprake van een geïntegreerde visie op het gehele netwerk van niveaus.

A.1, A.4, B.1.d,  
B.1.g, B.4.g,  
D.1.f, D.3, D.3.a,  
D.3.d, E.1.a, E.5,  
F.1.b, F.3.b,  
G.1.a t/m G.1.d,  
G.1.h, G.1.i,  
G.1.m,  
G.4.a-(1), G.4.b

De "lagere" niveaus behoren doorgaans tot het terrein van lagere overheden. Ideeën, kennis en techniek ter zake zijn dikwijls ontleend aan nogal los van elkaar opererende ad-hoc werkgroepen. Feitelijk ontbreekt beneden het rijkswegenniveau ieder echt samenhangend verkeersbeleid. Er is weinig verbeelding nodig om hiervan praktische nadelen te verwachten.

Politiek, budgettair en technisch zijn de "lagere" verkeersniveaus onvoldoende beïnvloed. In de praktijk betekent dit o.m. dat oude (auto-centrische) ideeën ook overheersen in gevallen dat autoverkeer niet de enige belangrijke faktor is. Zo kan het gebeuren dat bij deelprojecten op "lager" niveau nog steeds de facto afbreuk wordt gedaan aan de inzetbaarheid van (brom)fietsen, ook al lag dat niet bepaald in de bedoeling. Voorbeelden hiervan zijn te vinden bij kruispuntrekonstrukties met onoverzichtelijke omwegen voor (brom)fietsverkeer, en (brom)fietspaden met omwegen en/of zonder voldoende doelmatige aansluiting op vertrekpunten en bestemmingen.

3. Het in de praktijk na-ijlen van een eenzijdig autocentrische benadering wordt soms versterkt door een stilzwijgend aangenomen of uitdrukkelijk uitgesproken geringschatting van niet-autoverkeer in het algemeen en (brom)fietsverkeer in het bijzonder. Soms is kennelijk sprake van een reactie op de zich wijzigende inzichten. Die geringschatting wordt vaak ingekleed in economische, cultuurhistorische e.d. rationalisaties. Het gaat hierbij vaak om personen en groepen met relatief grote invloed op informatieverspreiding en beleid. Kenmerk is o.a. dat aanzetten tot andere inzichten tot "ideologie" worden bestempeld, terwijl het eigen standpunt als vanzelfsprekend, pragmatisch en stoelend op harde feiten wordt beschouwd. Onderstaande voorbeelden zijn aan onze praktijk ontleend:

- "Het gedrag van autobestuurders ligt onveranderbaar verankerd in de menselijke psychologie." Even later: "Het ongedisciplineerde gedrag van (brom)fietsers moet d.m.v. harde sancties verbeterd worden."
- "Aan kinderen, ook aan kleuters, kan en moet door beheerste conditionering in praktijksituaties blijvend beter oversteekgedrag worden bijgebracht." Als in ander verband een bepaald ander door jeugdigen vertoond verkeerd gedrag ter sprake komt, wordt als verbaasde tegenwerping aangevoerd: "Maar dát doen volwassenen ook."
- "Tweewielerverkeer en vooral fietsverkeer is eigenlijk een kwestie van relatieve armoede. Propageren ervan is onzin, want het is in de meeste gevallen overbodig. Schoolbussen kunnen het probleem van de onder-achtienjarigen goeddeels oplossen."
- "Buiten de bebouwde kom is utilitair fietsverkeer nauwelijks ter zake. Het gaat daar eigenlijk alleen om recreatie."

Het laatste voorbeeld is er een uit een klasse waarin een opinie vooruitloopt op de feiten, om die feiten dan in de toekomst te kunnen doen ontstaan, zodat de opinie achteraf historisch juist zal blijken te zijn. Een gelijksoortige redenering heeft destijds een rol gespeeld bij de beslissing om de Amsterdamse IJ-tunnel niet in te richten voor fietsverkeer. De bedoelde redeneringen zijn a.h.w. het omgekeerde van redeneringen die men bijv. vaak hanteert bij kwesties van natuurbeheer. Als ergens nog maar weinig exemplaren van soort A voorkomen, is dat een signaal om soort A zodanig te beschermen dat hij zich weer in aantal kan herstellen. Relatief weinig fietsverkeer wordt als bewijs van overbodigheid gezien. Verlies aan inzetbaarheid van de fiets kan dan niet als negatief ter discussie gesteld worden.

A.2, A.3, A.4,  
A.6, B.1.e, B.1.g,  
B.1.h, B.3, D.1.a,  
D.1.b, D.1.c,  
D.1.f, D.2.g,  
D.3, D.3.a, D.3.d,  
F.0, F.1.b, F.3.b

Nog heel vaak wordt als nuchter "feit" gehanteerd, dat fietsverkeer voor een groot deel verantwoordelijk is voor de verkeersonveiligheid. Dat die onveiligheid grotendeels optreedt als gevolg van interacties met autoverkeer mag dan niet worden benadrukt, wil men niet de kans lopen beticht te worden van ideologische demagogie. Simpele voordelen van de fiets, in termen van kosten, grondstoffen, milieu, energie, ruimtebeslag, menselijke schaal, hanteerbaarheid voor jongeren, e.d. worden afgedaan als onbelangrijk, ouderwets of romantisch overdreven.

Zulke opinies, vooral als ze gehuldigd worden door personen in sleutelposities, belemmeren de ontwikkeling van een beleid dat niet steeds de traditonele opvattingen over autoverkeer als belangrijkste uitgangspunt heeft.

4. De noodzaak van een minder autocentrisch beleid wordt overigens al vaak genoeg ingezien en met de mond beleden. Ook praktische voorbeelden zijn voorhanden, zoals hierboven al is aangegeven. Het gaat vooral om het ontbreken van voldoende samenhang, zodat nog niet genoeg tegenwicht kan worden gevormd tegen de na-ijlende tradities.

Dat samenhang nodig is voor praktisch resultaat is intussen ook bekend uit andere situaties dan het verkeersregime. Groot-schalige, lange-termijngevolgen van industrialisatie en andere ingrepen in natuurlijk en sociaal milieu hebben het inzicht opgeleverd dat men niet moet wachten tot de kalveren verdronken zijn. Vooruitzien en tijdig samenhangend ingrijpen kunnen voorkomen wat later wellicht niet meer te genezen is.

Een verantwoordelijke overheid mag zich niet aansluiten bij de cynische visie, dat allerlei narigheid louter de onvermijdelijke prijs is van welvaart in een technologische cultuur.

5. Ten slotte is het een en ander ook een kwestie van simpele machtsvorming. Macht en belang m.b.t. niet-autoverkeer zijn versnipperd over vele afzonderlijke groepsbelangen. Het economisch nut ervan is niet op korte termijn of gekoncentreerd herkenbaar. Macht geassocieerd met autoverkeer is veel eenduidiger samengebald door de onmiddellijke betekenis van de auto in de economie.

Ekonomische machtsprocessen worden veelal aangezien voor natuurlijke processen. In feite gaat het dan om een tot wet verheffen van het historisch zo "soepel" functioneren van het recht van de sterkste in de onmiddellijke situatie. Uit een kort-zicht standpunt lijkt dat "recht" vaak doelmatig. Op lange termijn is het een zwakgebod, dat er van uitgaat dat het goede nu eenmaal onpraktisch is.

A.1, A.4, A.5,  
A.6, B.1.e, B.1.f,  
B.1.g, D.0, D.1.f,  
D.3.b, D.3.c,  
D.3.d, E.5, G.1.b,  
G.1.c, G.1.d,  
G.1.e, G.1.i

A.7.a, A.7.b,  
B.1.h, B.3, D.1.f,  
D.2.a, D.2.b,  
D.2.d, D.2.e,  
D.2.g, F.1.a,  
F.1.b, G.1.a,  
G.1.d, G.1.e,  
G.2.a,  
G.3.a-(1), -(2), H

## D. Remedies en bezwaren ervan

IVWTw:

1. De bezwaren van de snelle ontwikkeling van het autoverkeer hebben geleid tot het opperen, ontwikkelen en toepassen van allerlei remedies. In zekere zin kan men ook de auto(snel)weg tot die remedies rekenen. Met die voorzieningen worden immers kongestie, overbelasting van "lagere" niveaus en tijdverlies voorkomen. Toch is het moeilijk de auto(snel)weg als remedie te zien op plaatsen waar hij een bestaande weg voor gemengd verkeer verving, of waar hij als barrière trajekten voor gemengd verkeer onderbrak. Ook heeft de aanleg ervan als zodanig natuurlijk bijgedragen tot de verdere groeiomogelijkheden van het autoverkeer.

B.1.e, B.1.f,  
B.1.g, B.4.a-  
-a:2:a, -a:3:d,  
B.4.g, D.2.d,  
D.3.a, E.1.a,  
E.5, F.1.b, G.1.i,  
G.1.m, G.2.a

In het onderstaande worden enkele voorbeelden besproken, die werkelijk als remedie-tegen-nadelen zijn bedoeld. Het gaat in deze bespreking om nadelen van die remedies zelf. Zulke nadelen kunnen allerlei oorzaken hebben. De aard van die oorzaken is misschien als volgt samen te vatten:

- bij de remedie staat toch het autoverkeer voorop;
- de remedie is wel bedoeld voor ander verkeer, maar ten onrechte opgebouwd uit beginselen ontleend aan de autotraditie;
- de remedie schiet te kort door het ontbreken van een samenhangend niet-autoverkeersbeleid;
- de remedie is een (juridische) bureau-oplossing, die voor praktisch verkeersgedrag niet doelmatig is.

2. De benadering in termen van een zone-indeling is al oud. De eerste nadrukkelijke vorm ervan was het kreëren van binnen-bebouwde-kom gebieden waar 50 km/h (voor bromfietsen 30 km/h) als max. snelheid gold. Zulke zones zijn echter alleen aan hun ingangsgrens herkenbaar, d.m.v. eenvoudige tekens.

A.6, B.1.d, B.1.f,  
B.1.g, D.3.d,  
E.4.a, G.1.i,  
G.1.m, G.2.a,  
G.4.b

Waar de inrichting van het zonegebied niet genoeg is aangepast in een rijgedrag en waarneming beïnvloedende richting, met een duidelijk als zodanig herkenbaar visueel karakter, blijft deze remedie slechts een juridische oplossing. Het systeem geeft niet genoeg garantie dat het feitelijk regime verandert. Trajekten in "autokanaaluitvoering" blijven daarop toegesneden gedrag uitlokken. Woonerven die niet nadrukkelijk genoeg afwijken van verbindingsstraten geven ook problemen te zien.

Bovendien blijft in de meeste zones het autoverkeer nadrukkelijk de baas. Weliswaar is hiervoor t.a.v. woonerven een uitzondering gemaakt, maar de juridische formulering dienaangaande is volstrekt dubbelzinnig en in de praktijk is van een echte gedrags-verschuiving nog weinig te merken.

3. Vaak wordt de totale "strukturele" scheiding van fietsverkeer en snelverkeer als algemeen principe voorgestaan. Als lange-termijndoel is dat zeker aantrekkelijk. Het lijkt echter niet op kortere termijn haalbaar zonder groot inzetbaarheidsverlies voor de fiets.

B.1.f, B.1.g,  
D.1.a, D.1.f,  
D.3.d, E.3.c, E.4,  
E.4.a, F.1.b,  
G.1.m, G.3.a-(1)

Zonder inzetbaarheidsverlies zou hiervoor een volledig en autovrij wegennet voor fietsers nodig zijn; volledig, d.w.z. met volledige aansluiting op alle nodige vertrekpunten en bestemmingen. Het is duidelijk dat dit door economische én technische oorzaken op kortere termijn ondenkbaar is.

Wegens die evidente onhaalbaarheid wordt het scheidingsbeginsel vaak beperkt tot stedelijke fietspadenplannen en trajekten buiten de bebouwde kom. Ook in die gebieden blijft dan de voorwaarde van volledigheid van kracht. Juist op kruisingen zal dat moeilijk op kortere termijn haalbaar zijn. We verwijzen ook naar eerdere opmerkingen over bezwaren t.a.v. aandacht en verwachting, wanneer structurele scheiding door incidentele menging onderbroken wordt.

Het grootste bezwaar van dit in beginsel aantrekkelijke voorstel ontstaat, wanneer er in principe voor gekozen wordt, maar er slechts gebrekkig uitvoering aan wordt gegeven. Aanleg van fietstrajekten kan de neiging doen ontstaan, zo blijkt ook in de huidige praktijk, om andere wegen in de omgeving voor fietsen te verbieden. Een onvolledige uitvoering van het fietswegennet leidt dan tot gaten in het verbindingsnet voor fietsverkeer. Incidentele hiaten en barrières (ook omwegen e.d.) in zo'n traject schaden de inzetbaarheid van de fiets. Zo ontstaat een verschuivingsdruk in de vervoerskeuze; dit nodigt uit tot autogebruik, wat een uitstralend effect kan hebben in andere trajectrichtingen. Voor niet-autobezitters kan het een en ander tot wezenlijke schade leiden.

Ten slotte vereist het principe van volledige structurele scheiding een oplossing t.a.v. de bromfiets. Bromfietsen zijn niet al te geschikt voor de gebruikelijke fietspaden. Op auto(snel)wegen bromfietsen toelaten lijkt evenmin gewenst. Hiermee ontstaat de kans dat het gemelde principe er toe leidt, dat voor bromfietsen slechts een zeer onvolledig wegennet toegankelijk wordt.

4. Als remedie tegen de fietsonveiligheid wordt nogal eens geopperd: het doen verminderen van de verplaatsingsbehoefte. Het is niet duidelijk, waarom deze aanpak zoveel gemakkelijker kan worden overwogen als het om de fiets gaat, dan wanneer het om de auto gaat. Vermoedelijk gaat het hier om de stilzwijgende identifikaties auto's = verkeer en fiets = onveiligheid.

Parallel met het voorafgaande wordt in veiligheidskringen het volgende betoog beluisterd. Autoverkeer is momenteel vrij tam, omdat de wegen zo vol zijn. Terugdringen van auto-gebruik schept ruimte, wat sneller en onveiliger rijden uitlokt. Konklusie: minder auto's kon wel eens meer verkeersonveiligheid (door o.a. fietsers als slachtoffer) betekenen.

Vergeeten wordt bij deze redenering als konditie te vermelden: mits de huidige regime-tendenties blijven gelden. Weglaten van die voorwaarde wekt de indruk dat men stilzwijgend kiest voor handhaving van dat regime en die tendenties. Ook wordt niet geredeneerd, dat de wegen ook vol zouden kunnen blijven door bijv. meer fietsen. Of er wordt van uitgegaan dat volheid door veel fietsen niet snelheidsremmend werkt...

Overigens is er momenteel geen enkel uitzicht op betekenisvol minder auto-gebruik, integendeel. De (overigens nog niet grootschalige) opkomst van car-pooling heeft hiervoor geen betekenis. De meeste vormen van car-pooling betekenen slechts minder auto's op de snelwegen!

5. In sommige scenario's wordt geopperd de utilitaire rol van fietsverkeer geheel naar het openbaar vervoer over te hevelen. Bij deze drastische oplossing wordt geheel voorbijgegaan aan

A.1, A.4, B.1.g,  
D.1.a, D.1.b,  
D.1.d, D.1.e,  
D.1.f, D.3.d,  
F.1.b, G.1.a,  
G.1.c

A.7.a, B.1.g,  
D.1.a, D.3.d,  
F.1.b

de intrinsieke verschillen tussen die vervoerswijzen. Bij besprekingen van het autoverkeer wordt steeds benadrukt, dat openbaar vervoer vooral rendeert over grotere afstanden. Het is op zijn minst vreemd dat dit verschil, nog groter t.a.v. de fiets, nu opeens niet weegt.

Bovendien is openbaar vervoer geen goede vervanging voor de zelfstandige verplaatsing (zelfsturend, op zelf gekozen tijd, via zelf gekozen roete, uit eigen vertrekpunt, naar zelf bepaalde eindbestemming). Gezien de afstanden ter zake ligt de ruil fiets - openbaar vervoer in veel gevallen niet erg voor de hand. Voor vervoer van bijv. jongeren naar het voortgezet onderwijs, zou busvervoer zeer hoge kosten en ingrijpende wijzigingen in ons schoolstelsel nodig maken. (Over zelfstandig verplaatsen via de openbare ruimte door kinderen en jongeren, zie ook hoofdstuk F. hieronder.)

Verder moet men bedenken dat de verkeersontwikkelingen die het fietsverkeer hebben aangetast, al evenzeer schade hebben toegebracht aan ons openbaar vervoersstelsel; de gevolgen zijn merkbaar in teruggelopen fijnmazigheid, verminderde frequentie, hogere tarieven en ingestort rendement.

Ten slotte wijzen wij erop, dat deze "remedie" feitelijk expliciet kiest voor opheffing van het utilitair fietsverkeer, zonder de voordelen daarvan ter discussie te stellen.

### E. Fiets- en mengverkeer zelfstandig beschouwd

1. In de voorafgaande twee hoofdstukken zijn problemen veroorzaakt door het traditionele verkeersregime besproken, en mogelijke of al toegepaste remedies ten behoeve van niet-autoverkeer, met de nadruk op de (brom)fiets. Er is gekonstateerd dat deze remedies in veel gevallen (nog) niet goed werken. Wij opperden dat de gebreken o.a. samenhangen met het ontbreken van genoeg visie, samenhang, beleid en macht, om tegenwicht te vormen tegen de traditionele trend.

In die sfeer kunnen positief bedoelde ad-hoc ingrepen, zoals het incidenteel aanleggen van fietspaden, niet goed tot hun recht komen. Belemmering en risico, op de punten waar de verkeerssoorten nog gemengd worden, kunnen onaanvaardbaar groot blijven. Er is dan op de duur te veel kans dat een positief netto-effekt uitblijft, of zelfs verkeert in een achteruitgang in veiligheid of inzetbaarheid.

In dit hoofdstuk wordt naar een uitweg gezocht. Er worden geen gedetailleerde oplossingen voorgesteld. Wij stellen slechts een ander uitgangspunt ter discussie. Het is vaak zo dat een praktische oplossing eerder gevonden wordt, wanneer een nieuw theoretisch uitgangspunt wordt gekozen.

2. Onder andere in hoofdstuk B., punt 7. hierboven stelden wij dat bestaande ontwikkelingen of voorgestelde remedies wel eens neer zouden kunnen komen op een stilzwijgend kiezen voor afschaffing of laten uitsterven van het utilitaire fietsverkeer. Stilzwijgend, d.w.z. zonder verstandige en objectieve afweging van mogelijke voor- en nadelen. Zo'n stilzwijgende politieke keus is een onding, vooral in gevallen dat met de mond het tegendeel beleden wordt.

Het onding van de stilzwijgende keus is weg te krijgen door het kiezen voortaan openlijk, herkenbaar en uitdrukkelijk te laten verlopen. Om de keus ook nog serieus te laten zijn is meer nodig. Serieus kiezen kan alleen als alle dingen waaruit gekozen wordt serieus worden genomen.

In het geval van ons onderwerp betekent dit dat men niet langer al van te voren de rol van het autoverkeer "het meest serieus" mag nemen. Zelfs in "genuanceerd" bedoelde gevallen is het gevaar daarvan groot, bijv. omdat er veel meer kennis e.d. over autoverkeer voorhanden is en omdat het onmiddellijke economische gewicht van de auto zo duidelijk is. Om dat gevaar te keren is dus meer kennis over en aandacht voor langzaam verkeer nodig. Wij noemen "aandacht" daarbij apart, omdat men voor het verwerven van kennis over langzaam verkeer niet steeds de instrumenten kan gebruiken die men hanteert bij autoverkeer. (Zo is het weinig zinvol de prestaties van langzaam verkeer uit te drukken in personen-kilometers.) Het is m.a.w. nodig zich eerst te degen te leven in de wereld van het langzaam verkeer.

Alleen met een goede kennis van de maatschappelijke, technische en ergonomische eigenheden van het langzaam verkeer kan men deze verkeersvorm serieus benaderen. Alleen dan zijn serieuze keuzen mogelijk in verkeerstechniek en -beleid.

IVWTw:

A.4, B.1.f, B.1.g,  
D.1.d, D.1.f,  
D.3.a, D.3.b,  
D.3.d, E.1.a,  
E.2.c, E.5, F.1.b,  
F.3.b, G.1.a  
G.1.c, G.1.d,  
G.1.i, G.1.j,  
G.1.m, G.2.a,  
G.4.a-(1), G.4.b

A.7.a, A.7.b,  
B.1.c, B.3, D.1.c,  
D.1.d, D.1.f, D.3,  
D.3.a, D.3.d, E.5,  
F.1.a, F.1.b, F.2,  
F.3.b, G.1.a,  
G.1.c, G.1.d,  
G.1.i, G.1.j,  
G.1.k, G.2.a,  
G.3.a-(1), G.4.b



3. Met de in het vorige punt bedoelde kennis kan serieus gekozen worden, bijv. voor of tegen behoud van fietsverkeer. Het is op zijn minst verdedigbaar om te stellen dat, zolang die kennis nog volstrekt onvoldoende is, ten minste voorlopig gekozen moet worden voor behoud. Als men iets wil behouden kan men nog de vraag stellen hoeveel er van behouden moet worden. In het geval van het fietsverkeer zouden wij zeggen: ten minste genoeg voor levensvatbaarheid op langere termijn. Wij menen dat dat zeker niet minder zal zijn dan wat nu (nog) bestaat.

Prioriteit is dan inderdaad het vinden van remedies tegen verschijnselen die een negatieve werking hebben op de inzetbaarheid van de fiets.

4. Naarmate de kennis toeneemt wordt het meer en meer mogelijk een regime en een inrichting te ontwerpen die speciaal toegesneden zijn op langzaam verkeer. D.w.z, ongeveer zoals het nu al mogelijk is regime en inrichting op de auto toe te snijden. Zulke ontwerpen zijn echter alleen als remedie toepasbaar in ruimten die uitsluitend bestemd zijn voor langzaam verkeer. Dat betreft natuurlijk maar een beperkt deel van de totale verkeersruimte.

Er zijn dan twee aspecten van overwegend belang. Ten eerste blijft er, o.a. vanwege de benodigde afwikkelingscapaciteit, een gedetailleerd netwerk van voor auto's toegankelijke en voor een deel speciaal op die verkeerssoort ingerichte wegen nodig. Ten tweede moet voorkomen worden dat door hiaten en barrières in het wegennet voor langzaam verkeer, de inzetbaarheid van bijv. de fiets wordt aangetast (verg. hierboven hoofdstuk D., punt 3.).

Dit betekent dat een al dan niet voorlopige keus voor behoud van utilitair fietsverkeer in het bijzonder oplossingen vereist voor lokaties en trajekten waar de verkeerssoorten gemengd worden. Op zulke plaatsen is geen sprake van autoverkeer of van fietsverkeer, maar van een aparte, gemengde verkeerssoort. Een keus voor behoud van fietsverkeer houdt dus een keus in voor behoud van de gemengde verkeerssoort, ten minste voorlopig en vermoedelijk tot op langere termijn.

5. De gemengde verkeerssoort, als verschillend van autoverkeer en fiets- of langzaam verkeer afzonderlijk, kan men **mengverkeer** noemen. Voor mengverkeer gaan dezelfde redeneringen op als die gevolgd werden voor fietsverkeer in punt 2. hierboven. Dit betekent dat in mengverkeersgebieden eigenlijk geen sprake mag zijn van het al van te voren "het meest serieus" nemen van de auto. Konkreter: mengverkeersgebied is niet zomaar op te vatten als voor de auto geschikt gebied, hier en daar aangepast in regime en inrichting om er langzaam verkeer mogelijk te maken. Er is immers nogal wat verschil tussen geschikt en mogelijk.

Het is aannemelijk dat mengverkeer een heel eigen benadering en kennis vereist. Het ligt nogal voor de hand dat al te grote contrasten tussen de elders apart funktionerende vervoerswijzen in mengverkeersgebied moeten worden vermeden. Inrichting en regime moeten vermoedelijk zodanig worden ingesteld, dat al te grote verschillen tussen de verkeerskategorieën

A.1 t/m A.3,  
B.1.h, B.3, D.1,  
D.3, D.3.a, D.3.c,  
D.3.d, F.1.b

B.1.f, B.1.g,  
B.4.g, D.1.e,  
D.1.f, D.3.d,  
F.1.b, F.3.b,  
G.1.a, G.1.c,  
G.1.i, G.1.m,  
G.2.a, G.3.a-(1),  
G.4.a-(1), G.4.b

A.6, B.1.c t/m  
B.1.h, D.1.a,  
D.1.f, D.3.d,  
E.2.a, E.5, F.1.b,  
F.3.b, G.1.j,  
G.1.m, G.2.a,  
G.3.a-(1),  
G.4.a-(1), G.4.b

in het gedragsdeel en het waarnemingsdeel van hun "rijtaak" worden voorkomen. Het blijvende verschil in kwetsbaarheid kan het ook nodig maken dat bepaalde regime-aspekten voor mengverkeer heel anders moeten worden ingesteld dan nu het geval is.

Ten slotte kan men volgens bovenstaande uitgangspunten grofweg drie hoofdsorten verkeer, verkeersruimte en verkeersregime gaan onderscheiden: snelverkeer (SV), mengverkeer (MV) en langzaam verkeer (LV). Die hoofdsorten zullen niet zozeer verschillen door het soort verkeersdeelnemers (voertuigen enz.), maar door inrichting en heersend regime. Natuurlijk zijn binnen de hoofdsorten nuances denkbaar. Voor wat betreft de bezwaren van een louter juridische zone-opzet verwijzen we naar hoofdstuk D., punt 2. hierboven. Over de bromfiets gaat hieronder het punt 7.

6. De bovenbeschreven globale indeling in drie verkeerssoorten betekent dat ruimtelijk gedacht moet worden aan twee volledige verbidingsnetwerken die elkaar in het mengverkeersgebied overlappen. Trajekten speciaal voor langzaam verkeer vormen dan met trajekten voor mengverkeer een volledig net voor bijv. fietsen. Trajekten voor mengverkeer vormen met de speciale trajekten voor snelverkeer een volledig net voor bijv. auto's.

Met nadruk stellen wij dat deze voorstelling wel oppervlakkig lijkt op tendenties die aan de gang zijn, maar in wezen heel anders moet worden opgevat. Bij voorbeeld: ten aanzien van fietsen wordt een volledig netwerk zonder hiaten en barrières bedoeld; voor mengverkeersgebied moet aan een volstrekt eigen regime worden gedacht, dat ook volledig recht doet aan wat nodig en mogelijk is voor fietsverkeer.

Verder maakt deze voorstelling duidelijk, dat bij de technische en politieke keuzes bijzondere aandacht nodig is voor de bromfiets. Vergelijk hiervoor hierboven hoofdstuk D., punt 3. en het hier volgende punt.

7. Bij een juiste inrichting en een juist regime hoeft de bromfiets in mengverkeersgebied geen bijzondere problemen te geven. Het probleem is echter dat het mengverkeersgebied in de gegeven voorstelling waarschijnlijk geen volledig verbidingsnetwerk vormt. Als dat inderdaad zo is, dan zijn er drie mogelijkheden:

- De bromfiets moet hetzelfde net gebruiken als de fiets. In de praktijk, gegeven de huidige fietspaden, blijkt dat nogal wat problemen te geven. Drastisch aanpassen van het fietpadconcept zal sterk kostenverhogend zijn. Terugschroeven van het algemene bromfiets-koncept tot fiets-met-windje-in-de-rug betekent waarschijnlijk afschaffing van de bromfiets als zodanig.
- De bromfiets moet hetzelfde net gebruiken als de auto. Zoals eerder gezegd is dat vooral t.a.v. snelwegen geen aantrekkelijke optie. Een vermoedelijk sterk kostenverhogend alternatief is om het snelverkeersnetwerk ook buiten de specifieke autosnelwegen een volledig netwerk te laten vormen. Zo niet, dan wordt de inzetbaarheid van bromfietsen sterk aangetast.

A.3, B.3, B.4.e,  
D.1.f, F.1.b,  
F.3.a, F.3.b,  
G.3.a-(1)

- De bromfiets gebruikt het autonetwerk uitgezonderd de snelwegen e.d. Hiaten in het autonet-exklusief-snelwegen worden opgevangen door bromfietsen over trajecten ter zake toe te laten op delen van het langzaam-verkeernet. Die trajectdelen krijgen daartoe een aparte inrichting en een apart regime.

Naar onze verwachting verdient vooral de laatste mogelijkheid overweging. T.a.v. een snorfiets kan verwacht worden dat deze gerekend zal worden tot langzaam verkeer.

8. De motorfiets kan in onze opzet vrijwel geheel gelijk gesteld worden aan de auto. Uiteraard betreft dat niet allerlei technische details, vooral die betreffende de visuele uitrusting. Verder kan men, in verband met het geringe ruimtebeslag, ook voor parkeervoorzieningen en -regels aan andere oplossingen dan voor auto's denken.
9. Voor de goede orde herhalen wij, dat het bovenstaande niet is bedoeld als ontwerp voor een technisch plan. Daarvoor zouden eerst zeer veel detailproblemen moeten worden opgelost. Ook is niet echt ingegaan op de problemen die te verwachten zijn bij geleidelijke overschakeling.

De bedoeling is alleen een perspectief te scheppen voor duidelijker beleidskeuzen. Hoofdzaken zijn de noodzaak van meer aandacht voor en kennis over langzaam verkeer, en het aanklaarten van mengverkeer als een zelfstandige verkeerssoort, die een regime moet hebben dat meer dan nu het geval is rekening houdt met bijv. de fiets.

B.1.c, B.3, B.4.f,  
D.1.f, D.1.e,  
F.1.a, F.1.b,  
F.3.a, G.3.b

## F. Kinderen en jongeren in het verkeer

IVWTw:

1. Het belang van de tweewieler en vooral dat van de fiets valt voor een groot deel samen met het belang van de jeugd. Tot zestien jaar is iedereen voor echt zelfstandige verplaatsing aangewezen op de fiets, tussen zestien en achttien kan ook voor de bromfiets worden gekozen. Met nadruk gebruikten wij het woord "iedereen", omdat de merkwaardige neiging blijkt te bestaan te pas en te onpas de jeugd als een aparte maatschappelijke minderheid te behandelen. (Hetzelfde gebeurt met bejaarden, een leeftijdsgroep die ook meer dan andere aangewezen kan zijn op de fiets.)

A.1 t/m A.3,  
B.1.g, B.2.a-  
-1:a t/m -1:d,  
B.3, D.1.a, D.1.f,  
D.3, D.3.d, F.1.b,  
F.3.b, G.1.a,  
G.2.a, G.2.b,  
G.3.a-(1), -(2),  
-(9)

In ons rompverslag en de bijlagen daarbij hebben wij de rol van de tweewieler voor de jeugd meermalen ter sprake gebracht. Met name is daarbij het stelsel van voortgezet onderwijs genoemd, dat voor een belangrijk deel steunt op stilzwijgend aangenomen algemeen fietsbezit. In dit hoofdstuk willen we wat aspecten van jeugd en fiets in een eigen verband plaatsen.

2. Aantasting van de inzetbaarheid van de fiets, gewild of ongewild, betekent een ontwikkeling die ten slotte kan uitmonden in een situatie, waarin echt zelfstandig verplaatsen voorbehouden wordt aan een bepaalde, beperkte leeftijdsklasse, bijv. 18 - 65 jaar. Zelfstandig verplaatsen als begrip is hierboven omschreven in hoofdstuk D., punt 5. Politieke keuzen die een zodanig effect inhouden, dat de zelfstandige verplaatsingsmogelijkheden van de jeugd drastisch worden beperkt, moeten naar onze mening zoveel mogelijk worden vermeden.

A.1, A.2, B.1.e,  
B.1.g, B.3,  
B.4.a-a:2:b, C.4,  
D.1.a, D.1.d,  
D.1.f, D.2.g,  
D.3.a, D.3.d,  
F.1.b, F.3.b,  
G.1.a, G.2.a,  
G.2.b

Zo'n ontwikkeling is overigens ook in wijder verband helaas niet denkbeeldig. In onze cultuur is als een zekere trend te herkennen, dat jongeren steeds langer buiten maatschappelijke verantwoordelijkheid worden gehouden (terwijl de biologische en cognitieve volwassenheid steeds vroeger intreedt).

3. Ook hier is sprake van een keus, waarvoor het soort redenering geldt als voorgesteld in het vorige hoofdstuk. Men dient serieus te weten waartussen men kiest.

B.1.h

De fiets heeft oude rechten op de openbare ruimte, maar de waarde ervan wordt vaak te gering geschat. Men kan zeggen: het kind heeft wel de oudste rechten. Een traditioneler verschijnsel is moeilijk denkbaar, om van waardevol nog maar te zwijgen. Dat laatste mag men gerust ook economisch opvatten, in de zin van investering voor de toekomst.

Het lijkt ons zonder meer wenselijk de mogelijkheid voor de jeugd om zoveel mogelijk zelfstandig ervaring op te doen, ook in de openbare ruimte, te behouden.

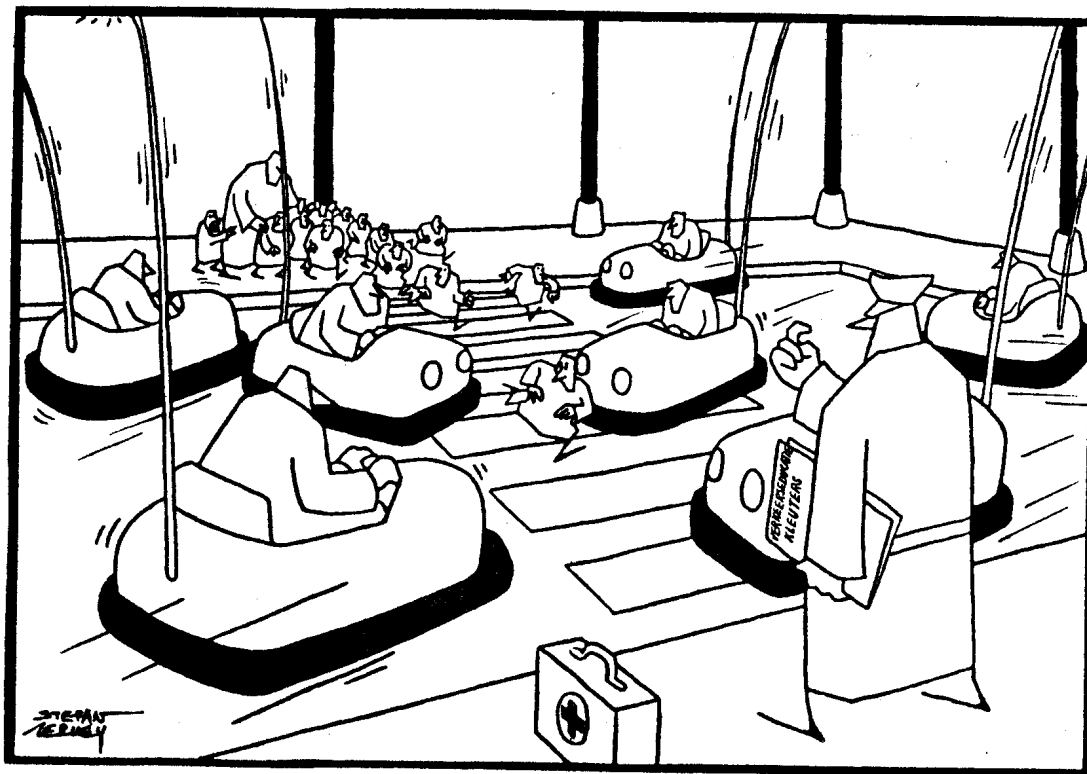
4. Net als met de fiets lijkt er meer aandacht voor en kennis over de jeugd en de verkeersruimte nodig. Het voor de fiets toegankelijke netwerk (voor langzaam verkeer en voor mengverkeer) moet ook voor de jeugd toegankelijk blijven. Op zich zijn leeftijdsgrenzen denkbaar. Ons lijkt echter een regime waarin pas 12-jarigen zelfstandig (per fiets) aan het verkeer mogen deelnemen, zoals in sommige landen, niet bepaald wenselijk.

B.2.a-1:a  
t/m B.2.a-1:d,  
B.4.a-a:2:b,  
G.2.a, G.2.b,  
G.3.a-(1), -(2),  
-(9)

In het voorafgaande is gesproken over de verschillen in rijtaak tussen fietsers en autobestuurders. Een programma voor ergonomische analyse van die rijtaken kan kennis opleveren die van pas komt bij de inrichting van het mengverkeer. Wat de fiets betreft zal dit speciaal moeten worden uitgebreid tot de jeugd, vooral tot de jongere kinderen.

Onderzoek van het IZF heeft al getoond dat voor kinderen onder 13 jaar t.a.v. het fietsen bijzondere taakvoorwaarden moeten gelden. Een voor kinderen toegankelijk verkeersregime zal daarmee rekening moeten houden. In feite mag de taakanalyse niet alleen het fietsen als technische handeling betreffen. De wereld, ook de verkeersruimte, is ook een speelgebied. Gezocht moet als het ware worden naar een aanpak die neerkomt op een rij/beweeg/speeltaakanalyse.

5. Een benadering als hierboven voorgesteld verdient, zowel op ethische als op praktische gronden, de voorkeur boven een aanpak die zweemt naar kleuterdressuur.



Copyright Stefan Verwey  
Uit: De Volkskrant van 12-11-1983

Veel aantrekkelijker is een ergonomische aanpak met een menselijk gezicht. Voor wat het waarnemingsdeel betreft kan onderzocht worden hoe bij bepaalde leeftijdsgroepen de aandacht wordt verdeeld en welke cues (visuele sleutelrelaties) feitelijk werkzaam zijn. Regime en omgeving kunnen dan daarop worden ingericht.

E.2.a, E.3.a,  
E.4 t/m E.4.b,  
E.5

6. Het is eigenaardig dat in een tijd, waarin de jeugd een voor de ekonomie zeer zwaar wegend koopkracht-reservoir geworden is, tegelijk het belang van de jeugd zo vaak wordt gebagatelliseerd. Het is vreemd dat in een tijd, waarin aan de jeugd zoveel woorden en publikaties gewijd worden, het zelfstandige aandeel van de jeugd in de maatschappelijke en de materiële ruimte zo sterk is afgenomen. De neiging tot de identifikatie verkeer = auto komt neer op het buiten het verkeer plaatsen van de jeugd.

A.1

Ruim dertig jaar geleden was het niet uitheems als een vijfjarig kind per autoped zelfstandig een op vijf kilometer afstand gelegen bestemming opzocht. In de zeer sporadisch voorkomende gevallen dat een jong kind nu zelfstandig de ruimte neemt, is er grote kans dat het door de politie wordt aangehouden op verdenking van weglopen. (Voorgaande voorbeelden zijn gebaseerd op de praktijk.)

Wij vinden het niet overdreven zo'n ontwikkeling te beschouwen als een verlies. Om nog maar te zwijgen van het verlies aan algemene speelruimte, ook op die openbare weg.