

Sound & Science: Digital Histories

Archives NAG: "De Auto", 29.05.1935 [Draft publication]. [The Car, 29.05.1935, [Draft Publication]]. Geluidstichting, 1935.

<https://acoustics.mpiwg-berlin.mpg.de/text/de-auto-29051935-draft-publication-car-29051935-draft-publication>



Scan licensed under: [CC BY-SA 3.0 DE](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/) | Max Planck Institute for the History of Science

In verband met de anti-lawaai campagne in ons land, waaraan door het Anti-Lawaai Congres te Delft zoo'n groote steun is gegeven, meent de K.N.A.C. dat het noodig is in dit verband in de eerste plaats het accent te leggen op de juiste plaats, welke de weggebruikers bij hun deelneming aan het verkeer (vooral in de bebouwde kom) moeten innemen, en dat, indien hieraan zoo goed mogelijk wordt voldaan, zowel de veiligheid van het verkeer als de "meer stilte"-actie in hooge mate worden gediend.

Daarvoor kunnen de volgende, zeer beknopt weergegeven wenken dienstig zijn.

Voetgangers behooren in beginsel thuis op het voor hen bestemde domein, de trottoirs en de voetpaden. Het is van belang, dat zij op de afzonderlijke trottoirs rechts houden, opdat zij, die het dichtst bij de rijbaanzijde loopen en b.v. voor andere voetgangers op de rijbaan even moeten uitwijken, het aankomende rijverkeer tegenmoetgaan en dus het gevaar in front en niet van achteren hebben; zij bewegen zich op deze wijze veel rustiger dan wanneer zij links houden. Zijn voetgangers verplicht de rijbaan, het voor het rijverkeer bestemde gedeelte van den weg of de straat, over te steken, dan behooren zij dit niet plotseling, maar voorzichtig, zonder oponthoud en op de kortste wijze te doen. Zij moeten vermijden over te steken in de kruisingsruimte van het rijverkeer bij kruispunten of driesprongen en op pleinen. Zijn speciale voetgangers-oversteekplaatsen ingericht, dan moet hiervan zooveel mogelijk worden gebruik gemaakt. Zijn bij uitzondering in de bebouwde kommen of op buitenwegen geen trottoirs of voetpaden beschikbaar, dan zal den voetgangers blijken, hoe verrassend veilig zij wandelen aan de uiterste linkerzijde van de rijbaan, waar het aankomende rijverkeer tijdig kan worden opgemerkt; dit is vooral van belang bij duisternis en ongunstige weersomstandigheden.

Gewone rij- en voertuigen, dus handkarren, paardewagens, enz., behooren, evenals bestuurders of geleiders van rij- of trekdieren en van vee, tot het zgn. langzame verkeer. Dit verkeer moet steeds zoo veel mogelijk het uiterste rechter gedeelte van de rijbaan, dan wel een eventueel beschikbaar zgn. parallelweg opzoeken en volgen, dus vlak langs den trottoirkant. Zijn afzonderlijke ruiterspaden aanwezig, dan zijn deze natuurlijk speciaal voor dat verkeer gereserveerd.

De wielrijders behooren eveneens tot het langzame verkeer. Zijn langs straten of wegen al dan niet vrijliggende rijwielpaden of rijwielstrooken aangebracht, dan behooren de wielrijders hiervan gebruik te maken. Zoo niet, dan zullen de wielrijders zooveel mogelijk het uiterste rechtergedeelte van de rijbaan hebben te volgen. In vele steden zijn klinkerstrooken aan de kanten van de keibestratingen aangebracht, niet alleen om het rijwielverkeer een vlakker en beter rijvlak te geven, maar zeer zeker ook om dat verkeer zooveel mogelijk te leiden naar het daarvoor meest geschikte en veilige gedeelte, nl. de uiterste rechterzijde van de rijbaan. Wanneer dit niet nodig is voor een vlote verkeersafwikkeling, doen wielrijders goed zooveel mogelijk achter en niet naast elkander te rijden. Zij moeten steeds vermijden met meer dan twee naast elkaar te rijden.

Voor motorrijtuigen geldt de bepaling, dat het "den bestuurder van een motorrijtuig is verboden links te houden, voor zoover dit niet noodzakelijk is voor het uitwijken bij het inhalen of voorbijgaan van motorrijtuigen, rijwielen, andere rij- en voertuigen, rij- en trekdieren en vee". Voor deze categorie van weggebruikers

is derhalve, evenals trouwens voor alle hierboven genoemde (behalve de voetgangers), voorgeschreven, dat zooveel mogelijk het rechtergedeelte van straat of weg moet worden gehouden.

Aangezien het uiterste rechtergedeelte van de rijbaan, zooals bovenvermeld, bepaaldelijk is aangewezen voor het langzame verkeer (en parkeerende voertuigen), rijdt het verkeer met motorrijtuigen, het zgn. snelverkeer, normaal op de rechterhelft van de rijbaan, maar zal trachten de verkeersstrook voor het langzame verkeer vrij te houden, tenzij het zich daarop moet begeven om uit te wijken. Liggen in stads- of voorstadsstraten dubbele tramrails in het midden van de rijbaan, dan is de op de rechterhelft gelegen trambaan voor het snelverkeer voor hen de normaal aangewezen plaats. In smalle stadsstraten met weinig verkeer zullen motorrijtuigen het best aan de rechterzijde dicht bij het midden van de straat rijden. In bochten en bij straatkruisingen is het verboden links te houden, voor zoover dit niet noodzakelijk is voor het uitwijken bij het voorbijrijden van op de rijbaan stilstaande motorrijtuigen.

Wanneer alle categorieën van weggebruikers zich beijveren zorg te dragen zooveel mogelijk dat gedeelte van straat of weg te gebruiken, dat voor hen het meest logisch is aangewezen en zich hoeden voor onverwachte manoeuvres om in het "vaarwater" van een andere verkeerssoort te komen, dan wel dit andere verkeer plotseling te kruisen, dan verkrijgt de verkeersafwikkeling een vlot, veilig en rustig verloop; geluidsignalen kunnen tot een minimum worden beperkt. Dan zullen, zooals reeds gezegd, alle verkeersdeelnemers het devies van de K.N.A.C. bij hare antie-lawaai actie "Verkeersorde bevordert stilte", leeren begrijpen en waardeeren en eveneens beseffen, dat ook waar is de leus "Stilte bevordert verkeersveiligheid".

het stilte ~~ontstaat~~
gemaakt

Verkeersorde -
verkeersveiligheid