

MODERNE PSYCHOLOGIE EN VERKEER

7 juni 1963

Goedenavond, vrienden.

Aan het begin van deze bijeenkomst wijs ik u er allereerst op, dat wij niet alwetend of onfeilbaar zijn. Ons onderwerp voor heden is:

MODERNE PSYCHOLOGIE EN VERKEER

Misschien vindt u de keuze van dit onderwerp wat eigenaardig voor dit milieu. Wanneer wij ons echter bezig houden met het verkeer, zullen wij ontdekken, dat aspecten naar voren treden, die alleen psychologisch verklaard kunnen worden, terwijl daardoor tevens een bepaald licht wordt geworpen op de innerlijke staat en de mogelijkheden van de mens. Wij zullen echter in de eerste plaats onze aandacht richten op het verkeer. Alle situaties, onregelmatigheden, nalatigheden en zonden op te sommen, die bij het verkeer een grote invloed hebben, is natuurlijk binnen dit bestek niet mogelijk. Het ligt in mijn bedoeling een reeks van ontwikkelingen uit het geheel te lichten, die, zowel in Nederland als elders, een grote invloed hebben op het verkeerspatroon, terwijl zij tevens als kentekenen van de heersende mentaliteit de aandacht vragen.

Zo zien wij overal een in snel tempo toenemen van gebods- en verbodsbepalingen, wat gepaard gaat met een steeds grotere minachting voor deze geboden bij de verkeersdeelnemers. Met alle middelen, straffen zowel als propaganda, tracht men onverantwoordelijk gedrag in het verkeer - zoals te hoge snelheid, onachtzaam manoeuvreren e.d. - te beperken. Deze maatregelen blijken echter in de praktijk veelal weinig uit te halen. Kuddementaliteit blijkt nadelig voor een juiste regeling en verdeling van het verkeer. Zo blijkt menige automobilist geneigd zoveel mogelijk gebruik te maken van z.g. snelwegen, ook wanneer zijn voertuig in wezen de daar gunstige snelheden toch niet kan halen, of hij langs een andere weg zijn doel sneller zou kunnen bereiken.

Het meest op de voorgrond tredende verschijnsel in het verkeer is wel een allerwege toenemend egoïsme. Dit staat in direct verband met eigen doel. Mensen, die normaal gezien, nogal hoffelijk zijn, voetgangers door stoppen de tijd geven rustig over te steken, andere verkeersdeelnemers de mogelijkheid plegen te bieden op te trekken, af te draaien enz., vergeten hun hoffelijkheid onmiddellijk, zodra zij ook maar enige haast hebben. Zij beseffen niet, dat deze hoffelijkheid in het verkeer een noodzaak is, een onvervangbaar middel om een juiste verkeersafwikkeling mogelijk te maken, doch beschouwen deze kennelijk als een persoonlijke goedgunstigheid.

Als laatste verschijnsel breng ik de eigenaardige machtswellust onder uw aandacht, die vele mensen schijnt te bevangen, zodra zij de beschikking hebben over een machine, die hen met een grotere snelheid, dan de aan het lichaam eigene, door het verkeer kan voortbewegen. Wij zien hiervan voorbeelden bij jonge mensen op de fiets, bromfietsen. Automobilisten blijken aan dezelfde kwaal te lijden. Kennelijk ontstaat door de snelle beweging een soort machtsroes. Een roes, die verklaard zou moeten worden.

Verder blijkt uit alle genoemde aspecten een verminderd gevoel voor aansprakelijkheid, dat vele verkeersdeelnemers tot onverantwoorde daden voert. Dit geldt voor allen, ook voor de voetgangers, ook voor u, die hier aanwezig bent. Om dit te verklaren trek ik een vergelijking met een gezin. Wanneer een kind in een gezin steeds voor de gevolgen van zijn eigen onverantwoorde daden en verlangens beschermd wordt, blijkt het kind als gevolg hiervan niet alleen steeds grotere eisen aan de wereld te stellen, maar rekent het er kennelijk steeds op, dat anderen de gevolgen van eventuele fouten wel op zullen vangen of voorkomen. Men zegt wel eens, dat een verwend kind meer brokken en rommel kan maken, dan twee volwassenen op kunnen ruimen. In vele streken wordt de verkeersdeelnemer dan ook "verwend" door maat-

regelen, die hem zelfs tegen zichzelf zouden moeten beschermen, terwijl de straf voor gemaakte fouten vaak in verhouding haast symbolisch blijft. Het gevolg is, dat de verkeersdeelnemer "op zijn rechten staat" en zich er in wezen niet eens voor interesseert, of deze rechten nu feitelijk dan wel imaginair zijn. Wanneer men zich op een voorrangsweg bevindt, zal menig een menen, dat dus anderen maar te zorgen hebben, dat zij hem niet hinderen. Dat er vaak, zoals in Nederland, een wet bestaat die stelt, dat hij voor alles de veiligheid van het verkeer niet in gevaar mag brengen, vergeet hij maar liever. Hij heeft voorrang, dit is zijn recht, dus neemt hij deze. Of anderen daardoor verongelukken of misschien hij zelf van deze mentaliteit het slachtoffer wordt, kan hem niet roeren. Oorzaak? Hij wordt immers beschermd door de wet, hij staat in zijn recht. Een ongeluk zou een erkennen zijn van eigen beperkte mogelijkheden. Daarom stelt hij, dat dit wel voor anderen kan gelden, maar dat hemzelf een werkelijk ernstig ongeluk niet kan overkomen.

Deze typische mentaliteit moge aansprakelijk zijn voor vele ongevallen en ongewenste verkeerssituaties, en is ook bij de handhavers van het gezag en de orde een mentaliteit, die niet geheel juist is: er zijn over het algemeen veel te veel verbods- en gebodsbepalingen, die in wezen overdreven of onnodig zijn. Wanneer je kinderen hebt en hen te veel verbiedt, komt er een tijd, dat zij wel "ja, pa" of "ja, ma" zeggen, maar in wezen niet meer luisteren en eenvoudig hun gang gaan. Wanneer een verkeersdeelnemer zich op wegen bevindt, waar gemiddeld per 200 meter verkeersborden voorkomen met gebods-, verbodsbepalingen en waarschuwingen, maken deze aanwijzingen op hem weinig of geen indruk meer. Hij neemt ze niet eens bewust meer waar en gaat rustig zijn gang. Zelfs wanneer hij de schilden wél bewust waarneemt, zal hij door de veelheid er van verleid worden, om ze niet ernstig op te vatten. Vooral waar dergelijke schilden in hele trossen voorkomen, zal hij eenvoudig weigeren zich dit alles te realiseren, terwijl hij gemeenlijk niet zoekt naar eventuele schilden, maar eenvoudig meent te kunnen doen, wat anderen ook doen, zo eerder hun verkeersfouten herhalende dan zelfstandig reagerende.

Hoe strijdig met het doel, vooral niet met geheel logische gebodsbepalingen te kunnen werken, moge het volgende voorbeeld duidelijk maken:

In de USA zijn vele kleine stadjes, die snelheidsbeperkingen toe plegen te passen - en uit de overtreding daarvan een inkomen trachten te maken. Op een en dezelfde weg kan men zo beperkingen aan treffen van 20 mijl per uur, 30 m/u, 50 m/u enz. Dit gebeurt ook aan wegen, waar de gemiddelde snelheid van de automobilist tussen de 50 en 60 m/u ligt en een zich houden aan de voorschriften zelfs opstoppen ten gevolge zou hebben. Men heeft daar eens over nagedacht en in Massachusetts besloot men de vele verschillende beperkingen te vervangen door een algemeen geldende van 60 mijl/u. Voor en na deze wijziging heeft men langere tijd de gemiddelde snelheden van het verkeer gemeten - zonder voor te hoge snelheden "bonnen" uit te delen. Nu bleek, dat de snelheid van de gemiddelde automobilist niet groter werd. Men hield kennelijk zijn eigen gewende tempo aan. Het aantal ongevallen bleek echter na enige maanden aanmerkelijk lager dan normaal te liggen. Men verwonderde zich hierover zeer. Toch was dit gevolg begrijpelijk: men wist nu, dat men met een geoorloofde snelheid reed en besteedde de aandacht, die anders werd gegeven aan mogelijke agenten, verkeersvallen enz. aan de weg en het verkeer. Daarnaast voelde men zich nu bij het aanhouden van zijn eigen snelheid niet meer schuldig, waardoor men rustiger was en meer beheerst en sneller kon reageren op onverwachte situaties. Na een jaar werd geconstateerd, dat niet alleen sprake was van een aanmerkelijke vermindering van het aantal ongevallen op dit traject, maar constateerde men een gemiddeld grotere voorzichtigheid bij het passeren van dorpen, kruisingen enz. Klaarblijkelijk hield men rekening met het feit, dat ook anderen boven de toegestane snelheid van vroeger zouden rijden - dit was nu immers geoorloofd - terwijl men vroeger zijn beoordeling baseerde op het feit, dat anderen zich aan de gestelde maxima zouden houden, ofschoon men dit zelf niet deed.

Ik gaf een voorbeeld uit de USA om een vergelijking met eigen verkeerservaringen en discussie, waarbij persoonlijke elementen op de voorgrond treden, te vermijden. Elders zijn echter soortgelijke ervaringen opgedaan.

Conclusie: zodra men teveel gaat regelen of verbieden, is het waarschijnlijk, dat het verkeer spaak loopt, omdat de mens de regels zal overtreden, zich daarbij schuldig gevoelt, dientengevolge onzekerder, driftiger en zenuwachtiger zal reageren dan normaal. Hierdoor kan geen sprake meer zijn van een redelijke norm, aan de hand waarvan men de handelingen enz. van de andere verkeersdeelnemers kan bepalen. Er is in het verkeer altijd een bepaald percentage ongelukkenmakers. Zolang de huidige regelingen bestaan, zal men deze wel nooit kwijt kunnen raken. Dit percentage is echter betrekkelijk gering. Het grootste gevaar blijkt te komen van mensen die zich te zeker voelen van hun rechten, en degenen, die, zich bewust van hun overtredingen, onzeker reageren. Deze mensen zijn niet werkelijk roekeloos en zijn normaal werkelijk wel geneigd rekening met elkaar te houden; zodra er echter een te veel aan bepalingen bestaat, blijken zij onberekenbaar te zijn geworden.

Alle regelingen hebben twee kanten. Hier wil ik een voorbeeld nemen uit Nederland:

De voetganger had weinig mogelijkheden en rechten in vergelijking tot het andere verkeer. Het werd hem vaak haast onmogelijk een straat nog over te steken. Er kwamen zebrapaden, waarop de voetganger door de wet wordt beschermd. Men legde de nadruk op dit "beschermd zijn" met als gevolg, dat menige voetganger nu meent op deze oversteekplaatsen alle rechten te hebben. Het verkeer moet, zo meent hij, nu maar op hem wachten. Hij houdt er veelal weinig of geen rekening mee, dat er daardoor opstoppen kunnen ontstaan en geeft zich klaarblijkelijk geen rekening van het feit, dat de automobilist, om voorrang te kunnen verlenen ook in de gelegenheid moet zijn, zijn voertuig tijdig te doen stoppen. Hij wil oversteken, hij is beschermd, dus wandelt hij de rijweg op. Nu kan men aanvoeren, dat de zebrapaden een verbetering zijn, dat de ongevallen, die daarop gebeuren, in verhouding niet zo talrijk zijn. Het aantal ongevallen, dat indirect hierdoor veroorzaakt wordt, is echter aanmerkelijk groter, dan men zou denken. Steeds weer geremd te worden op zijn weg, steeds weer te moeten zien, hoe iemand teregend langzaam oversteekt, steeds weer op het nippertje een ongeluk vermijden door krachtig remmen, beïnvloedt het zenuwstelsel van een automobilist wel degelijk. Het "even wachten" voor vele oversteekplaatsen en verkeerslichten irriteert, vooral wanneer men voor zijn beroep of met een vast doel op pad is. Men zal zijn tijdverlies trachten in te halen ten detrimente van het andere verkeer, men zal onbeheerster reageren, vergissingen maken enz.

Psychologisch ligt het probleem volgens mij ongeveer als volgt. Hoe meer bescherming men geniet, hoe meer rechten men meent te bezitten, hoe minder men geneigd is rekening te houden met zijn verplichtingen. Hoe groter het aantal verbodsbepalingen - dus beperkingen van bewegingsvrijheid - van buitenaf worden opgelegd, hoe meer men geneigd zal zijn deze bepalingen te negeren of zelfs bewust te overtreden. Eén enkel gebod kan de mens alles beduiden, tien geboden kunnen de mens ook nog veel betekenen. Hij heeft overzicht. Honderden wetten met duizend artikelen betekenen echter niets meer. Door de veelheid is geen overzicht meer mogelijk. De wet heeft misschien een eigen leven gekregen, maar de betekenis ervan is, menselijk gezien, verloren. Het blijkt, dat de mens zichzelf aanpast aan een veelheid van regels zoals aan een verhoogd lawaainiveau. Wanneer er een geluidsniveau optreedt, dat in feite veel te hoog ligt, zal de mens op den duur daarvoor doof worden, terwijl hij afwijkende - dus andere - geluiden wel normaal blijft waarnemen. Zo zal de man, die in een drukke machinehal staat op gewone toon met een ander spreken, terwijl u, de bezoeker, verdoofd bent door het stampen en knetteren van hamers enz. Op dezelfde manier kan een mens dus doof worden voor wetten. Ook voor verkeersbepalingen, voor bepaalde situaties in het verkeer zelfs, waarvan hij eenvoudigweg het gevaar niet meer kan beseffen.

Bij het bezien van het verkeer, moeten wij verder beseffen, dat de gemiddelde consequentie van een verkeersfout betrekkelijk gering is: de verzekering dekt de schade. Zelfs het aanrijden van een medemens wordt met boete en misschien een civiel geding afgedaan - de verzekering dekt de schade. Men is niet persoonlijk aansprakelijk, of kan zich - bij gebrek aan middelen - aan de aansprakelijkheid deels of geheel onttrekken. De automobilist, die een medemens aanrijdt, heeft wel last, maar daarna stapt hij weer in zijn wagen en gaat verder. Hij raakt zijn wagen niet kwijt.

De voetganger, die een ongeluk veroorzaakt, blijft misschien nog even kijken, tot de ambulances de slachtoffers hebben weggehaald en gaat over tot de orde van de dag. Van werkelijk belangrijke gevolgen is slechts bij uitzondering sprake. In dit opzicht geldt de regel van Pavlov: alle gewenste reacties kunnen tot geconditioneerde reflex worden, als de daarvoor noodzakelijke prikkels en consequenties uit de omgeving voortvloeien. Ook in het menselijke gedrag vinden wij vele geconditioneerde reflexen, waarbij het criterium blijkt te liggen in de vraag, wat bijzonder prettig of bijzonder onaangenaam is. Alleen waarden en ervaringen die hem persoonlijk sterk raken, zijn in staat zijn normale gedragspatroon blijvend te wijzigen. Alleen uit de grote ervaringen "leert" de mens. Kleine ervaringen kunnen soms een cumulatief effect hebben, maar tonen vaak weinig werkelijke invloed.

Wat betekent dit in het verkeer? Neem hier als voorbeeld het parkeerprobleem:

In bepaalde grote steden is het parkeerprobleem zo erg, dat sommige zakenlieden bewust voortdurend verkeerd parkeren. Zij rekenen er mede, dat zij daarvoor een bepaald bedrag aan boeten in een bepaalde periode zullen moeten betalen en schrijven dit bedrag rustig als zakenonkosten af. Soms zakt hierdoor de winstmarge net voldoende om een zakenman meer aan belastingen te besparen dan de boete hem gekost heeft. Er is aan het verkeerd parkeren dus geen feitelijke consequentie verbonden, of maar een zeer geringe. Het gemak van de bewust gemaakte fout weegt ruimschoots op tegen de lasten. Van een beloning of zelfs een erkenning voor goed gedrag binnen het verkeer is geen sprake. Iemand die zich aan alle regels houdt en hoffelijk blijft in het verkeer zal in de praktijk eerder voor gek gehouden worden, dan een waardering vinden. Een voetganger, die al te hoffelijk is, zal in vele gevallen door degenen, die nu eenmaal verwachten dat een voetganger on hoffelijk zal zijn, nog uitgescholden worden op de koop toe, omdat zij reageerden volgens de fout of on hoffelijkheid, die een voetganger, volgens hen, nu eenmaal kenmerkt. De enige beloning, die men voor een zich goed gedragen in het verkeer kan verwachten, is een negatieve: dat men minder last zal hebben. Er is aan de andere kant geen werkelijke zware bestraffing voor een falen, voor een niet achten van de regels.

Nu geldt dit voor het gehele leven. Een mens, die in een maatschappij leeft, zal binnen deze gemeenschap uiteindelijk gericht worden door de bestraffingen, die de maatschappij hanteert - of zij nu zo genoemd worden of niet - en de beloning, die de maatschappij biedt aan hen, die haar regels en wetten eerbiedigen. Al het andere is secundair. Wij kunnen wel stellen, dat de godsdienst het menselijk gedrag in sterke mate beïnvloedt, maar in de praktijk blijkt deze invloed minder belangrijk dan de maatschappelijke. Wij zien wel steeds weer de maatschappelijke concepten de godsdienstige opvattingen beïnvloeden en wijzigen, maar het omgekeerde, een algehele wijzingen van een maatschappelijke toestand door een godsdienst alleen is, zover mij bekend, op aarde nog nooit voor gekomen. Zelfs wanneer een mens geestelijke vermogens of krachten heeft en gebruikt, zal hij daarbij meestal niet veel anders doen dan deze inpassen in het bestaande maatschappelijke schema. De maatschappij zal de mens echter zelden of nooit belonen, voor iets, wat hij geestelijk bereikt, terwijl zij de mens ook niet straft, wanneer hij op geestelijk terrein weinig of niets bereikt. Daarom kiest ook hier de mens vaak de gemakkelijkste, de voor hem aangenaamste weg, zonder zich af te vragen, of hij daardoor tegenover anderen misschien te kort schiet.

Zoals u weet gaat de moderne psychologie reeds verder dan het denken alleen, de conditionering van lichamelijke reflexen, enz. Men heeft reeds erkend, dat er een kern van de persoonlijkheid is, die door uiterlijke waarden zelden of nooit wordt aangetast. Sommige volgelingen van Jung definiëren dit zelfs reeds als de "ziel". Wát dit eigenlijk is, weet men niet. Wel blijken er daarin reeksen van grondeigenschappen te bestaan, die van mens tot mens verschillend zijn en niet alleen door erfelijkheid of milieu verklaard kunnen worden. Het is dus een residu van de persoonlijkheid, dat overblijft, wanneer men alle kenbare oorzaak en gevolgwerkingen weghaalt. Hier blijkt, dat dit Ik, ook dit kerndeel van het wezen, als eerste eis aan de wereld vraagt om erkenning. Wij mogen dan ook stellen, dat in iedere mens een behoefte aan erkenning leeft, die weliswaar op geheel verschillende waarden gebaseerd kan zijn, maar een onvervreemdbaar deel van zijn Ik uitmaakt.

Men blijkt geneigd te zijn, deze erkenning af te dwingen met alle middelen, ook in het verkeer. Een ieder, die gezag uitoefent, wordt daardoor in zekere zin de tegenstander van de mens: hij, die gezag heeft en u niet kan belonen maar slechts kan straffen, beperkt het gevoel, erkent de woorden en wordt, waar de enige wijze van erkenning die men kan verwerven, onaangenaam is, in wezen gehaat. Het overtreden van regels is dan ook voor vele mensen een ingeschapen behoefte, een wijze, waardoor men zijn eigenwaarde bevestigt en de gewenste erkenning van de wereld kan afdwingen, daarom zal hij alle regels overtreden, tenzij zij hem zijn gevoel van erkenning laten, zelfs wanneer zij in zijn eigen belang zijn.

Ook in het moderne verkeer zou men uit moeten gaan van de stelling, dat elke regel een uitnodiging bevat deze regel te overtreden. Hoe meer regels er bestaan, hoe meer mensen deze regels zullen overtreden, zelfs zonder zinrijke redenen. De behoefte zichzelf en/of anderen te bewijzen, dat regels voor het Ik niet gelden, dat men te slim, te belangrijk, te vaardig enz. is, om zich aan deze beperkingen te storen. Wij staan dus voor het eigenaardige feit, dat het moderne verkeer enerzijds - mede door onverwachte ontwikkelingen, te kort aan goede wegen, ruimte enz. - steeds meer regelingen vergt, maar aan de andere kant door toeneming van het aantal regels en de pogingen alles in goede banen te leiden, het verzet van de mens tegen de regelingen gelijktijdig steeds groter wordt. Men zou zelfs kunnen zeggen, dat deze beide waarden elkander tot op zekere hoogte opheffen. De mens heeft nu eenmaal onbestemde angsten, waaronder de angst té sterk geregeerd te worden en niet voor vol te worden aangezien.

Zoals een kind enerzijds zijn ouders vereren en beminnen kan, maar hen gelijktijdig kan haten, omdat zij sterker zijn dan het kind en voortdurend hun wil op leggen, zo zal de moderne mens aan de ene kant zijn vaderland en maatschappij misschien liefhebben, maar ze toch ook haten. Een dergelijke haat zoekt uiting. Een kind doet dit vaak door iets kapot te maken, iets niet te doen, omdat het gezegd wordt, zelfs al zou het de zaak op zich aangenaam vinden. De volwassen mens reageert misschien minder onbeheerst, maar toch op gelijke wijze. Er zijn dingen, die erger zijn dan geregeerd te worden. Vooral de onbekende of slechts half gekende dreiging wordt dan ook vaak geëxploiteerd. Denk in dit verband eens aan zwarte Piet, de boeman, de duivel. Wanneer men een kind daarmee dreigt - of een mens - zo zal men zich conformeren. Niet echter, omdat men het andere aanvaardt, maar omdat men meer angst koestert voor iets anders. Wordt de uiting van haat op deze wijze onderdrukt, zo zal zij aanwezig blijven maar een andere uiting zoeken, dan wel zich op geheel andere objecten ontladende. De bekende gevaren spelen een veel mindere rol.

In verband met het verkeer kan worden opgemerkt, dat een boete bv. geen opvoedende werking zal hebben. Het geldelijk verlies zal wel een aanpassing afdwingen van hen, die hiervan weinig bezitten. Maar degenen, die bij herhaling zondigen, blijken vaak geld - dat toch steeds minder belangrijk wordt, naarmate men er meer van bezit - in dit verband ten minste - voldoende te hebben. Andere regelmatige overtreders schuiven de boete op anderen af. Waar de boete niet werkzaam genoeg is, kan men natuurlijk gevangenisstraffen opleggen. Deze maatregel brengt echter maar tijdelijk soelaas: wanneer er teveel verkeerszondaars in de gevangenis komen verliest deze straf echter haar invloed. Het kan dan zelfs voorkomen, dat bepaalde soorten overtreders niet gelukkig zijn, voor ook zij "gezet" hebben, omdat zij dit als een soort onderscheiding beschouwen, welke hun durf en belangrijkheid onderstreept. Zeker zal in dit geval maatschappelijk de gevangenisstraf niet meer een smet op je naam betekenen.

Verder zullen steeds meer mensen ontdekken, dat een gevangenis wel niet aangenaam is, maar dat men er, vooral voor niet te lange tijden, best kan leven. Als gevolg zal men de dreiging van gevangenisstraffen ook op ander terrein met steeds minder vrucht kunnen hanteren. Laat ons aannemen, dat men tot het uiterste wil gaan en voor bepaalde verkeersovertredingen de doodstraf instelt. Ook dan is de uitwerking onvoldoende, omdat menig een zal menen, dat dit voor hen niet geldt, dat dit hem niet kan overkomen enz. Vergeet niet, dat de dood als een uitblussing van het Ik of de stoffelijke werkelijkheid, voor de meeste mensen niet als een persoonlijk gebeuren voorstelbaar is. In het gehele leven heeft de mens nu eenmaal de neiging zich tegen regels en wetten te verzetten, deze te negeren enz. Slechts angst of eigen belang kunnen hem er toe brengen tot een erkenning van algemene regels, wetten en waarden over te

gaan. Zelfs dan is deze erkenning veelal niet innerlijk, of maakt men voor zich uitzonderingen, die men anderen niet toestaat.

Vergeet niet, dat wij reeds vaststelden, dat het gezag altijd ergens gehaat wordt. Zelfs de politieman, die uiterlijk gewaardeerd en als vriend beschouwd wordt, zal als drager van gezag - mogelijk als een vaderbeeld - toch ook ergens gehaat worden. Het enige gezag, dat een mens kan aanvaarden, is het gezag van een God of instantie, waarmee hij zich kan vereenzelvigen ofwel het gezag, dat hijzelf of over zichzelf uitoefent. Zodra echter het gezag, dat wordt uitgeoefend, geen bevredigende erkenning vindt in de buitenwereld, is men niet gelukkig en zal men vaak dit gezag verloochenen, om erkenning - voor het Ik in feite, in naam vaak voor de bron van het gezag - te verkrijgen.

Op grond van dit alles herhaal ik: de oplossing van de problemen in het verkeer mogen niet gezocht worden in een steeds verder gaande regeling. Volgens mij zou men de oplossing moeten zoeken in een steeds vereenvoudigen en verminderen van alle wetten, gebods- en verbodsbepalingen, zodat de eigen verantwoordelijkheid van de mens in het verkeer steeds toeneemt. Gelijktijdig dient men de consequenties van een falen - ongeacht de oorzaak daarvan - te vergroten.

Ik geeft een voorbeeld ter verduidelijking:

Iemand veroorzaakt met een auto een ongeval. De schade is materieel en brengt geen persoonlijk letsel. Men maakt hiervan een aantekening. De derde maal, dat een dergelijk ongeval plaats vindt binnen een bepaalde tijd - zeg bv. 1 jaar - is de auto verbeurd, terwijl de rijbevoegdheid wordt ontnomen en eerst na examen en strenge keuring - waarvoor men zelf de kosten moet dragen - weer het recht verwerft, een auto te bezitten en daarin te rijden. Reden van dit ingrijpen: de bestuurder heeft blijk gegeven zijn voertuig, dat door hem klaarblijkelijk als een soort wapen tegen zijn medemensen wordt gebruikt, niet op verantwoordelijke wijze te kunnen hanteren. Zo goed als men een geweer, een revolver, een mes in beslag kan nemen, omdat het als wapen gebruikt werd, of zelfs maar kan worden, zo kan men m.i. ook een voertuig in beslag nemen, dat t.a.v. de medemens even dodelijk kan zijn als een wapen. Op dezelfde wijze zou men op kunnen treden tegen mensen, die kleine overtredingen regelmatig en als gewoonte begaan: zij geven blijk van een mentaliteit, die niet past bij het verkeer. Indien zij er niet toe kunnen komen een minimum aan regels op te volgen lijkt het mij voor anderen minder gevaarlijk, wanneer men hen tot voetgangers degradeert.

Aan de voetganger kunnen wij misschien minder doen. Hier zou de oplossing misschien juist kunnen liggen in een gedwongen verzekering, waarvan de premie hoger wordt in verhouding tot het aantal overtredingen, dat men begaat. Je kunt hem moeilijk zijn schoenen afnemen en die verbeurd verklaren, nietwaar? Ik ga hierbij uit van het standpunt, dat men voorzichtiger zal worden naarmate de consequenties, die aan een overtreding verbonden zijn, groter worden. Ik ben mij er van bewust, dat dit voorstel niet onmiddellijk en zonder meer bruikbaar is. Maar het heeft het voordeel, dat de gevaarlijkste verkeersovertreders voor langere tijd uitgeschakeld worden.

Een andere fout bij het regelen van het verkeer is, dat men ofwel teveel rekening houdt met het gemak van een bepaalde instantie, dan wel tracht om de deelnemers van het verkeer zo weinig mogelijk hinder te bezorgen. Dit voert vaak tot halve oplossingen, die in wezen ergere problemen veroorzaken dan zij oplossen.

Voorbeeld: Ergens is in een straat eenrichtingverkeer noodzakelijk. Dit ressorteert weinig werkelijk effect, omdat het verkeer nu omwegen gaat zoeken, en zo elders dezelfde noodzaak schept enz. Het zou dus beter zijn alleen daartoe bruikbare wegen te bestemmen voor doorgaand verkeer, maar de stadswijken verder zoveel mogelijk zo af te sluiten, dat men slechts in één richting gaande kan circuleren zonder de mogelijkheid te hebben, vanuit deze wijk via een "kortere" weg een andere stadswijk te bereiken. Met deze maatregelen wijst men alle doorgaand verkeer uit in wijken en straten, die daarvoor in wezen niet bestemd zijn. De werkelijke overlast, die een dergelijke maatregel aan velen bezorgt, blijkt beperkt te zijn,

wanneer men zich eenmaal gewend heeft aan de nieuwe situatie, terwijl het probleem blijvend opgelost is. Verder moet men zich realiseren, dat juist op de spitsuren velen geneigd zijn bepaalde knooppunten, verkeerslichten, politieagenten te ontgaan en daarvoor een weg kiezen langs vaak smalle en voor druk verkeer niet geschikte straten, zo nieuwe problemen scheppende. Maar dergelijke regelingen zullen waarschijnlijk op veel verzet stuiten. Daarom lijkt het mij beter, ineens afdoende maatregelen te treffen. Op den duur is men daarmee zeker beter uit.

Nu geldt dit voornamelijk in dorpen en steden. Maar wat te doen op de grote wegen? M.i. zou het het beste zijn, een ieder vrijelijk zijn gang te laten gaan, met dien verstande, dat elke ernstige overtreding en elk veroorzaakt ongeval onmiddellijk gevolgd wordt door het ter plaatse in beslag nemen van het betrokken voertuig. Als in de stijl van: u hebt een overtreding begaan, u hebt een ongeval veroorzaakt? Goed. Stapt u maar uit. U kunt gaan lopen. Dit klinkt hard en onredelijk, dat weet ik wel. Maar het gaat hier niet om een bestraffing. Het gaat om het verzekeren van de veiligheid van het verkeer. En dergelijke maatregelen kunnen iemand er toe brengen even na te denken, voor hij onvoorzichtig inhaalt, snijdt, een te hoge snelheid rijdt enz. Nu neemt men vaak een risico, omdat men meent dat het wel gaat. En als al een overtreding geconstateerd wordt, nu ja, pech. Maar het zal met de gevolgen wel loslopen. Maar als je weet dat de kans bestaat, dat je wordt aangehouden en verder kunt gaan wandelen, dan denk je wel twee keren na, vooral wanneer het je al eens is overkomen.

Het is noodzakelijk, de deelnemers aan het verkeer zo te conditioneren, dat hij geheel past in het schema, zich geheel zal aanpassen bij de beschikbare mogelijkheden. Iemand conditioneren gaat nooit wanneer je je beperkt tot halfheden en zachte maatregelen, vooral wanneer er geen mogelijkheid bestaat, een systeem van beloningen te hanteren. Belangrijk is ook, dat bestraffingen altijd worden gehanteerd op dezelfde wijze. Wanneer men in het verkeer de ene maal wel bestraft en een volgende maal niet, zal een ieder aannemen, dat hij zelfs, al wordt hij betrapt, wel niet bestraft zal worden en neemt voor zich vaak alleen de gunstige mogelijkheden als waarschijnlijk aan en zal daardoor in dit verband zich aangemoedigd voelen om naar believen bepaalde maatregelen te negeren.

O, ik weet zeer wel, dat dit alles door deskundigen als irreëel of toch nooit te verwezenlijken zal worden beschouwd. Toch zal het er eens van moeten komen. En het is beter nu te handelen, terwijl men nog een overzicht heeft, dan later tot paniekmaatregelen over te moeten gaan, die dan waarschijnlijk veel te laat eerst effect sorteren. Denk niet, dat dit alles nog ver in de toekomst ligt. In de USA zijn reeds grote steden, die hun verkeerssysteem binnen 5 jaren volkomen zullen moeten herzien, daar anders alle verkeer in de stad onmogelijk zal zijn geworden. In Londen zal een herziening in bepaalde delen zelfs binnen 3 à 4 jaren doorgevoerd moeten zijn, andere delen binnen 12 jaren. Voor Nederland kan worden gezegd, dat de verkeerscondities binnen 10 jaren zodanig zullen moeten worden, dat men op publieke vervoer terug zal moeten vallen, omdat het wegvervoer op vele plaatsen zich zo traag zal bewegen, dat men de mogelijkheid niet meer heeft binnen redelijke tijd langs deze weg zijn doel te bereiken. Let wel: dit geldt niet alleen voor het verkeer in de steden, maar ook voor vele buitenwegen. De aanpassing daarvan, aan de eisen van het verkeer, is binnen de huidige methode van werken niet mogelijk. De enige oplossing is: een steeds straffere verkeersdiscipline en een afnemen van het aantal auto's in persoonlijk bezit.

Zolang het bezit van een auto een prestige zaak is, zal een werkelijke vermindering van het aantal wegvoertuigen - bij een groeiende bevolking - niet mogelijk zijn. Zodra de auto een gebruiksvoorwerp wordt, dat in de eerste plaats gewaardeerd wordt volgens zijn praktisch nut en rendement, zal de verkeersdichtheid het verzadigingspunt wel steeds benaderen, maar niet werkelijk bereiken. Vergeet hierbij niet, dat de mens naar een erkenning, een bevestiging van de belangrijkheid, de bereiking van zijn ego zoekt. Zolang dit is gelegen in het bezit van een auto, zal hij leven, economische positie en alles er aan wagen, vele ongemakken op de koop toenemende, om maar in een auto te kunnen rijden. Op het ogenblik, dat het alleen een kwestie wordt van verkeer, maar van meesterschap in vervoer en het gebruik van vervoersmiddelen, zal hij dezelfde offers willen brengen, om overal vooral op tijd te kunnen zijn.

Hij zal daartoe de eenvoudigste methode zoeken en zo afstand doen van een vervoermiddel, dat hem tijd kost en vertragingen doet ondergaan.

Alle genoemde aspecten van het verkeer staan dus kennelijk in verband met de wijze van denken en reageren van de doorsnee mens. Verder blijken denken en gedrag van de mens grotendeels bepaald te worden door gewoonten, waarvan hij slechts met grote moeite af durft wijken. Dit geldt zowel voor hen, die het verkeer moeten regelen, en daarbij bij voorkeur de oude en beproefde middelen proberen, zelfs wanneer blijkt, dat deze niet werkzaam meer zijn. Men probeert het dan met meer, niet met anders regelen, als ook voor de deelnemers aan het verkeer zelf.

Voorbeeld: Wanneer men eenmaal gewend is voor het plannen van een bepaald project, zeg een weg, enkele jaren te nemen, dan kan de aanleg van die weg hoogste noodzaak zijn, maar de planning zal niet noemenswaard versneld kunnen worden. Men houdt zich aan de beproefde procedures. Improvisatie blijkt wel degelijk mogelijk voor tijdelijke projecten, maar zodra het een meer blijvend project betreft, moet er teveel over gepraat worden of het anders misschien nog niet beter zou zijn.

Wij zien dit overigens bij alle mensen, zowel wanneer het om de wetenschap als om de godsdienst gaat: zodra het belangrijk wordt, zal de mens praten, maar slechts moeizaam tot daden komen, omdat men alles perfect wil hebben en zeker wil zijn van zijn succes, zo zijn ego bevestigend. Men vergeet hierbij al te vaak, dat iemand die het verdorsten nabij is, meer heeft aan een beker water nu dan aan een rivier over 5 jaren. Dit geldt voor het geestelijk leven van de mens, voor de maatschappij zowel als voor de verkeerssituatie. Overal horen wij grote beloften: "later zal het zo worden, later zal het probleem geheel opgelost zijn." Men maakt plannen en ontwerpt de politieke toekomst tot het jaar 2000, de economische vooruitgang in of komende 20 jaren en treft voorzorgen voor verkeerssituaties, die verwacht kunnen worden in 1972. Maar alles wat nu, in verband met de nu bestaande behoeften en noden wordt gedaan, is - al lijkt het soms nog zo modern - gemiddeld 10 jaren bij de werkelijke behoeften en noodzaken ten achter.

Mensen spreken vol vuur over alles, wat zij zullen doen en beleven wanneer zij eenmaal in de hemel zijn. Maar daarover vergeten zij te beginnen met nu te leven. Toch meen ik, dat men er beter aan toe is, wanneer men vandaag een korreltje geluk, een korreltje vreugde weet te vinden, wanneer men vandaag één enkele daad stelt, waarvan men kan zeggen: "zij had zin, zij was goed", dan wanneer men geheel zijn leven niets anders doet dan spreken over alles, wat men zal gaan doen. Het is volgens mij beter tien keren te falen in zijn pogen, dan zijn tijd te verspillen aan het ontwerpen van perfecte plannen, die toch nooit tot uitvoering komen. De doorsnee mens echter wil liever spreken over later, wil liever duizend plannen maken, dan eenmaal het risico van een mislukking lopen. Want wanneer hij faalt, is, zo meent hij, het beeld van zijn belangrijke Ik door de mislukking aangetast.

Dit geldt niet alleen maar voor het persoonlijke Ik, maar is ook de kern van de plannenmakerij en de weinige doortastendheid van departementen, gemeenten, instanties, verenigingen. Men vereenzelvigt zich daarmee en wil gaarne de oude, platgetreden paden blijven gaan dan het risico lopen, dat de voorstelling van onfeilbaarheid, fermheid enz. teloor zou gaan. Ja, vaak zien, wij, dat mensen kennelijke fouten blijven ontkennen, verkeerde plannen doorzetten, juiste oplossingen onmogelijk maken, omdat zij niet willen erkennen, dat zij niet juist gehandeld hebben. Dezelfde onzekerheid is de oorzaak van het zich krampachtig vasthouden aan plannen, die in wezen niet meer doeltreffend zijn, de angst, te moeten improviseren.

Maar wij spreken over moderne psychologie en het verkeer. De moderne psychologie geeft een verklaring van vele verschijnselen in het verkeer en maakt ons bv. duidelijk, waarom de klaar-overtjes bij vele mensen sympathie wekten, maar door anderen werden genegeerd en in gevaar gebracht. De een is vertederd door het kind, dat gewichtig - en vaak nog correct ook - met zijn "spiegelei" zijn vriendjes veilig doet oversteken, de ander heeft een hekel aan kinderen, en beschouwt de kleine verkeersamateurs als onrechtmatige hinderpalen op zijn haastig pad van volwassene.

Er waren mensen, die zich bv. hadden geërgerd aan kinderen, die voor hun huizen aan het rolschaatsen waren, toen zij in de middag wilden rusten. Hun houding bracht daarna verschillende klaar-overtjes tot schrikken. Zij stopten wel, maar op een wijze, die gevaarlijk was, alleen om deze kinderen hun misnoegen te doen bemerken.

Al te vaak vergeet men, dat de mens zijn innerlijke spanningen en problemen op de wereld pleegt uit te leven. Zolang hij daarbij alleen de beschikking heeft over zichzelf, is dit niet zo erg. Zodra hij echter beschikt over een grotere macht, bv. een voertuig, dat in staat is met een snelheid van 100 km/u een last van 800 kg. voort te bewegen, heeft zijn Ik een gevaarlijk verlengstuk gekregen. Wij hebben nu te maken met iemand, die ook via dit voertuig zijn spanningen en problemen op de wereld afreageert. Dit voertuig wordt dan tot een gevaar, want het is in wezen een wapen, waarmee men desnoods 40 tot 50 mensen gelijktijdig kan schaden of verpletteren.

Ik noem nu maar een kleine wagen met een kleine last. Maar er zijn voldoende voertuigen op de weg, die een vermogen hebben van 6 tot 12 ton last. Dit zijn werkelijk wel zware wapens. Dezen in handen te geven van mensen, die hun ongenoegen via het voertuig trachten af te reageren, omdat zij immers niet opzettelijk een ongeval zullen veroorzaken, staat ongeveer gelijk aan het in handen stellen van kinderen van een geladen pistool met de opmerking: het kind wil toch immers niemand ermee doden? Maar in de maatschappij stelt men nu eenmaal aan de bestuurders van voertuigen alleen vaardigheidseisen en houdt men met hun karakter enz. geen rekening. "Zo is het nu eenmaal. Ik geloof zo ik doe zo, want mijn vader heeft voor mij zo geleefd en gedaan. Al zou de wereld er aan ten gronde gaan, zo alleen is het goed, want zo is het altijd geweest." Dat horen wij niet zo vaak, maar de praktijk wijst er steeds weer op. Zelfs nieuwlichters zijn vaak alleen nieuwlichters, omdat hun voorvaders nieuwlichters waren.

Misschien begrijpt u reeds, waar ik naar toe wil. Ik heb getracht duidelijk te maken aan de hand van het verkeer en de psychologische invloeden, die wij daarin terug vinden, dat de mens voortdurend feilbaar is. Naar ik meen is aangetoond, dat de mens voortdurend wordt beïnvloed door factoren, die althans in hun resultaten nooit bepaald kunnen worden aan de hand van bepaalde regels. Daarnaast meen ik duidelijk gemaakt te hebben, dat de mens zich bij voorkeur richt naar het oude en vertrouwde en zich slechts onder pressie zal aanpassen aan nieuwe voorwaarden van leven en werken. Daarmede heb ik dan ook gesteld, dat de mens de werkingen van deze tijd en de vernieuwing, waartoe zij voeren, niet gemakkelijk zal kunnen aanvaarden, omdat dit een verandering van inzichten en zelfs gewoonte zal vergen. Voor alles zal het de mens moeilijk vallen een nieuwe visie te verkrijgen, niet alleen op de wereld, God of de medemensen, maar vooral op zichzelf. Dit impliceert het aanvaarden van beperkingen, ook daar, waar hij meende alleen rechten te bezitten. Het houdt in, dat men verantwoordelijkheden moet dragen, die hij meende aan andere over te kunnen dragen, dat hij anderen vrijheden zal moeten toestaan, die hij misschien onjuist acht, omdat alleen resultaten en niet stellingen zonder bewijs van kracht zullen zijn.

Hij zal ook moeten begrijpen, dat het er niet meer in de eerste plaats om gaat, wie of wat je nu eigenlijk wel bent, maar om de vraag of men zich aan de eisen zal kunnen aanpassen, die de nieuwe tijd de mensen stelt. Reeds nu stelt de wereld, zowel in de economie als in het verkeer, geheel andere eisen dan bv. 40 jaren geleden. Mechanisatie, uitbreiding van productie, vernieuwingen in technisch opzicht vergen van de mens gelijktijdig grotere beheerstheid en grotere vrijheid dan vroeger denkbaar was. Faalt hij in beheersing, dan gaat zijn beschaving daaraan ten onder. Faalt hij in vrijheid, dan ontstaat een soort mierenstaat, waarin de individuele waarden van de mens teloor gaan. De mensen van heden begrijpen dit zeer goed. Maar gelijktijdig willen zij zich niet aanpassen en zoeken zij wanhopig naar een middel, om toch op de oude weg voort te kunnen gaan. Deze weigering zich aan te passen komt hoofdzakelijk voort uit de grote omvang van de consequenties: men kan eenvoudig niet geloven, dat het zo erg zal zijn.

De atoomdood van de gehele wereld is iets, waarover men praat, wat men propagandistisch hanteert, waar men bang voor is, maar waaraan eigenlijk niemand werkelijk gelooft. Zelfs zij, die beseffen wat kan gebeuren, zijn geneigd aan te nemen, dat er een uitweg is, een plekje op

aarde, een schuilplaats, waarin zij gespaard zullen blijven. Daarom zullen vooral consequenties, die wel onmiddellijk binnen het voorstellingsvermogen van de mens liggen, grotere invloed hebben. Gebrek aan voedsel, geen dak boven je hoofd hebben ligt reeds dichterbij. Pijn lijden doet een nog sterker beroep op de mens en zijn angsten, direct verlies, directe gevolgen, brengt de snelste en beste weg om de mens tot een wijzigen van zijn houding, een veranderen van zijn gewoonten te brengen. Onmiddellijke en pijnlijke gevolgen van een daad of instelling dragen meer bij tot de verandering van de mens, dan alle idealen en alle godsdienstige systemen, alle reclamecampagnes tezamen. Ik vrees, dat de mens zich zeer snel zal moeten aanpassen, zowel in het verkeer als elders, indien hij niet al zijn mogelijkheden wil verliezen. Daarom meen ik, dat men in de menselijke samenleving meer op gevolgen dan intenties zal moeten letten, dat men de nadruk zal moeten leggen op feiten en bezwaren van reële aard, daarbij de mens eenvoudig door de gevolgen dwingende zich bij de werkelijke feiten neer te leggen en zich daaraan aan te passen.

Hiermede is mijn inleiding ten einde. Ik kan natuurlijk niet in ruim 3 kwartier alle aspecten van het verkeer, of alle psychologische middelen, die in verband daarmee worden gebruikt, of gebruikt zouden kunnen worden, te bespreken. Ik realiseer mij dit zeer wel en hoop, dat uw vragen de nadruk zullen leggen op die aspecten, die volgens u van belang zijn.

Goedenavond, vrienden.

HET BEANTWOORDEN VAN VRAGEN

Goedenavond, vrienden.

U hebt dit tweede gedeelte zelf in handen. Mag ik dus de eerste vraag van u?

Vraag: Zou de door u gestelde maatregelen niet haat opwekken bij de diehards en zo nog meer brokken veroorzaken?

Antwoord: In het begin misschien. Maar zelfs de diehard zal beseffen, dat hij door deze houding zichzelf steeds meer in de perikelen brengt. Stel, dat zijn wagen in beslag is genomen en hij toch in een andere wagen blijkt te rijden. Hij raakt ook de tweede wagen kwijt - of degene, die haar tot beschikking stelde - betaalt een hoge boete en gaat voor langere tijd de gevangenis in. Waar bij elk nieuw vergrijp de consequenties zwaarder worden en daaronder niet alleen hijzelf, maar ook zijn zaken en gezin zouden lijden, blijft hem niet veel anders over dan te aanvaarden, dat hij minder telt dan het geheel, vooral wanneer men zich niet de moeite geeft hem tot een straf te veroordelen, maar eenvoudig - na gedaan onderzoek en openbare uitspraak - in belang van de algemene veiligheid, enige tijd aan de circulatie onttrekt. In deze dagen dient men het individu zoveel mogelijk vrijheid te geven. Voor de gevolgen van misbruik - opzettelijk of niet opzettelijk - zal hij de volle aansprakelijkheid moeten dragen. Een rekening houden met de afzonderlijke waarden van het individu betekent, dat de noodzakelijke materiële vernieuwing onmogelijk wordt.

Dit mag natuurlijk niet in een dictatuur ontaarden, zodat de meerderheid van een volk zijn toestemming zal moeten geven voor dergelijke maatregelen worden genomen. Maar indien die goedkeuring er is, zal men ook hard toe moeten grijpen en niet aarzelen desnoods, ten bate van het geheel, de enkelingen, die weigeren zich te voegen, te beoordelen en te behandelen naar de gevolgen, die hun daden voor de gemeenschap hebben. Deze hardheid zal echter geheel onpersoonlijk moeten blijven en mag nooit in haat of iets dergelijks ontaarden, zelfs niet wanneer de tegenstanders hen wel haten. Dit betekent, dat ook betrokken instanties in de openbaarheid zullen moeten werken en op dezelfde voorwaarden getuigen zullen moeten, als degenen die gecorrigeerd worden. Misschien vindt u dit geen juiste mentaliteit. Ik acht haar echter te verkiezen boven de algemeen heersende mentaliteit, die blind is voor de werkelijkheid.

Realiseert u zich, dat op het ogenblik in het verkeer per dag meer mensen worden gedood, of levenslang ongelukkig worden, dan bij de ramp in Bali?

Wanneer men nog enkele jaren op de oude weg doorgaat, zullen er per dag meer slachtoffers zijn van het verkeer, doden en gewonden, dan per dag in de oorlog van 1914 - 1918 aan alle fronten gezamenlijk vielen. Deze aantallen zijn groot. Maar omdat de slachtoffers enkelingen zijn, over geheel de wereld verdeeld, wordt met hen niet zozeer gerekend en telt men deze verliezen aan mensenlevens en menselijk geluk niet zwaar. Moet men dan toelaten, dat de waarde van een mensenleven in het verkeer steeds verder devalueert? Of moet men, de menselijke waarden en het menselijke leven eenvoudig niet achten, omdat er mensen zijn, die menen, dat zij belangrijker zijn en bij het treffen van maatregelen gaan haten? Men zou de maatregelen in de geest van het door mij gestelde moeten doorvoeren en vooraf voldoende propaganda daarvoor moeten maken.

Vraag: Zou de verplichting om bij de behandeling van slachtoffers aanwezig te zijn niet meer opvoedend werken?

Antwoord: Dit is geheel afhankelijk van de gevoeligheid bij de mens voor het lijden van anderen. Niet alleen zijn er mensen, die de onaangename indrukken eerder als een reden tot zelfbeklag dan tot verdere voorzichtigheid zouden nemen, maar er zijn zelfs mensen, die het lijden van anderen prettig vinden, of daarvoor geheel onverschillig zijn. Onder dezen komt een zeker aantal verkeerszondaars voor en dezen zijn veelal juist de diehards, waarvan de eerste vraag spreekt.

Daarom meen ik, dat deze maatregel alleen nooit voldoende zal zijn. Wel ben ik het met u eens, dat de mens over het algemeen te weinig wordt geconfronteerd met de persoonlijke gevolgen en het persoonlijk lijden van een verkeersslachtoffer. Onmatig grote gevolgen, die uit een schijnbare onachtzaamheid voortkwamen. Vergeet echter niet, dat deze maatregelen - die men reeds hier en daar neemt - evenzeer grote haat en fel verzet in de mensen wekken als de door mij besproken mogelijkheden

Vraag: Maar er zal toch een zekere overeenkomst moeten zijn tussen de gevolgen en de aard van ongeval? Men kan toch niet alles met één maat meten?

Antwoord: U gaat ervan uit, dat men de gevolgen dus moet bestraffen. Er is in dit geval niet in de eerste plaats een nadruk op het verbeteren van het verkeer of de maatschappij, maar op een bestraffen van feiten. Wanneer wij er van uitgaan, dat elk ongeval ergens onachtzaamheid, een falen als achtergrond heeft, bestraffen wij de veroorzaker van het ongeval niet, maar beschermen wij de maatschappij, door alle elementen, die nalatig of onachtzaam zouden zijn, eenvoudig te dwingen, deze instelling te veranderen, ofwel afstand te doen van - in dit geval - deelname aan het verkeer in een voertuig.

Uw denkwijze komt voort uit het feit, dat de maatschappij op het ogenblik in het strafrecht probeert te hinken op twee benen. Aan de ene kant wil men onrecht bestraffen, omdat dit de enige bescherming van de maatschappij lijkt te zijn, aan de andere kant wil men degene, die een fout heeft gemaakt opnieuw opvoeden naar het normbegrip van de maatschappij. Met geen van beide pogingen boekt men waarlijk en blijvend succes. M.i. heeft men het recht niet, een medemens te "bestrafen". Wel heeft men de taak de maatschappij te beschermen, waarbij dan intenties en nalatigheden even wraakbaar zijn als feiten. Iemand, die een ander probeert te vermoorden, is voor de maatschappij even gevaarlijk als iemand, die werkelijk iemand vermoordt. Het is vaak het toeval, dat het verschil uitmaakt tussen een geslaagde en niet geslaagde moordpoging. Een verschil van strafmaat is dus in wezen onrechtvaardig. Wil men de moord voorkomen, dan dient men er zeker van te zijn, dat degene, die trachtte te moorden, dit deed, of zelfs maar bewijsbaar de intentie daartoe had, een andere mentaliteit krijgt of uit de maatschappij verwijderd blijft.

Vraag: Ik vind dit alles wel wat hard.

Antwoord: Waar. Maar vergeet niet, dat juist de halfheid, de zachtheid van de tot nu getroffen maatregelen, ertoe voert, dat men steeds verdere zachtheid eist, terwijl de uitwerking van de getroffen maatregelen steeds minder wordt. Nogmaals: geen straf, maar een beveiligen van de gemeenschap. Dat is het doel. Om dit te bereiken dient men hard te zijn. Vergeet niet, dat dit een zuiver praktisch en stoffelijk aspect is, waarbij wij niet, zoals in de geest, rekening kunnen houden met de ontelbare schakeringen, die mogelijk zijn tussen Licht en duister.

Overigens wil ik nog opmerken, dat de zachtheid van een maatregel veelal geldt in gevallen, waar de belangen van delen der gemeenschap worden bedreigd of geschaad, maar dat men daar, waar de belangen van de staat worden geschaad, of de inzichten van de staat niet worden erkend, in vele gevallen met een hardheid optreedt, die onredelijker is dan de door mij gestelde algemene maatregelen. Denk eens aan het landbouwschap en de boeren. Zou de hardheid van optreden, die men klaarblijkelijk daar wel verantwoord acht, dan niet passend zijn, wanneer het gaat om mensenlevens? Ik meen dan ook, dat de hardheid, die ik hier bepleit, gezien de omstandigheden, het maatschappelijk bestel en de instelling van vele mensen, niet alleen gerechtvaardigd, maar op den duur zelfs onvermijdelijk zal zijn.

Ik stel de punten inderdaad wat extreem. Maar zonder dit zou mijn betoog de noodzakelijke duidelijkheid, naar ik vrees, ontberen.

Vraag: Bij de veilig verkeerspropaganda maakt men gebruik van z.g. "Shock propaganda". Heeft dit nu een gunstig of een ongunstig resultaat?

Antwoord: M.i. weinig of geen resultaat op de punten, waar dit noodzakelijk is. In wezen dus ongunstig. Zij vestigt de aandacht op het ongeval, maar alleen bij de verkeersdeelnemers, die hieraan weinig behoefte hebben, n.l. degenen, die zich de tijd gunnen om te kijken.

De werkelijke doorbijters zeggen echter ofwel: mij kan dit niet gebeuren, of hebben niet eens de tijd en de aandacht om te kijken. Ik meen dan ook, dat men het bij verkeerspropaganda zou moeten zoeken in slagzinnen en woord, vooral indien dit zo is geformuleerd, dat het bijna een grap is en zo herhaald wordt door degenen, die er kennis van nemen.

Voorbeeld: Wegwijzer, waarop: Station 5 km. Ziekenhuis: meer dan 60 km./uur. Rijd rustig en geniet de schone natuur. Rijd haastig en rust op ons fraaie kerkhof, enz. Men schept op deze wijze een tendens, waardoor de meeste mensen op den duur zullen gaan zeggen: meer dan 60 km/u betekent ziekenhuis of kerkhof, en daarom voorzichtiger worden. Men zal echter niet steeds dezelfde leuzen door geheel het land mogen herhalen, doch zal een groot aantal van dergelijke leuzen moeten aanbrengen, zodat men ze "verzamelen en uitwisselen" kan. Een enkele zin heeft het nadeel, dat men er al snel blind en doof voor wordt. Daarom: steeds hetzelfde thema, maar in ongetelde variaties. Dit zou m.i. meer positieve resultaten geven van de "shock" propaganda met kapotte wagens enz. enz. die de sensatielust prikkelt en misschien zelfs het verlangen naar het zien van een "echt" ongeluk aanwakkert.

Vraag: Bij veilig verkeerspropaganda in Duitsland gebruikt men o.m. subliminale prikkels: het zeer kort tonen van de afbeelding van een auto ongeval, rond 1/100 sec. Is gunstig of ongunstig resultaat te verwachten?

Antwoord: Misschien kan dit een gunstig resultaat hebben. Want men heeft hier te maken met indrukken, die in het onderbewustzijn worden vastgelegd, zodat de voorzichtigheid bij het rijden hierdoor vaak vergroot wordt, omdat geen bewust verzet tegen de indruk mogelijk is. Ik vraag mij wel af, of hiermede niet te sterk wordt ingegrepen in de innerlijke en persoonlijke vrijheid, de waarde van het eigen bewustzijn van de mens. Zolang een maatregel of propaganda de mens de mogelijkheid tot bewust oordelen laat, zal hijzelf kunnen beslissen en behoudt hij zijn vrijheid van denken, zelfs bij de meest harde maatregelen.

Op zich zou dit, ter wille van de verkeersveiligheid, misschien aanvaardbaar geacht kunnen worden. Maar laat men het met dit doel heden toe, zo zal men morgen hetzelfde middel gebruiken, om een bepaalde regering tegen het werkelijk belang en de werkelijke inzichten van de mensen aan het bewind te houden, overmorgen om een bepaald geloof te propageren en de dag daarna, om de mensen via hun onderbewustzijn tot aankoop van bepaalde artikelen te dwingen.

Hierdoor wordt de mens zijn vrijheid van denken en op den duur zelfs zijn persoonlijk leven ontnomen. Hij wordt gelijk geschakeld. Ik meen, dat deze wijze van propaganda dus ergens indruist tegen de rechten van de mens. Ik erken dus de waarde van de methode, maar heb op zedelijke gronden bezwaar tegen het gebruik ervan. M.i. voert het aanvaarden van deze methode op een enkel vlak zonder twijfel tot een misbruik maken van deze techniek voor andere doel-

einden. Naar ik meen, zal men, eenmaal de wettigheid vaststellend voor een enkel doel, deze misbruiken niet gemakkelijk kunnen voorkomen.

Vraag: In de aanpassingsstoornis tussen mens en buitenwereld - het verkeer - speelt, zoals gezegd, het gevoel van eigenwaarde, het ego, een belangrijke rol. Naar ik meen, spelen ook de volgende factoren een rol: Aanpassingstempo, stemmingsondergrond, instinctiviteit, sociale gezindheid, moraliteit, handelingsprikkel en motoriek, reactievermogen. Gaarne commentaar.

Antwoord: Het gestelde is juist. Ook het reactievermogen speelt een grote rol bij de aanpassing aan de eisen van het moderne verkeer. Het is echter mogelijk een gemiddeld reactievermogen vast te stellen. Zou men de mensen er aan kunnen gewennen, een zekere marge te houden t.a.v. eigen reactietijd, dan zou reeds veel kwaad voorkomen kunnen worden.

De stemmingsondergrond is zeer belangrijk omdat zij de wijze bepaalt, waarop men de mens in het verkeer zal benaderen, voor deelname aan het verkeer zou dan ook een behoorlijke mate van zelfbeheersing noodzakelijk moeten worden geacht.

Instinct kan getraind worden. Hier zijn de door mij genoemde conditioneringsmethoden en vele anderen bruikbaar.

Handelings-motoriek vergt ervaring, gewoonte, welke door training verkregen kan worden.

Het aanpassingstempo van de mens kan niet in korte tijd gewijzigd worden. Daarom zou niemand in het verkeer mogen worden gesteld, zonder een proeve van aanpassing te hebben afgelegd. De aanpassing aan het verkeer is nu eenmaal noodzakelijk, wil dit op redelijke wijze afgehandeld kunnen worden.

Ideaal gesteld betekent verkeer in deze zin: Een reeks van regels, waaraan een ieder zich vlot, maar zonder voor zich uitzonderingen te maken of te vergen, houdt, om op deze wijze met anderen tot een zo vlot en soepel mogelijke samenwerking te komen binnen het gestelde kader.

Er zijn echter altijd weer mensen, die menen, dat een uitzondering voor een keer niet zo erg is. Juist om hen van het tegendeel te overtuigen, is een zekere hardheid in de handhaving van de regels noodzakelijk. Geen straf dus, maar eenvoudig een direct ingaand brevet van onbekwaamheid, met als implicatie: u kunt het nog niet. Ga dus eerst maar eens een tijdje leren. Dan kunt u later bewijzen, dat u beter zijt aangepast bij de behoeften en omstandigheden.

Men zal dit hard en onredelijk willen noemen, maar ik verzeker u, dat alleen deze hardheid de mogelijkheid zal scheppen om de beperkte mogelijkheden, die men heeft om het steeds toenemende verkeer op redelijke wijze te verwerken, ten volle te benutten met zo weinig mogelijk onherstelbaar leed en onherstelbare schade.

Wij kunnen nog stellen, dat de achtergrond van de persoon - zijn milieu, omstandigheden, opvoeding, kortom zijn plaats in het sociaalbestel - zijn houding tegenover de gemeenschap bepalen. Iemand, die minderwaardigheidsgevoelens heeft, of agressief is tegen de wereld, zal dit niet alleen tot uiting brengen in de soort voertuig, die hij ambieert, maar ook in zijn hantering daarvan. Sommige bestuurders van kinderwagens trachten zelfs hun gevoelens te uiten door tegen de hielen van hen, die voor hen gaan, te rijden. Ook dit ruim baan "opeisen" is een poging om eigen meerwaardigheid of belangrijkheid te bewijzen. Wanneer echter de gevolgen van deze acties inhouden, dat voor anderen kenbaar de minderwaardigheid wordt aangetoond, zal men zich van dergelijke methoden onthouden.

Ten laatste zij opgemerkt, dat de aanpassing altijd binnen redelijke grenzen zal moeten blijven: de werkelijk onvermijdelijke en voor eigen welzijn, zowel als het welzijn van anderen noodzakelijke minima. Want wie zich te zeer aan anderen wil aanpassen, zal zijn eigen persoonlijkheid vaak zozeer verwateren dat hij in wezen geen persoonlijkheid en eigen wil meer overhoudt. Dan verdwijnt de mens en treedt het bijna redeloze kuddedier in verschijning.

Vraag: Welke maatregelen zou u aanbevelen, wanneer een ongeval voortkomt uit een gebrek aan onderhoud van de wagen? Wat, wanneer er sprake is van een materiaal fout?

Antwoord: In beslagname van de wagen als omschreven, met in het tweede geval de mogelijkheid, na geleverd bewijs, de leverancier aan te klagen en voor alle uit het ongeval voortkomende schade - incl. het tijdelijk gemis van rijbevoegdheid - aan te spreken.

Dus: u rijdt in de wagen en bent er voor aansprakelijk. U bent de wagen in ieder geval kwijt enz. Maar wanneer blijkt, dat een ander, waarop u zou moeten kunnen vertrouwen, schuld of mede schuld heeft, zult u van deze uw kosten terug kunnen vergen. Het geleverde bewijs kan tevens dienen, om u sneller dan normaal de toelating tot hernieuwde keuring en rijvaardigheidsproef te verschaffen. Dit zal er toe bijdragen, dat controle op materiaalfouten streng is en voorkomt een mentaliteit van nu ja, dat gaat nog wel. Dit speelt zowel bij monteurs, handelaren als kopers heel vaak een rol. Natuurlijk is er iets voor te zeggen, dat men voor een fabrieksfout niet aansprakelijk is maar laat men die uitzondering op de regel toe, dan rijden opeens alle wegen vol met fabrieks- en materiaalfouten. Dus: eerst de algemene maatregelen toepassen, daarna een ruime mogelijkheid geven om redress te zoeken.

Ik wil nog opmerken, dat mijn stellingen inderdaad zeer hard, ja, onbarmhartig lijken, zolang men zich niet realiseert, hoeveel leed bv. een slachtoffer, met ruggengraatkwetsuur en daaruit resulterende verlammingen, moet dragen. Daarnaast leeft de mens op aarde om bewust te worden. Wanneer harde maatregelen en ervaringen daartoe bijdragen, zo zijn zij daarmee alleen voor mij reeds gerechtvaardigd.

De mens komt niet alleen op aarde om zichzelf gelijk te blijven, of zonder moeilijkheden en geschillen te leven. De natuur zelf dwingt de mens tot voortdurende strijd, tot voortdurende aanpassingen en veranderingen, opdat hij verandere en zo worde tot een wezen, dat bij het verlaten van de wereld meer waarde bezit, geestelijke zowel als voor zijn eigen wereld, dan op het ogenblik dat hij haar betrad.

Voor wij afscheid van elkander nemen, wil ik dan nog enkele punten naar voren brengen en hoop daarmee niet te veel van uw geduld te vergen.

Ik bepleitte hardheid. Dit lijkt mij noodzakelijk, omdat de mensen vergeten schijnen te hebben, hoe zij hard tegenover zichzelf moeten zijn.

Wij spreken nu over verkeer en de psychologische achtergronden daarmee verbonden. Maar voldoende is dit niet. Want in verband met het gehele leven wordt geconstateerd, dat de mens zacht, zelfzuchtig en vaak ook hard en harteloos tegenover anderen pleegt te zijn. Hij zoekt steeds de weg van de minste weerstand en schuift, waar het even kan, alle aansprakelijkheden van zich af.

Kan een mens echter waarlijk leven - zeker in deze tijd- zonder waarlijk vanuit zichzelf actief te zijn? Kan men volstaan met een afwachten, tot een ander het voor u doet? Kan er iets bereikt worden in geestelijk of materieel opzicht, wanneer u eigen verantwoording schuwt en steeds maar op een ander blijft wachten? Moet men niet zelf leren, een besluit te nemen? Dient men niet zelf zijn conclusies te trekken, zonder zich daarbij afhankelijk te stellen van anderen?

Het is aardig te spreken over goddelijke krachten en goddelijk Licht, over oorzaak en gevolg en andere kosmische wetten. Zolang wij echter deze dingen alleen maar beschouwen als iets, wat ook voor ons wel eens een keer zal komen, bereiken wij niets, zijn wij niets waard. Wij moeten beseffen, dat het vaak tot onze levenstaak behoort verantwoordelijkheden te aanvaarden, ook al is dit niet aangenaam en denken anderen er misschien anders over, wij moeten voor alles weer leren, hard te zijn tegenover onszelf.

Wanneer wij fouten maken, mogen wij onszelf daarvoor niet, zoals velen doen, onbewust en vaak ten koste van anderen bestraffen, maar dienen wij bewust de fouten zo goed mogelijk ongedaan te maken. Daartoe dient men eerst innerlijk zijn fouten te bezien en te overwegen,

wat zij in wezen zouden kunnen betekenen, wat wij kunnen doen om deze fouten om te buigen, tot zij ons deugden worden.

Misschien lijkt dit wat overbodig, wat overdreven. Misschien denkt u, dat men zich zo onnodige last bezorgt. Maar zonder dit kunt u als mens niet volledig rijpen, kunt u als geest niet groeien.

Alleen langs deze weg kan men tot een bewust en verantwoordelijk mens worden, die zijn innerlijke krachten niet verwaarloost of overdrijft, maar ze volledig gebruikt op zo juist mogelijke wijze.

Alleen op deze wijze kan men zijn verstand op de juiste wijze gebruiken: openstaande voor alle dingen en toch eigen waarde, eigen denken en behoeften eerst beleven. Dan alleen kan men waarlijk openstaan voor alle dingen.

Daarom, vrienden, hebben wij op deze avond gesproken over verkeer, maar tevens gesproken over een van de grootste fouten van deze tijd: slapheid, afschuiven van verantwoordelijkheid en het ontvluchten aan het besef van eigen fouten en zelfs van feiten en begrippen, die bij eigen gemakzucht niet passen.

Ik dank u voor uw aandacht. Goedenavond.

(tweede deel aanmerkelijk verkort)