

# PUBLICATIE

VAN DE

## NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

---

### RAPPORT VAN HET AMERIKAANSCH CONGRES VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID.



NIX — BANDOENG

1005 F 40

1921

De groote beteekenis, welke moet worden gehecht aan de bestudeering van aan het verkeer over de gewone wegen — inzonderheid aan het motorverkeer — in het belang van de veiligheid te stellen eischen, heeft het Dag. Bestuur doen besluiten ondervolgende puntsgewijze de aantekeningen weer te geven, die in de buitenlandsche vakbladen zoo gepubliceerd zijn uit het :

## RAPPORT VAN HET AMERIKAANSCH CONGRES VOOR DE VEILIGHEID OP VERKEERSWEGEN.

gehouden 15 en 16 December 1924.

Het zich uitbreidende aantal verkeersongevallen in Amerika (voor ongeveer 85 % te wijten aan het motorverkeer), die in 1923 ten gevolge hadden: den dood van 22.600 en de zware verwonding van 678.000 personen, naast een economisch verlies ter waarde van 600 millioen dollar, (welke cijfers op een vermeerdering van 80 % in de laatste zeven jaren wijzen), gaf aanleiding tot de bijeenroeping van bovengenoemd congres.

Het Congres werd bijeengeroepen door den Secretaris van Handel, met het doel gegevens ter zake te verzamelen en maatregelen te beramen ter vermindering van het aantal verkeersongelukken.

Aanwezig waren vertegenwoordigers van: de politie, de openbare lichamen, belast met de zorg voor wegen en verkeer, verzekeringsmaatschappijen, veiligheids-commité's, kamers van koophandel, vakverenigingen, automobiilverenigingen, autofabrikanten, en verschillende andere nationale groepen.

Gedurende zes maanden hebben acht commissies zich met het voorafgaand sectie-onderzoek beziggehouden.

Deze commissies behandelden de vraagstukken m.b.t.

1/ statistieken, 2/ verkeers-toezicht, 3/ technische kwesties, 4/ stadsaanleg en -uitbreiding, 5/ verzekering, 6/ opvoeding, 7/ het motorvoertuig, en 8/ verhoudingen tot het publiek.

De rapporten dezer commissies zijn, na verspreiding op ruime schaal, welke uitvoerige openbare gedachtenwisseling ten gevolge heeft gehad, door het Congres punt voor punt onder de oogen gezien.

Het vraagstuk heet in hoofdzaak een kwestie van organisatie, welke moet rusten op een basis van gezonde wetgeving.



De oplossing moet gericht zijn : ten eerste op de verzekering van een vrije en gelijkmatige ontwikkeling van het verkeer ; ten tweede op streng toe te passen verkeersregelingen ; en ten derde op samenwerking van alle daartoe in aanmerking komende organisaties.

Gelijke, onpartijdige toepassing van redelijke bepalingen, door een goed georganiseerd en voor zijn taak berekend politie-corps, is een eerste vereischte voor vermindering van het aantal verkeersongevallen. Maar zelfs de beste inrichting der wegen, de volmaaktste verkeersregelingen en de strengste toepassing hiervan, zijn niet doeltreffend, indien verantwoordelijkheidsbesef bij de voertuigbestuurders en bij voetgangers ontbreekt !

Het Congres acht preventieve maatregelen, in den vorm van uitgebreide bepalingen op stadsaanleg en wijkbouw („city-zoning”) noodzakelijk.

Als geen contrôle bestaat op de bebouwing van particulieren grond, is het zelden mogelijk verkeerswegen zóó te traceeren, dat deze aan de voor de toekomst te stellen eischen voldoen.

Het Congres beveelt haar bevindingen en conclusies aan bij de wetgevende en uitvoerende autoriteiten, bij betrokken verenigingen en maatschappijen, en bij voertuigbestuurders en voetgangers.

## I. GRONDBEGINSELEN OP WETGEVEND GEBIED.

Volgens de meening van het Congres bestaat de neiging om te veel ondergeschikte kwesties bij wet te regelen. Dit verdeelt de verantwoordelijkheid en bemoeilijkt het streven naar uniformiteit.

Wetten moeten alleen hoofdzaken regelen.

De vaststelling van gedetailleerde voorschriften behoort aan de daartoe bevoegde autoriteit te worden overgelaten binnen de door de wet gestelde grenzen.

Het aantal beperkende wets- en andere bepalingen mag een noodzakelijk minimum niet overschrijden.

De verkeersgeschiedenis toch leert, dat zulke bepalingen, in het leven geroepen zonder de noodige overweging van economische eischen, steeds tot een mislukking hebben geleid.

### **De Federale Regeering.**

De taak van de Federale Regeering, m.b.t. de verkeersveiligheid blijve beperkt tot : verzameling en verwerking van gegevens omtrent bestaande voorschriften en de toepassing hiervan, de Staten ter zake aanmoedigend in het vertrouwen, dat op grond van de resultaten van Haar arbeid verder uniformiteit vrijwillig door de verschillende Staten zal worden nagestreefd.

### **De Staats-regeering.**

De Staat, als souvereine politieke eenheid, moet wetten vaststellen, welke in het algemeen het verkeer betreffen, en verder o. a. de bevoegdheden regelen der Locale Ressorten, tot het maken van nadere voorschriften ter zake.

Staatswetten beheerschen geheel de geen Locaal Ressort vormende gebieden en dragen de instelling van Regeeringsbureau's voor de uitvoering van verkeersvoorschriften.

Bedoelde bureau's, welke elk zoowel een zelfstandig geheel als een onderdeel van eenig departement kunnen zijn, dienen te beschikken over het noodige geschoolde en ervaren personeel voor de behandeling van rij- en nummerbewijzen, voor de keuring van bestuurders, voor het regelen van het verkeer, voor het onderzoek van ongelukken en voor het toezicht op de naleving der voorschriften voor den bouw en het onderhoud van voertuigen.

Verkeersregelingen behooren in het algemeen door den Staat te worden vastgesteld en niet door de Locale Ressorten. De Staats-ambtenaren moeten voldoende ruime bevoegdheden bezitten om nadere voorschriften ter detaillering van het verkeerstoezicht in het leven te roepen.

Aan de gemeentelijke autoriteiten worde slechts de regelingen van uitsluitend plaatselijk belang overgelaten.

### **Het Gemeente-bestuur.**

De politie moet een verkeersafdeeling hebben met voldoende personeel.

De werkzaamheid van deze afdeeling moet in hoofdzaak gericht zijn op de verzekering der verkeersveiligheid.



Aan de naleving van Staatswetten en -bepalingen op het verkeer, moet door bedoeld deel van het politie-corps de hand worden gehouden.

### Verkeers-regeling.

In alle Staten en Gemeenten moeten bepaalde voorzieningen getroffen worden m. b. t. het grondig en tijdig onderzoek naar de noodige faciliteiten voor en regelingen van het verkeer.

In groote steden, met een zeer gecompliceerd verkeer, is het wenschelijk voor dit onderzoek een speciale verkeers-commissie in te stellen, wier taak moet zijn het verkeer te bestudeeren en plannen te maken tot verbetering van minder goede toestanden.

Het kan aanbeveling verdienen deze commissie deel te doen uitmaken van het lichaam, dat de plannen van stadsaanleg en -uitbreiding opmaakt.

### Overwegen.

Vermijding van overwegen door weg- of spoorwegverlegging of door kruising op verschillend niveau, is de eenige afdoende oplossing van het overwegen-probleem.

Terzake moet volgens een weloverwogen plan te werk worden gegaan, waarbij eerst de gevaarlijkste, in wegen met druk verkeer voorkomende overwegen moeten worden opgeheven.

Zulks wordt bemoeilijkt door de zeer groote kosten daarvan en zou dus, indien algemeen uitgevoerd, te zware financieele lasten (aan het publiek) opleggen. Het is daarom gewenscht, dat door de betrokken autoriteiten gemeenschappelijk een plan worde vastgesteld, na nauwgezette overweging van de voor- en nadeelen, welke aan opheffing van bepaalde overwegen verbonden zijn.

Bij het traceeren van nieuwe wegen moeten overwegen zoo-veel mogelijk worden vermeden.

Opheffing of beveiliging van overwegen zijn m. b. t. de de verkeersveiligheid van zoo overwegend belang, dat bij het bestemmen van gelden t.d.v. spoorwegen en gewone wegen, zij de voorkeur moeten genieten boven andere te treffen veiligheidsmaatregelen.

### Verkeers-rechtbanken.

Zoowel in steden als op het platteland behooren rechtbanken ingesteld te worden voor de vlugge en doeltreffende berechting van overtredingen op verkeersgebied.

Staats-toezicht op den plaatselijken gang van zaken bij deze berechting, voor zoover noodzakelijk om uniformiteit in deze te waarborgen en misbruik van bevoegdheid te voorkomen, is in het belang van het publiek.

### Uitreiking van rijbewijzen.

Het behoort verboden te zijn een motorvoertuig te besturen zonder een rijbewijs te bezitten.

Na in werking treding van een deze aangelegenheid regelende wet moet gedurende een redelijken tijd voor reeds geoefende bestuurders de gelegenheid open staan om zonder nader examen een rijbewijs te verkrijgen.

De dienst, welke vorenbedoelde wet opvolgt, behoort de volledige bevoegdheid te bezitten om een rijbewijs te weigeren, of een reeds afgegeven rijbewijs voor een zekeren tijd of voor goed in te trekken.

Vóór het afgeven van een rijbewijs behoort de dienst in kwestie de geschiktheid van den betrokken aanvrager om motorrijtuigen te besturen vast te stellen door een onderzoek naar zijn lichamelijke en verstandelijke vermogens alsmede naar zijn kennis van de wetsbepalingen ter zake en door een demonstratie te eischen van zijn kundigheid in het besturen van een motorrijtuig.

Aanbevolen wordt de Staten den minimum leeftijd te laten vaststellen, welke voor het verkrijgen van een rijbewijs bereikt moet zijn. Deze uitreiking behoort zeker niet te geschieden aan personen, die den 16-jarigen leeftijd nog niet bereikt hebben.

### Straffen.

Roekeloos rijden en ander flagrant negeeren van de rechten der overige weggebruikers, behooren streng te worden tegengegaan.

Bij wet behooren straffen te worden vastgesteld voor verkrachting van verkeersbepalingen, zoo b. v. (tijdelijke)



intrekking van rijbewijzen bij bewezen zorgeloosheid, op onverantwoordelijke wijze rijden, rijden gedurende het verkeer onder den invloed van sterken drank, e.d. Strengere straffen moeten vaststaan voor het besturen van motorrijtuigen door personen, wier rijbewijs (tijdelijk) is ingetrokken.

In de (motorrijtuig)wet behooren bepalingen te zijn opgenomen, volgens welke het nummerbewijs van een auto, waarmede roekeloos, of in strijd met de voorschriften werd gereden, met letsel van personen of beschadiging van goederen tot gevolg, na wettige vaststelling van bedoelde overtreding (tijdelijk) kan worden ingetrokken.

### **Snelheid**

Snelheidsbepalingen voor voertuigen moeten in de eerste plaats gericht zijn op het tegengaan van roekeloos rijden. Rijden met een, in verband met het overige verkeer meer dan redelijke en behoorlijke snelheid of op een wijze, welke personen of goederen in gevaar brengt, behoort als onwettig te worden beschouwd.

Ter bevordering van uniformiteit behooren snelheidsbepalingen door den Staat goedgekeurd te worden, welke goedkeuring worde onthouden aan bepalingen, welke de maximum-snelheid kleiner dan 24 km./uur vaststellen.

Locale Ressorren behooren de bevoegdheid te hebben maximum-snelheids-zones in te stellen, onder verplichting de grenzen dezer zones duidelijk aan te geven.

Op het platteland worde, inplaats van invoering eener absolute maximum-snelheid een snelheid grooter dan 56 km./uur „prima facie” als onredelijk beschouwd. De bestuurder zal eventueel de redelijkheid van de door hem bereikte, grootere snelheid overtuigend hebben aan te toonen.

### **Titel van eigendom.**

Alle Staten behooren het beginsel van de inschrijving van titels van eigendom op automobielen te aanvaarden, als één van de werkzaamste middelen tegen diefstal en zoo, wegens het verband tusschen diefstal en ongelukken, voor de veiligheid.

### **Rapport en onderzoek van ongelukken.**

Waar thans nog niet bestaand, behooren bepalingen te worden gemaakt, welke een tak van het Staatsgezag (bij



voorkeur den Staatsdienst, welke bevoegd is tot uitreiking en intrekking van rijbewijzen) bestemmen om de verkeersongelukken te onderzoeken, onverschillig of zij in Locale Ressorten of daar buiten voorgevallen zijn.

Bij wet worde voor betrokkenen het rapporteren van ongelukken, welke ernstig letsel aan personen of beschadiging van goederen tengevolge hadden, verplichtend gesteld en voorzien in passende straffen bij nalatigheid ter zake. Bedoelde rapporten worden verzameld en op gezette tijden worde van wege den Staat een overzicht hiervan toegezonden aan de rechtbanken en aan de autoriteiten, die de zorg dragen voor de naleving van verkeersregelingen.

### **Veiligheidspropaganda op scholen.**

Onderwijs, betreffende de verkeersveiligheid en het voorkomen van verkeersongelukken behoort opgenomen te worden in het leerplan van openbare en particuliere inrichtingen van onderwijs.

### **Instelling van speelplaatsen.**

In Gemeenten behooren voldoende speelplaatsen beschikbaar te zijn, zeker voor elke school één, zoowel met het doel de kinderen van de straat te houden, als met het oog op het veiligheidsonderwijs.

Toezichthebbenden op speelplaatsen behooren speciaal onderricht in veiligheidsmaatregelen te hebben genoten. Evenals de scholen behooren speelplaatsen zooveel mogelijk zóó gelegen te zijn, dat de kinderen om er naar toe en er vandaan te gaan geen drukke verkeerswegen behoeven te kruisen.

### **Beschikbaarstelling van verkeers-faciliteiten.**

Voor het uitvoeren van een practisch plan, verkeers-faciliteiten betreffende (wegen van voldoende afmetingen, niet te steile hellingen of te scherpe bochten, leuningen of borstweringen op gevaarlijke punten, voldoende vrij uitzicht bij bochten en kruisingen, opheffing of beveiliging van overwegen, wegverlichting, weg(straat)naamborden, verkeersteekens, enz.), moeten op systematische wijze middelen beschikbaar worden gesteld.

## II. GRONDBEGINSELEN OP ADMINISTRATIEF GEBIED.

De wetgevende macht behoort de nadere regeling, betreffende verschillende onderwerpen mogelijk te maken.

Ondervolgende onderwerpen omvatten niet alle administratief te regelen kwesties, doch de belangrijkste, welke door de verschillende (congres)commissies naar voren zijn gebracht:

### Gelijkvormigheid.

Gelijkvormigheid is in verkeersregelingen een eerste vereischte.

Het gaat hiermede tusschen absoluut uniforme zaken (definities, regels van den weg, teekens, bepalingen bij het passeeren van overwegen, enz.) en uit den aard der zaak ongelijke, doch zooveel mogelijk uniform te regelen kwesties (ongevalen-rapporten, regels voor stilstaande voertuigen, bepalingen omtrent ontwerp, uitrusting, toezicht en onderhoud voor motorvoertuigen, enz.).

### Statistieken.

Statistieken, betreffende verkeersongelukken, zijn van zoo overwegend belang voor een goed begrip van te treffen maatregelen in verband met het veiligheidsprobleem, dat vervaardiging, verwerking en bekendstelling er van in elken Staat of elk Locaal Ressort noodzakelijk is.

Haar waarde hangt voor een belangrijk deel af van een prompte en veelvuldige publicatie.

### Ongevallen-rapporten.

Bij het onderzoek van ongelukken behoort gezocht te worden naar gegevens, welke duidelijk uitwijzen of het betrokken ongeval te wijten was aan:

a/ roekeloosheid, zorgeloosheid of tekortkomingen van personen;

b/ mechanische gebreken van het voertuig; dan wel

c/ plaatselijke materiele toestanden.

Gegevens ter zake kunnen verdeeld worden in die, betreffende:

a/ plaats;

b/ tijd (van den dag);



- c/ soort ;
- d/ weersgesteldheid ;
- e/ toestand van den weg ;
- f/ verlichtingstoestand (van den weg) ;
- g/ fysieke toestand van betrokken personen ;
- h/ ervaring van den bestuurder ;
- i/ leeftijd en geslacht van de(n) besturende(n) persoon ;
- j/ verhouding van bestuurder tot eigenaar ;
- k/ toestand van den auto ten tijde van het ongeluk ;
- l/ snelheid van den auto ten tijde van het ongeluk ;
- m/ primaire oorzaak van het ongeluk ;
- n/ overtreding van de verkeersbepalingen of de (motorrijtuigen)wet ;
- o/ leeftijd en geslacht van de bij het ongeluk gewonden personen ;
- p/ ernst der verwondingen ;
- q/ schatting van aan eigendommen toegebrachte schade ; en
- r/ voorgestane maatregelen ter voorkoming van dergelijke ongevallen.

### Ongevallen overzichts-kaarten.

Kaarten behooren te worden aangelegd, waarop (door een zwarte stip) gerapporteerde ongevallen op de betrokken plaats worden aangegeven, om te kunnen nagaan waar ongelukken het veelvuldigst voorkomen.

### Verkeerstellingen.

Speciale regelingen voor het verkeer in bepaalde straten, o.a. door plaatsing van automatische signalen, verbod van bepaalde soorten vervoermiddelen, aanwijzing van hoofdverkeerswegen, richting-aanduiding voor het verkeer, enz., behooren getroffen te worden op grond der resultaten van doelmatige verkeerstellingen in overeenstemming met een algemeen verkeersplan.

### Verkeersverdeeling.

In zeer drukke centra en daar, waar een groot aantal voertuigen tusschen ver afgelegen plaatsen verkeert, trachte men het verkeer met trams, vrachtauto's en personenauto's van elkander te scheiden (over verschillende wegen te verdeelen).

Onnoodig gebruik van woonwegen voor doorgaand (vracht) vervoer worde tegengegaan.

### **Bebouwingsplannen en wijkindeeling.**

Verkeersongelukken zijn voornamelijk te wijten aan het voertuigverkeer. De kans op ongevallen kan zeer vermindert worden door een doeltreffende inrichting van het wegennet.

In elke Gemeente zullen dus de plaatselijke toestanden en problemen ter zake nauwkeurig bestudeerd moeten worden, waarbij speciale aandacht dient te worden gewijd aan :

a/ de vraagstukken, vastzittende aan kruising à niveau van drukke straten onderling of met (electrische) spoorwegen, met het doel door hertraceering het aantal van zulke kruisingen te verminderen en door kruising op verschillend niveau, waar een kruising onvermijdelijk is, het gevaar voor het verkeer op te heffen ;

b/ de vraagstukken m.b.t. de indeeling van het verkeer in groepen en het verschaffen van de noodige faciliteiten voor elke groep, wat het in bepaalde wijken indeelen van een stad, b. v. in industrie-, zaken- en woonwijken, met zich brengt ;

c/ de inrichting van verkeerscentra en de mogelijke ontwikkeling van buitenwijken, met het doel rechte hoofdverkeerswegen te krijgen, zóó ver uit elkaar gelegen, dat de stadsgedeelten er tusschen groot genoeg zijn, om plaatselijk winkels, scholen, ontspannings-gelegenheden, enz. te kunnen op- of inrichten ; en

d/ de door de topografische gesteldheid van het terrein en door de huidige stadsontwikkeling gewezen mogelijkheden om neven- en (of) ringstraten aan te leggen voor doorgaand (vracht)vervoer.

### **Ruimte voor stilstaande voertuigen.**

Elke Gemeente behoort op grond van overwegingen, betreffende de thans heerschende plaatselijke toestanden en de te verwachten toekomstige ontwikkeling, uit te maken, op welke wijze voldoende plaats voor stilstaande voertuigen zal worden verschaft.



### **Ontwerp en inrichting der straten.**

Een goed wegen(straten)plan en zorg voor voldoende ruimte t. d. v. stilstaande voertuigen zijn geboden met het oog op het verkeer.

Daarbij moet voor elken (elke) weg (straat) bepaald worden de juiste maat voor : breedte, straal van afrondingen bij hoeken, vrijen uitkijk, enz. en de noodzakelijke inrichting met : vlucht-heuvels of -eilanden, lantaarns, verkeerssignalen, verkeerslijnen, enz. Deze zullen naar den aard en de breedte van den weg verschillen.

### **Belangrijkheid van neven-centra en satilliet-steden.**

Het is voor elke streek of Gemeenten-groep noodzakelijk voor de ontwikkeling van industrie- en zaken-neven-centra nauwgezette plannen te maken, met het doel een passende decentralisatie te bevorderen en te voorkomen, dat deze neven-centra overbelast worden door het verkeer ter plaatse.

### **Verband tusschen weg(straat)-capaciteit en de ontwikkeling van particulier grondbezit.**

Elke Gemeente behoort naast het vaststellen van aard, breedte en loop harer wegen (straten) tegelijkertijd door wijkbouwverordeningen den aard, het gebruik en de afmetingen der belendende gebouwen te bepalen, en waar dergelijke wijkbouwverordeningen reeds bestaan, behoort bij het ontwerpen van hoofdverkeerswegen rekening te worden gehouden met haar invloed op den aard en omvang van het verkeer.

### **Speelplaatsen en scholen.**

Elke Gemeente behoort een onderzoek in te stellen naar in haar gebied voorkomende mogelijkheden tot inrichting van speel- en ontspanningsplaatsen van voldoende afmetingen en in genoegzaam aantal, ten einde den weg als speelplaats overbodig te maken.

De speelplaatsen moeten evenals de scholen zóó gelegen zijn, dat de er naar toe en vandaan gaande kinderen geen drukke verkeerswegen behoeven over te trekken.

Bij onderverdeeling van wijken behoort voldoende ruimte voor openbare ontspanningsplaatsen te worden bestemd.

## **Verband tusschen verkeersmiddelen.**

Elke Gemeente behoort bij het opmaken van haar verkeersplan voor oogen te houden, dat het motorverkeer het snelverkeer over rails aanvult, niet daarmee is strijd is.

### **Algemeen verkeers- en wegenplan noodzakelijk.**

Om doeltreffende maatregelen voor de verkeersveiligheid te kunnen nemen, moet een Gemeente één alles omvattend verkeers- en wegenplan ontwerpen.

In dat plan moeten worden opgenomen; de verkeerswegen, de ruimten voor stilstaande voertuigen en de noodige wegverbeteringen binnen en buiten de Gemeente (het laatste voor zoover bebouwing te verwachten is).

Het verkeers- en wegenplan moet harmonieeren met een eveneens op te maken plan voor railtransport en met de wijkbouwverordeningen.

## **STADS- EN BUITENWEGCONSTRUCTIE.**

### **Verkeersbreedte.**

De rijverkeersstrook van elken verbeterden buitenweg behoort voldoende breedte te hebben voor 2 voertuigrijen, van elken stadsweg voor 3 voertuigrijen indien geen en voor 4 indien wel een trambaan aanwezig is.

Straten met druk verkeer behooren breeder te zijn.

De rijverkeersbreedte behoort een veelvoud te zijn van de breedte der enkelsporige verkeersstrook; hierbij behoort voor motorverkeer op 2.70 m. en voor tramverkeer op 3.00 m. breedte gerekend te worden.

### **Aanlegbreedte.**

Voldoende aanlegbreedte moet verzekerd worden met het oog op: vrij uitzicht in bochten, langs den weg stilstaande voertuigen en toekomstige verbreeding der verharding, vóórdat de waarde van den grond dit bezwaarlijk maakt.

Wandelpaden moeten zóó aangebracht worden, dat zij in de toekomst gemakkelijk verbreed kunnen worden.



### **Plaats voor stilstaande voertuigen.**

Om stilstand van voertuigen op de verkeersstrook te kunnen voorkomen, behoort bij buitenwegen òf doorlopend òf op afstanden van maximum 90 m. voldoende verharde plaatsruimte naast de verkeersstrook aanwezig te zijn.

Het is over het algemeen ondoenlijk stadswegen voldoende breed te maken om onbeperkten stilstand van voertuigen te kunnen toelaten.

### **Hellingen.**

Zoowel de veiligheid als economische overwegingen vorderen, dat in belangrijke verkeerswegen hellingen van meer dan 6 % indien eenigszins mogelijk vermeden worden.

### **Bochten.**

De minimum straal van bochten in belangrijke verkeerswegen behoort 90 m. te bedragen.

Sterke hellingen mogen daar ter plaatse niet voorkomen.

### **Dwarsprofiel.**

De dwarshelling der verharding moet zoo gering zijn, als mogelijk is in verband met de voldoende afwatering hiervan. In bochten moet de verharding verbreed en op één oor gelegd worden.

Tusschen bochten en rechte gedeelten van de verharding behoort het dwarsprofiel een geleidelijken overgang te vertoonen.

### **Hekken.**

Bij ophoogingen behooren langs de bermen van den weg voldoende sterke hekken ter beveiliging van het verkeer aanwezig te zijn.

### **Vrij zicht.**

Bij belangrijke verkeerswegen behooren van af den weg in aantocht zijnde voertuigen op een afstand van minimum 90 m. zichtbaar te zijn.

Deze eisch kan tot gevolg hebben, dat : advertentie-borden (al staan deze op particulier terrein) moeten worden verwijderd,

boomen geveld moeten worden en neuzen van uitloopers bij bergwegen moeten worden afgegraven.

### **Straatkruisingen.**

Bij straatkruisingen moet zoo mogelijk de eventueel aan een straat te geven helling doorloopen, zeker die in hoofdverkeerswegen.

De straal der afronding van den trottoirband moet in normale gevallen minimum 4,50 m. bedragen, in bijzondere gevallen minimum 6.00 m.

### **Bruggen.**

Alle bruggen moeten voor twee enkelsporige verkeersstrooken minimum 6,60 m. in den dag wijd zijn.

Bestaande bruggen van geringere breedte moeten verbreed of vernieuwd worden.

Voor de veiligheid van voetgangers op bruggen behooren of doorlopende trottoirs of voldoende uitwijkplaatsen (welke de verkeersstrook niet mogen vernauwen) te worden aangebracht.

### **Omwegen.**

Omwegen, die in bijzondere gevallen gemaakt moeten worden (in aanbouw zijnde wegen of bruggen), behooren met zorg gekozen, voldoende onderhouden en door duidelijke wijswijzers aangegeven te worden.

### **Onderhoud en sneeuwopruiming.**

Voor de veiligheid is het noodzakelijk, dat de verharding en bermen van den weg in goeden staat worden gehouden. Hierbij behoort inbegrepen te zijn een prompte sneeuwverwijdering op hoofdverkeerswegen.

In drukke straten behooren herstellen of opbreken van de straten zooveel mogelijk te geschieden gedurende tijden van minimum verkeer.

### **Het aangeven van snelheids-zônes.**

Plaatselijke maximum-snelheden en bijzondere verkeersbepalingen behooren op in het oog vallende wijze te worden aangegeven door uniforme teekens op daarvoor geschikte plaatsen bij het begin en einde van de betrokken zône.



## Teekens en signalen.

Waarschuwingsteekens bij gevaarlijke punten, weg- en afstandwijzers bij belangrijke kruisingen en splitsingen, en teekens, welke bijzondere verkeersregelingen aangeven, zijn noodzakelijk voor een veilig rijverkeer.

Voor teekens (zoowel verlichte als niet verlichte) worden de volgende kleuren aanbevolen (welke verder voor geen enkel ander doel in verband met den weg behooren te worden gebruikt): rood voor „stoppen”; groen voor „doorrijden”; geel voor „betrachten van voorzichtigheid” (b.v. bij bochten). Voor kruisingen zijn afzonderlijke waarschuwingsteekens aan te brengen. Op rooden en groenen achtergrond (der teekens) moeten witte, op gelen zwarte letters gebruikt worden. Wegen afstandwijzers moeten wit en zwart gekleurd zijn.

Behalve kruisingen, waarvoor afzonderlijke teekens worden aanbevolen, behooren scherpe bochten, sterke dalingen en vernauwde plaatsen in den weg (b.v. bruggen) als gevaarlijk te worden beschouwd en met het in het oog vallende gele waarschuwingsteekens te worden aangegeven.

Roode „stopsteekens” behooren te worden gebezigd bij de toegangen tot hoofdverkeerswegen.

## Overweg-beveiliging.

Overwegen behooren zoo goed mogelijk beveiligd te worden.

Uniforme waarschuwingsborden en op de verharding aangebrachte teekens moeten bij elken voor het publiek toegankelijken overweg aanwezig zijn.

Waar de omvang van het verkeer zulks wenschelijk maakt, behoort in verdere beveiliging voorzien te worden door middel van: afsluitboomen, roode vlaggen, of goedgekeurde automatische toestellen.

Zooveel mogelijk moet van af den gewonen weg een vrij uitzicht over beide zijden van de spoorbaan mogelijk zijn. Scherpe bochten of plotselinge wijziging van de helling in den weg, een oneffen verharding of andere oorzaken, welke de aandacht van den autobestuurder afleiden, mogen bij overwegen niet voorkomen.

Het laten staan van spoorwegwagens in de nabijheid van onbeveiligde overwegen behoort te worden tegengegaan, daar deze het vrije uitzicht belemmeren.

### **Op de verharding aangebrachte verkeersteekens.**

Buitenwegen behooien bij bochten, heuveltoppen, kruisingen en andere gevaarlijke punten een in het midden der verharding aangebrachte witte verkeerslijn te vertoonen.

Ter plaatse van deze witte lijnen mag stilstaan van voertuigen, ook buiten de verkeersstrooken, niet worden toegestaan. Op rechte en horizontale weggedeelten behoort in het algemeen van zwarte verkeerslijnen gebruik gemaakt te worden — van witte slechts bij kruisingen en overwegen.

Bij drukke kruispunten behooien voetganger-paden (voor het oversteken van den rijweg) op de verharding te worden aangegeven.

Dicht aan de verkeersstrook grenzende voorwerpen als: stoepen, palen, hekken, enz. behooien wit geschilderd te worden.

Op den weg voorkomende hindernissen als kolommen, enz. moeten schuin wit en zwart gestreept worden.

### **Verlichting.**

Stadswegen moeten voldoende verlicht worden, zoodat verkeersteekens duidelijk zichtbaar zijn en dus het gebruik van schijnwerpers overbodig is.

Verticale verlichting van bovenaf („flood lighting”) van verkeersagenten wordt aanbevolen.

Op de Staatsbuitenwegen worde verlichting aangebracht, voor zoover zulks financieel mogelijk is.

## **HET MOTORRIJTUIG.**

### **Remmen.**

In afwachting van het door de bevoegde autoriteiten vaststellen van een maatstaf voor het normale remvermogen, behooien motorrijtuigen (met mogelijke uitzondering van motorrijwielen en zware vrachtauto's) door middel van de dienstrem alleen op een harde, vlakke, schoone verharding bij een snelheid van 32 km./uur binnen een afstand van 15 m. tot stilstand te kunnen worden gebracht.



Met de tweede (of nood)rem moet dit eveneens mogelijk zijn, maar als minimum eisch dient daaraan te worden gesteld, dat zij het voertuig op elke helling, welk het kan bestijgen, stilstaande kan houden.

### **Stuur-inrichting.**

De speling in de overbrengingsorganen der stuurinrichting mag gezamenlijk  $15^0$  niet te boven gaan.

### **Lampen.**

Voertuig-achterlichten moeten helder rood gekleurd zijn, en het gebruik van licht van deze kleur voor eenige andere, uitwendig zichtbare lamp aan het voertuig, behoort verboden te zijn, ten einde te vermijden, dat dergelijke lichten aanzien kunnen worden voor achterlichten van (rijdende of stilstaande) auto's.

„Stop-lichten” (welke aan de voertuigachterzijde het aanzetten der remmen te kennen geven) moeten helder geel gekleurd zijn. De maximum-intensiteit van dergelijke lichten behoort vastgesteld te worden.

Gekleurde lichten op voertuigen, welke op eenige wijze tot verwarring met de normale lichten aanleiding kunnen geven, behooren verboden te zijn.

„Spot-lights” (verstelbare lampen met schijnwerpers) mogen alleen aan de rechterzijde der voertuigen worden aangebracht op zóódanige wijze, dat de lichtbundel nimmer naar de linkerzijde der voertuigen gericht kan worden.

### **Vrij zicht van den bestuurder.**

Bij het ontwerp van auto-carrosseriën behoort gezorgd te worden, dat de bestuurder vanaf zijn zitplaats een zoo vrij mogelijk uitzicht heeft.

Op de voorruit behooren geen teekens of wat ook, dat het vrije uitzicht kan belemmeren, te worden aangebracht.

### **Hoorbare signalen.**

Alle motorrijtuigen behooren voorzien te zijn van instrumenten, waarmede voldoende luide, hoorbare signalen kunnen worden gegeven.

### **Breedte van motorrijtuigen.**

De totaal breedte van eenig motorrijtuig of van eenigen daarop vervoerden last mag niet meer dan 2.40 m. bedragen.

### **TOEZICHT OP- EN ONDERHOUD VAN MOTORRIJTUIGEN.**

Overladen van eenig voertuig (boven het normale vermogen) moet verboden zijn.

In het belang zoowel van de verkeersveiligheid als van een economisch vervoer, zijn periodiek toezicht op-, benevens af- en herstelling van motorvoertuigen noodzakelijk. Ten dienste hiervan behoort een eenvoudige en praktische inspectie-kaart, (voor alle voertuig-fabrikaten bruikbaar) te worden vervaardigd, waarop in het bijzonder de aandacht voor voertuigonderdeelen, welke de veiligheid direct beïnvloeden, wordt gevraagd.

Om de algemeene invoering eener dergelijke kaart te bevorderen, is het wenschelijk, dat deze door het Departement van Handel wordt verstrekt.

Autoriteiten, die het toezicht op de openbare motorvoertuigen uitoefenen, behooren een vast schema voor- en geregelde rapporten betreffende het toezicht op deze vervoermiddelen te doen vervaardigen, teneinde een goed onderhoud daarvan te verzekeren.

### **GEDRAG VAN VOERTUIGBESTUURDERS EN VOETGANGERS.**

#### **Voetgangers en automobilisten.**

Voetgangers en automobilisten behooren elkaar te ontzien. Waar langs buitenwegen wandelpaden zijn aangebracht, behooren voetgangers hiervan gebruik te maken. Waar dergelijke paden niet aanwezig zijn, is voor hen gebruik van den linkerkant der verharding, waar zij het verkeer tegemoet gaan, het veiligst, maar zij behooren daarbij het motorverkeer niet tot uitwijken te dwingen of het op andere wijze te bemoeilijken.

In steden moet het blijven binnen de aangegeven grenzen van veiligheids-zones en straatkruisingen den voetgangers worden geleerd en dit ten slotte van hen worden geëischt.



Bij verkeersopstopping behooren zij uitsluitend met het ver-  
voer méé de straten over te steken.

Autobestuurders behooren aan voetgangers het juiste gebruik  
der veiligheids-zônes en straatkruisingen vrij te laten.

### Regels van den weg.

Op stadswegen en op buitenwegen met druk verkeer be-  
hoort rechts te worden gehouden.

Zware en langzaam rijdende voertuigen behooren, waar  
mogelijk, steeds rechts te houden en de bestuurders daarvan  
moeten (door middel van spiegels of anderszins) zich er  
steeds van overtuigen het overige verkeer niet te hinderen.  
Voertuigen, welke een drukken hoofdverkeersweg willen in-  
gaan of kruisen, moeten eerst geheel tot stilstand worden  
gebracht. Bij alle andere kruisingen moet een voertuig aan  
een ander van de rechterzijde naderend voertuig den voor-  
rang laten, indien de beide voertuigen op ongeveer hetzelfde  
oogenblik de kruising bereiken.

### Inhalen.

Behalve op breede stadswegen, welke twee- of meersporige  
verkeersstrooken voor elke verkeersrichting bezitten, mag een  
voertuig een ander in dezelfde richting rijdend voertuig slechts  
passeeren aan de linkerzijde van het ingehaalde voertuig en  
na voor dit inhalen behoorlijk te hebben gewaarschuwd.  
Inhalen van voertuigen in scherpe bochten, bij het naderen  
van heuveltoppen, bij kruisingen of bij overwegen moet  
verboden worden.

Een voertuig, dat ingehaald wordt, mag zijn snelheid niet  
vergrootten. De bestuurder van het inhalende voertuig heeft  
zorg te dragen, dat door deze manoeuvre het ingehaalde  
voertuig niet van de verharding wordt gedrongen.

Trams, welke stilstaan voor het uitlaten of opnemen van  
reizigers, mogen niet ingehaald worden, indien geen veilig-  
heids-zône of vluchtheuvel voor de reizigers aanwezig is.

### Stilstand van voertuigen.

Stilstaande voertuigen mogen het rijverkeer niet bemoei-  
lijken of in gevaar brengen, of den toegang tot trottoirs  
belemmeren.

Deze eisch brengt mede, het verbieden van stilstaande voertuigen op de verkeersstrook van buitenwegen en het verbieden of streng beperken van stilstaande voertuigen op drukke plaatsen in steden.

### **Met de hand te geven teekens.**

De veiligheid verlangt, dat autobestuurders met de hand teekens geven ter aanduiding dáárvan, dat zij manoeuvres willen maken, welke invloed kunnen hebben op anderer beweging in hun nabijheid Uniformiteit en eenvoud zijn bij zulke teekens van het grootste belang.

Eén enkel waarschuwingsteeken, door het duidelijk uitsteken van den arm van den bestuurder buiten het voertuig, om aan te duiden, dat hij een bocht gaat maken, langzamer gaat rijden, gaat stoppen of achteruitrijden, verdient aanbeveling boven een code van verschillende teekens, welke meer gedetailleerd aangeven, welke manoeuvre de bestuurder wensch uit te voeren.

Voertuigen, welke door hun bouw den bestuurder beletten om de noodige teekens met den arm duidelijk te geven, behooren voorzien te zijn van een mechanische inrichting om de noodige aanwijzingen te kunnen geven.

### **Overwegen.**

Waar de wet geen algeheelen stilstand van het motorvoertuig bij overwegen vereischt, mag de snelheid van een dergelijk voertuig binnen 30 m. van een overweg niet meer dan 24 km./uur bedragen.

Autobestuurders, die een duidelijk zichtbaar teeken tot stoppen van het voertuig bij een overweg, negeeren, behooren te worden gestraft.

### **Banden.**

Het gebruik van sterk gesleten luchtbanden, in het bijzonder om de voorwielen van een motorvoertuig, moet wegens het daaraan verbonden gevaar worden tegengegaan.

## **VERKEERS-POLITIEAGENTEN.**

Een standaardregeling behoort te worden ontworpen voor de keuze en de opleiding van de verkeerspolitie-agenten,



welke regeling bij alle Gemeenten moet worden ingevoerd. Ten behoeve van kleine Gemeenten wordt aanbevolen of de opleiding door den Staat te doen regelen of gelegenheid te verschaffen om ter zake gebruik te maken van de bij groote Gemeenten bestaande opleiding.

## OPVOEDING.

Onderwijs in de verkeersveiligheid en in het voorkomen van verkeersongelukken behoort te worden opgenomen in het leerplan der lagere scholen :

- a/ als onderdeel van een leergang in goed burgerschap, waarbij aandacht wordt geschonken aan de verantwoordelijkheid en verplichtingen, welke onderlinge menselijke verhoudingen medebrengen ;
- b/ als stof voor voorbeelden bij andere leergangen o.a. bij rekenkunde, aardrijkskunde, geschiedenis, lezen, enz. ;
- c/ door opvoedkundige prijsvragen ;
- d/ door de instelling van schooljongens-toezicht en junior-veiligheids-commissie's ;
- e/ door gebruikmaking van bioscoopfilms en dramatisering ; en
- f/ door voordrachten van plaatselijke verkeerspolitie-agenten in uniform.

Het veiligheidsonderwijs behoort op de middelbare scholen te worden voortgezet, waarbij volgens dezelfde beginselen als op de lagere scholen, op hoogere ontwikkeling vereischende en meer wetenschappelijke wijze worde te werk gegaan.

## III. AANWIJZINGEN VOOR SAMENWERKING.

### Vereenigingen van autoriteiten.

De waarde van de door bepaalde lichamen als : de „Eastern Conference of Motor Vehicle Administrators”, de „American Association of State Highway Officials” de „International Association of Police Chiefs” e.a. verrichte diensten wordt algemeen erkend, in het bijzonder, omdat zij het contact vormen tusschen de autoriteiten en het publiek of die lichamen, welke onmiddellijk belang hebben bij het verkeer.

### Officieuse organisaties.

In de voornaamste Gemeenten bestaan officieuse organisaties, aangesloten bij nationale lichamen, welke gedeeltelijk of uitsluitend ten doel hebben de bevordering der verkeersveiligheid, of welke kunnen dienen als kern voor de uitvoering van dit werk (veiligheids-commissies, kamers van koophandel, automobilisten-vereenigingen e.d.).

Daar deze plaatselijke en nationale organisaties geen officiële lichamen zijn, moeten zij in haar arbeid, welke vooral van waarde is bij het verzamelen en verwerken van verkeersgegevens, samenwerken.

Bij alle uitvoerende organen van de Staten en Locale Ressorten worde aangedrongen op zooveel mogelijke samenwerking met officieuse lichamen en organisaties als bedoeld, niet het minst om zich van de publieke medewerking ter zake te verzekeren.

### Automobielfabrikanten.

Automobielfabrikanten nemen de volgende wenken in acht :

Het gaspedaal van den motor behoort zich op voldoende afstand te bevinden van het rempedaal om het gevaar van gasgeven, als bedoeld wordt te remmen, tot een minimum te beperken.

Het rempedaal behoort zóó ingericht te zijn, dat het afglijden van den voet bij neerdrukken van het pedaal, zooveel mogelijk verhinderd is.

Bij voertuigen waar gas- en rempedaal door denzelfden voet bediend moeten worden, moet de voetbeweging van gas naar rempedaal gemakkelijk mogelijk zijn.

De inrichting van motorvoertuigen behoort het remmen met den motor (op steile hellingen) mogelijk te maken zonder beschadiging van het mechanisme.

Dienstremmen behooren op eenvoudige en veilige wijzen door de bestuurders bijgesteld te kunnen worden, zoolang de remvoeringen dienst kunnen doen.

Palinrichtingen bij handremmen behooren durend zeker te werken.

Toetreding van (niet opzettelijk aangebrachte) smeermiddelen tot remvlakken moet onmogelijk zijn.



Voor het schoonmaken van de voorruit, als deze niet geopend kan worden en vrij uitzicht niet op andere wijze verkregen kan worden, behoort een door den bestuurder van af zijn zitplaats gemakkelijk te hanteeren instrument aanwezig te zijn. Het gedeelte van de voorruit vóór den bestuurder moet door hem snel geopend kunnen worden, indien de weersgesteldheid dit noodzakelijk maakt.

Vorm en plaatsing van spiegels voor uitzicht naar achteren behoorlen bestudeerd te worden.

Bij gebruik van „bumpers” behoort de hoogte van het hart dezer instrumenten boven het rijvlak zooveel mogelijk gelijk te zijn.

### Verzekeerings-maatschappijen.

Bij verzekeerings-maatschappijen worde aangedrongen op :  
a/ het bijhouden van gedetailleerde en overzichtelijke lijsten van verkeersongelukken, ingedeeld naar : de oorzaak, de plaats en andere overheerschende omstandigheden, ten behoeve van het ontwerp van een standaardvorm voor de vastlegging der belangrijkste bijzonderheden bij verkeersongevallen en de voorkoming hiervan ;

b/ samenwerking bij het samenstellen en distribueeren van handleidingen, ten dienste van autobestuurders om deze veilige rijgewoonten bij te brengen — deze handleidingen behoorlen in twee afdeelingen te worden gesplitst : één bevattende speciale aanwijzingen voor bestuurders van vrachtauto's, autobussen e. d. en één met speciale wenken voor bestuurders van personenauto's ;

c/ het zooveel mogelijk periodiek toezicht laten uitoefenen op de bij haar verzekerde auto's, waarbij speciale aandacht ware te wijden aan : remafstelling, stuurinrichting, koppeling-mechanisme en verlichtingsinrichting ; en

d/ het nemen van stappen, welke kunnen leiden tot het coördineeren van het thans door haar elk afzonderlijk verrichte werk op het gebied van ongevallen-voorkoming, mogelijk door het instellen van een commissie, samengesteld uit deskundigen op ingenieurs- en veiligheidsgebied, die de verschillende maatschappijen vertegenwoordigen.

### **Ervaring van het groote publiek.**

Aanbevolen wordt het met voortvarendheid aanvatten van werk in het belang van ongevallen-voorkoming door het groote publiek zelf, daar deze voor een groot deel de omstandigheden beheerscht, welke een vermindering van ongelukken mogelijk maken, wat zich zal uitdrukken in geringere kosten voor: publieke aansprakelijkheid, beschadiging van eigendommen en verzekeringpremies.

### **Automobilisten-vereeniging.**

Vele, niet in eenig plan voor wegverbetering opgenomen wegen, dragen een niet onaanzienlijk motorverkeer.

Automobiel-clubs en andere lichamen kunnen nuttige diensten bewijzen en het werk der bevoegde autoriteiten aanvullen, door op zulke wegen verkeersteekens (standaardvorm) bij gevaar opleverende punten te plaatsen. Zij kunnen ook bij hun leden roekeloos rijden tegengaan.

Handels- en motorvoertuig-vereenigingen behooren op- en afladen van vrachtauto's en het rijden daarmee gedurende de tijden van slap verkeer te bevorderen, vooral als het vervoer in drukke districten plaats moet vinden.

### **Bedrijfleiders van transportmaatschappijen.**

Vaste plannen behooren opgemaakt en waar mogelijk uitgevoerd te worden voor de opleiding van employé's van spoorweg-, tramweg-, taxi-, autobus- en andere (autovervoer) maatschappijen, gericht op de verkeersveiligheid en het voorkomen van verkeersongelukken.

### **Scholen en cursussen.**

De opleiding voor het geven van onderricht in de veiligheid, behoort opgenomen te zijn in het leerplan van normaal-scholen, zomerscholen en cursussen voor onderwijzers.

Technische scholen behooren verkeers-specialisten op te leiden of door hiervoor afzonderlijke leergangen in te stellen, of, wat onder de tegenwoordige omstandigheden beter uitvoerbaar schijnt, door bedoeld onderwijs bij dat voor a. s. wegentechnici en -ingenieurs te doen opnemen.



### Veiligheidsopvoeding van het publiek.

Het publiek behoort in de veiligheidsleer te worden ingewijd, waarvoor o. a. de volgende middelen enz. in aanmerking komen :

- a/ artikelen in dagbladen en periodieken ;
- b/ reclame op openbare plaatsen ;
- c/ bioscoopvoorstellingen en lichtbeelden ;
- d/ (radio) omroep-voordrachten ;
- e/ cursussen voor automobilisten ;
- f/ vereenigingen van voorzichtige bestuurders ;
- g/ het opnemen der veiligheidskwestie in het programma van vergaderingen van verschillende organisaties of het houden van voordrachten op deze vergaderingen over het veiligheidsprobleem ;
- h/ de kerk ;
- i/ massa-vergaderingen, enz.

### IV. ORGANISATIE VOOR ONDERLINGE SAMENWERKING.

De conclusies van het Congres voor Verkeersveiligheid behoren onder de aandacht te worden gebracht van de leidende Overheid in elke Gemeente met 5000 inwoners of minder, indien aan een hoofdverkeersweg gelegen.

In elke Gemeente met 5000 tot 25.000 inwoners behoort het volledig verslag van het Congres en van zijn commissies onder de aandacht van de leidende Overheid en van de kamer van koophandel gebracht te worden (indien deze laatste niet bestaat, dan van eenig ander burgerlijk lichaam).

In elke Gemeente met 25.000 tot 100.000 inwoners, waar nog geen speciale organisatie op veiligheidsgebied bestaat, behoren zoo spoedig mogelijk stappen te worden gedaan tot vorming van veiligheid-commité's, wier kern gevormd worde door een commissie van (in de Gemeente woonachtige) vertegenwoordigers.

Bedoelde commité's behoren de Gemeente te brengen tot toepassing der conclusies van het Congres en tot overweging der invoering van een permanent veiligheidsprogramma. In vele steden, als hier bedoeld, bestaan reeds organisaties, welke veiligheidsvraagstukken op haar werkprogramma's

hebben, al bestaat wellicht nog geen afzonderlijke veiligheidsorganisatie. In dit geval behoort van de bestaande organisaties gebruik te worden gemaakt voor de vorming van bovenbedoelde veiligheidscommité's, teneinde de conclusies van het Congres toepassing te doen vinden en eventueel een permanente veiligheidsorganisatie in het leven te roepen.

In elke Gemeente met 100.000 of meer inwoners, waar nog geen veiligheidsorganisatie bestaat, behooren onmiddellijk stappen te worden gedaan voor de vorming daarvan.

Bij de vorming van een dergelijke organisatie behooren alle burgerlijke vereenigingen zooals: kamers van koophandel, handelsvereenigingen, motorvereenigingen, vak-centralen, enz. tot deelname te worden uitgenoodigd.

---

#### IV ORGANISATIE VOOR ONDERLINGE

SAAMWERKING

De conclusies van het Congres voor Veiligheidsorganisatie behooren onder de aandacht te worden gebracht van de lidende Overheid in elke Gemeente met 5000 inwoners of minder, indien aan een noodvervalsing geboden is.

In elke Gemeente met 5000 tot 15.000 inwoners behoort het wettelijk verband van het Congres en van zijn commissies onder de aandacht van de lidende Overheid en van de kamers van koophandel gebracht te worden (indien deze laatste niet bestaan, dan van een ander burgerlijk lichaam).

In elke Gemeente met 15.000 tot 100.000 inwoners, waar nog geen speciale organisatie op veiligheidsgebied bestaat, behooren zoo spoedig mogelijk stappen te worden gedaan tot vorming van veiligheids-commité's, wier kern gevormd wordt door een commissie van (in de Gemeente wettelijke) vertegenwoordigers, voor zover en welken mate zulke Bedoelde commissie behooren de Gemeente te brengen tot toepassing der conclusies van het Congres en tot overweging der investing van een permanent veiligheidsprogramma in vele steden, als hier bedoeld, bestaan reeds organisaties welke veiligheidsverzekeringen op hacc. werkprogramma's