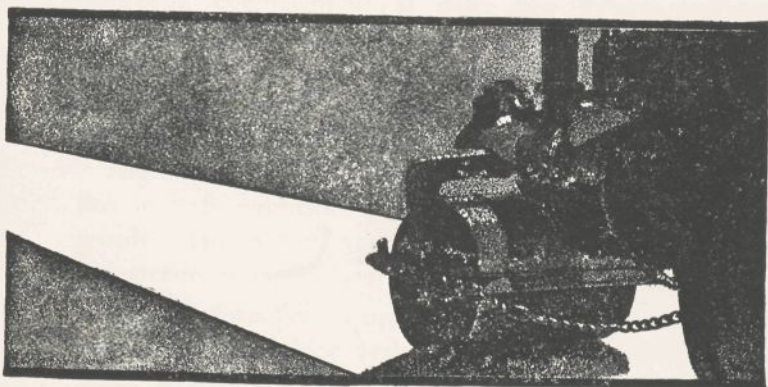


PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING



VERKEERSTELLINGEN.

No. 1.



PUBLICATION

WILHELM LANGE
VERKEERSTELING



VERKEERSTELINGEN



VERKEERSTELLINGEN.

1.

Het van 't werkplan der N.I.W.V. deel uitmakende studie-onderwerp „Verkeersformules en bijbehorende coëfficiënten” is door den Wegenraad ter hand genomen kunnen worden in samenwerking met het Hoofd van het Centraal Kantoor voor de Statistiek, prof. J. van Gelderen, wiens waardevolle steun den hoeksteen vormt van bedoelden belangrijken arbeid.

Als eerste resultaat der ondernomen studie in kwestie kan in deze publicatie een systeem van verkeerstellingen worden aanbevolen, voorafgaand waaraan de volgende algemeene opmerkingen hier een plaats mogen vinden.

1. Verkeersformules worden gemeenlijk gebezigd om met behulp van door verkeerstellingen verworven gegevens, aangaande het over een bepaalden weg plaats vindende transport, tot een synthesis te komen en zodoende naar één enkelen maatstaf het over den betrokken weg gaande verkeer uit te drukken. Dit geschiedt dan met de bedoeling om van den betrokken weg de beteekenis te kunnen beoordeelen in verband met de indeeling daarvan in een bepaalde klasse, en om verder :

a/ de sterkte van de noodige verharding te kunnen bepalen ;

b/ de verkeersbreedte te kunnen vaststellen ; en

c/ de aantasting benevens de onderhoudskosten der verharding te kunnen toetsen aan aard en omvang van het verkeer.

Aan de hand van de uitkomsten der toepassing van verkeersformules zullen dan de verschillende wegen onderling kunnen worden vergeleken.

2. Het boven in het licht gestelde verschillende gebruik, dat van vorenbedoelde uitkomsten gemaakt kan worden, geeft reeds aan, dat het bezwaarlijk zal zijn voor verkeersformules een enkelen vorm te bezigen.

Indien over twee wegen dezelfde hoeveelheid goederen vervoerd wordt met voertuigen van zeer verschillende aard, zal dit van veel minder beteekenis zijn voor de beoordeeling van de betrokken wegen als transportaderen, dan voor de onderlinge waardeering der verhardingsslijtage. En waar het voor het beoordeelen der transportwaarde slechts van bijkomstig belang is, hoe het per etmaal plaats vindende vervoer over dien tijdsduur verdeeld is, kan deze kwestie — de verandering der verkeersintensiteit dus — het voornaamste punt bij de beoordeeling der verhardingsbreedte vormen.

Ook voor één enkel doel, b. v. de onder c genoemde beoordeeling der wegslijtage, geeft een enkele formule geen juist beeld. De coëfficiënten, welke daarbij voor de verschillende soorten voertuigen zullen moeten worden gebezigd, hangen nl. niet alleen af van den aard van het voertuig, maar ook van de bereden wegverharding. Ten voorbeeld hiervan moge worden gewezen op het verschil in de onderlinge verhouding tusschen auto- en grobakslijtage op niet en wel geasphalteerde wegen.

3. Wat alle bovenbedoelde verkeerswaardeeringen evenwel gemeen hebben, is, dat zij opgebouwd moeten worden uit door middel van verkeerstellingen verkregen gegevens. Gemeend wordt daarom, dat het in afwachting van de opstelling der hier bedoelde formules, alle aanbeveling verdient allereerst den meest wenschelijken vorm vast te stellen, waarin deze tellingen moeten worden gehouden.

Hierbij moet gestreefd worden naar een statistisch minimum voor elke telling, dat naar gelang van de behoefte is uit te breiden met speciale tellingen, noodig b. v. met 't oog op de vaststelling der economische waarde van een bepaalden verkeersweg, waarvoor mede

de kennis vereischt wordt van zoowel aard en omvang der goederen als het aantal personen, welke over dien weg vervoerd worden c.q. gaan.

Laatstbedoelde, voornamelijk verkeers-economische tellingen blijven hier verder buiten beschouwing — in een volgende publicatie zal daarop worden teruggekomen — ; in dit stuk zij de gedachte uitsluitend bepaald tot technisch-economische tellingen.

4. De onderwerpelijke tellingen zullen zoo min mogelijk onvolledig behooren te zijn, althans voor de wegen in belangrijke verkeerscentra en de nabijheid daarvan. Alleen voor wegen daarbuiten zoude met minder genoegen kunnen worden genomen ; ook al omdat het verkeer hierover geen sterke spitsbelastingen vertoont, welke een indeeling der tellingen van uur tot uur vorderen.

Zoo is dan onderscheid te maken tusschen normale tellingen voor belangrijke wegen en eenvoudige tellingen voor minder belangrijke wegen. En we kunnen dan straks tot twee soorten verkeersformules komen, waarvan de eerste op de eenvoudige tellingen is gebaseerd en de tweede aanvullingen geeft, welke op de normale tellingen zijn gefundeerd.

Een en ander vordert, vooral met 't oog op de vergelijkbaarheid der samen te stellen verkeersformules, vaste schablonen, waarnaar gewerkt moet worden. Hier van dient het aantal beperkt gehouden te worden — i.c. ware met twee zulke schablonen te volstaan, één voor de eenvoudige en één voor de normale tellingen.

5. Verkeerstellingen worden hier te lande vaak op zeer verschillende tijdstippen gehouden. Men kan daarbij tweeërlei onderscheiden, nl. : bepaling van het maximum of van het gemiddelde verkeer over den betrokken weg. Het laatste is het meest gebruikelijk, doch alleen voor minder belangrijke (buiten)wegen doeltreffend.

Om (op buitenwegen) een goed gemiddelde van het over een weg gaande verkeer te verkrijgen is het noo-

dig, dat in de teldagen de drukke dagen (b.v. passerdagen) tot het juiste aantal begrepen zijn. Indien gerekend wordt op één passerdag per week, kan met een telling gedurende zeven dagen volstaan worden. Indien het verkeer in Oost- en Westmoesson aanmerkelijke verschillen te zien geeft, zal het wenschelijk zijn om zoowel in den drogen als natten tijd over een periode van zeven dagen te tellen.

De internationale commissie voor de bestudeering van het vraagstuk der normaliseering van verkeerstellingen, ingesteld op het in 1926 te Milaan gehouden 5e Internationale Wegencongres, geeft aan, de veertien teldagen zoo mogelijk over het geheele jaar verspreid te kiezen, zóó, dat elke dag der week daaronder tweemaal voorkomt. Zij laat echter de vrijheid, om van deze regeling af te wijken, indien slechts gezorgd wordt, dat de tellingen tenminste in twee seizoenen plaats vinden.

Hier wordt van deze vrijheid gebruik gemaakt en laatstbedoelde regeling aanbevolen, aangezien naar dezerzijdsche meening de tellingen gemakkelijker in twee aaneengesloten perioden zijn uit te voeren dan dat op één zelfde telplaats daarvoor op veertien verspreid over het jaar gelegen dagen moet worden teruggekomen.

Bestaat behalve het regelmatige verkeer nog speciaal seizoenverkeer (b.v. in verband met oogsten), dan zal de tijdsduur van dat verkeer zijn na te gaan en door het nemen van teldagen in die periode daarvan een beeld zijn te verkrijgen.

Uit het bovenstaande volgt, dat het bezwaarlijk is voor het kiezen van het aantal teldagen, vast bindende voorschriften te geven. De aangeduide perioden van twee maal zeven dagen kunnen als algemeen richtsnoer worden aangehouden, doch indien periodiek terugkeerende drukke verkeersdagen plaatselijk bekend zijn, zal de telperiode daarnaar zijn in te richten.

Teneinde vergelijkbare resultaten te verkrijgen worde in alle gevallen uit de geheele periode het gemiddelde dagelijksche verkeer berekend. Zwaar seizoenverkeer,

waarvan de periode ten naastenbij bekend is, zal daarbij mede in rekening moeten worden gebracht.

In belangrijke verkeerscentra en de nabijheid daarvan zal, gezien de verschillende doeleinden, waartoe de resultaten van verkeerstellingen gebezigd kunnen worden, de beoordeeling der capaciteit van verschillende wegen in verband met het daarover plaats vindende verkeer meer op den voorgrond treden, althans voor de drukke verkeerswegen. Opgave van het gemiddeld plaats vindende verkeer is hier niet doeltreffend — het is b. v. niet logisch de als normaal aan te nemen verkeersbeweging in een handels- of havenwijk te doen drukken door het in rekening brengen der Zondagsche slapte. Indien dus ter plaatse dagen bekend zijn met vast terugkeerende verkeersdrukke, verdient het aanbeveling een aantal hiervan als teldagen uit te kiezen. Aldus zal dan een beeld worden verkregen van het „gemiddelde drukke” verkeer.

Zijn dergelijke dagen niet bekend, dan kan voorloopig op de zeven dagen der week geteld worden, totdat omtrent de verdeeling der verkeersdrukke eenig inzicht is verkregen. Daarbij zal het zeer goed mogelijk zijn, dat in één gebied de teldagen voor verschillende onderdeelen daarvan niet dezelfde zijn, hetgeen voor het uitvoeren der telling geen bezwaar is.

Als totaal aantal teldagen schijnt i.c. zeven voldoende. Daar hiervoor geregeld weerkeerende drukke dagen worden gekozen, zal desgewenscht een gedeelte hiervan in den Oost- en een gedeelte in den Westmoesson kunnen vallen, al zal de invloed dezer seizoenen op het verkeer hier waarschijnlijk niet zoo groot zijn als bij het verkeer over minder belangrijke (buiten)wegen. Mocht een belangrijk verschil geconstateerd worden, dan zal het, op dezelfde gronden als boven ontvouwd, aanbeveling verdienen de teldagen in het drukke seizoen als maatgevend aan te nemen, eventueel in dit seizoen alle teldagen te kiezen.

Op deze wijze worden echter nog geen gegevens verkregen m.b.t. het gemiddelde optredende verkeer, wat

b.v. met 't oog op het beoordeelen der wegslijtage eveneens van belang is. Naast de zeven drukke teldagen is daarom eveneens een telling uit te voeren op de zeven dagen der week. Zoo zullen ook voor tellingen in belangrijke verkeerscentra en de nabijheid daarvan twee maal zeven dagen worden gekozen, alleen anders verdeeld, dan voor minder belangrijke (buiten)wegen het geval is. Uit de hierbedoelde resultaten worden dan, voor wat de eerste betreft, echter twee gemiddelden berekend: het gemiddelde drukke verkeer en het normale gemiddelde verkeer.

Ten overvloede moge in verband met de keuze der teldagen nog opgemerkt worden, dat het ter besparing op tellend personeel aanbeveling verdient de tellingen op verschillende plaatsen in één ressort niet gelijktijdig te doen plaats vinden, maar deze zooveel mogelijk te doen verspringen.

Aangaande de perioden, na afloop waarvan de telling geregeld herhaald dient te worden, schijnt het aangegeven deze (voorloopig) vast te stellen in verband met hetgeen het ontwerp-Wegverkeersreglement voorschrijft inzake de verwerking der telling-resultaten. Art. 57 van genoemd ontwerp bepaalt, dat (met ander materiaal) de uitkomsten van verkeerstellingen ten minste éénmaal in de drie jaar aan den Directeur van Binnenlandsch Bestuur moeten worden aangeboden.

Bedoelde periode zal dus maximum drie jaar bedragen en in het algemeen zal voorloopig aan dit aantal jaren vastgehouden kunnen worden. Indien mocht blijken, dat plaatselijke omstandigheden een korteren termijn tusschen twee tellingen wenschelijk maken, zoo kan vorengenoemde periode tot twee jaren of zelfs, wat speciaal bij groote steden noodig geacht kan worden, tot op één jaar bekort worden — van uit algemeen oogpunt bezien bestaan tegen een dergelijke regeling geen bezwaren en zulks kan plaatselijk beslist worden. Wellicht zijn jaarlijksche tellingen ook niet overdadig voor wegen, gaande naar en door streken in opkomst, totdat een min of meer stationnaire verkeerstoestand zal zijn bereikt.

6. Aangewezen is thans: wanneer geteld zal worden, hoe lang de telling zal duren, op welke dagen dit zal geschieden en met welke tusschenpoozen de tellingen herhaald worden. Een volgend belangrijk punt is nu, *wat* geteld zal worden, m.a.w. de verdeling der onderscheiden weggebruikers in verschillende klassen aan te geven.

Hierbij kan al dadelijk de vraag gesteld worden, of bij het tellen van voertuigen onderscheid gemaakt dient te worden tusschen beladen en onbeladen voertuigen. In het algemeen, en ook bij de hier te lande gehouden verkeerstellingen, is dit niet te doen gebruikelijk. De hiervoren onder 5 genoemde internationale commissie is dan ook tot de slotsom gekomen, dat (voor tellingen op buitenwegen) het 't meest aanbeveling verdient alleen de voertuigen te tellen en per land of per ressort vast te stellen, wat als gemiddeld normaal (bruto en netto) gewicht voor een voertuig eener bepaalde klasse behoort te worden aangenomen.

Naar dezerzijdsche meening is dit ook voor Ned.-Indië het beste. Bij de hier te lande gehouden tellingen, welke in dit opzicht door de N.I.W.V. zijn nagegaan, bleek in gevallen, waarin de voertuigen in beladene en onbeladene werden onderscheiden, over eenigen tijdsduur het aantal in deze verschillende categorieën elkaar niet veel te ontloopen. Tegenover het kleine verschil woog de meerdere complicatie der telling en vooral de grootere moeite voor het tellende personeel niet op.

Mocht zich ooit de wenschelijkheid van het maken van vorenbedoeld onderscheid voordoen, dan zoude bij een proeftelling kunnen worden nagegaan, of het mogelijk is dit element met eenige nauwkeurigheid aan te teekenen.

7. Omtrent de klasse-indeeling kan worden, opgemerkt, dat inzake het aantal der te onderscheiden klassen een compromis moet worden aangegaan. Indeeling in zeer veel verschillende klassen geeft wel is waar van het

verkeer een zeer zuiver, doch ook een zeer onoverzichtelijk beeld en is bovendien lastiger in toepassing dan een meer sobere classificatie. De vraag is dus, hoever moet met de detaillering van het verkeer worden gegaan om de normale tellingen, en voorts, hoe is de zoo eventueel verkregen klasse-indeeling voor de eenvoudige tellingen tot een zoo klein mogelijk aantal groepen terug te brengen, zonder te kort te doen aan het gedachte verkeersbeeld, dat beoordeeling van de in den aanvang onder 1 gestelde punten met voldoende juistheid mogelijk maakt.

Waar het volgen van internationale normen, met 't oog op de dan mogelijke vergelijking van resultaten, meestal voordeel medebrengt, is allereerst de door meergenoemde internationale commissie voorgestelde klasse-indeeling nagegaan, welke onderstaand kort is weergegeven.

- 1/ Vrachtauto's met luchtbanden ;
- 2/ " " andere banden ;
- 3/ autobussen " luchtbanden ;
- 4/ " " andere banden ;
- 5/ personenauto's (motorrijwielen met zijspan inbegrepen) ;
- 6/ motorrijwielen (solo) ;
- 7/ rijwielen ;
- 8/ vrachtwagens met 1 trekdier ;
- 9/ " " 2 of meer trekdieren ;
- 10/ rijtuig en met 1 trekdier ;
- 11/ " " 2 of meer trekdieren ;
- 12/ groot vee (al dan niet bereden) ; en
- 13/ klein vee (in kudden).

Bij de door de N.I.W.V. onderzochte tellingen hier te lande was (waren) de vorenaangegeven groep(en) :

- a/ 1 en 2 meestal tezamen genomen, dan wel de ongeveer parallel loopende onderscheiding in lichte en zware vrachtauto's getroffen ;
- b/ 3 en 4 bijna steeds tezamen genomen ;

- c/ 6 soms niet aangegeven ;
- d/ 7 bijna steeds niet onderscheiden ;
- e/ 8 en 9 steeds tezamen genomen, dan wel een onderscheid gemaakt tusschen handkarren en door dieren getrokken karren ;
- f/ 10 en 11 steeds tot één vereenigd ; en
- g/ 13 bijna steeds niet opgenomen.

8. De internationale indeelingen critisch beschouwende, in verband met de voren aangegeven afwijkingen en de toestanden hier te lande, kan het volgende gesteld worden.

Bij den huidige stand van het verkeer valt de internationale onderscheiding van vrachtauto's (al of niet met luchtbanden) vrijwel samen met de hier te lande wel voorgestane verdeling in lichte en zware vrachtauto's. Indien op den duur ook voor zware vrachtauto's luchtbanden algemeen in gebruik komen (en een streven der motorvoertuig-techniek daarnaar is zeker waarneembaar, terwijl in sommige landen ook de verkeerswetgeving sterk in deze richting dringt) zal de onderscheiding in zware en lichte vrachtauto's echter een beter verkeersbeeld opleveren. Het schijnt daarom aanbevelenswaard deze indeeling thans reeds te volgen en voorloopig als lichte vrachtauto's te beschouwen die met luchtbanden, en als zware die met andere banden, tenzij de werkelijkheid ten duidelijkste het tegendeel toont (b.v. een Fordvrachtauto, met massieve banden om de achterwielen).

Het in de internationale aanbeveling gemaakte onderscheid tusschen autobussen op luchtbanden en andere banden kan, zooals hier te lande reeds vrij algemeen gebruikelijk, vervallen. Praktisch rijden tegenwoordig reeds verreweg de meeste autobussen op luchtbanden en het kleine aantal, dat dit bandentype nog niet heeft, zal binnen enkele jaren zeker nog zeer sterk verminderen, zoo niet geheel verdwijnen.

Dat motorrijwielen met zijspan gerekend worden te vallen in de klasse der personenauto's is een goed ver-

dedigbare praktische vereenvoudiging. Het verkeer op solo-motorrijwielen schijnt belangrijk genoeg om hiervoor een afzonderlijke klasse te bestemmen.

Wat betreft de telling van rijwielen, zij vooraf opgemerkt, dat deze in het internationale voorschrift worden gerekend tot de afdeeling van het verkeer in mechanische tractie, hetgeen naar dezerzijdsche meening niet juist is — het rijwiel behoort ongetwijfeld tot de voertuigen, voortbewogen in fysieke tractie.

Het belang van het rijwielverkeer op de minder belangrijke (buiten)wegen is niet van dien aard, dat dit afzonderlijke telling rechtvaardigt en aan het verkeersbeeld als geheel wordt voor zulke wegen weinig afbreuk gedaan door het daaruit weglaten der rijwielen, zooals hier te lande ook meestal reeds geschiedt.

In belangrijke verkeerscentra als steden speelt het rijwiel echter een niet te verwaarloozen rol en draagt daar soms aanmerkelijk bij in het verkeer van personen, waarover gegevens gewenscht kunnen zijn.

Laatstgenoemde overweging brengt er toe hieraan een opmerking vast te knopen over een verkeersklasse, welke noch in het internationale schema, noch bij de tellingen hier te lande aangetroffen wordt, nl. die der voetgangers. Moge dit verkeer op de minder belangrijke (buiten)wegen verwaarloosd kunnen worden, in steden is het een belangrijk onderdeel van de totale verkeersbeweging en kunnen gegevens daaromtrent in bepaalde gevallen zeer noodig zijn, b.v. als het er om gaat te beslissen, of de grootte van het voetgangerverkeer den aanleg van trottoirs rechtvaardigt, dan wel of voor de intensiteit van dit verkeer de breedte der voetpaden toereikend is.

Op grond van het bovenuiteengezette schijnt het dienstig om rijwielen en voetgangers althans bij normale tellingen mede te rekenen.

Het internationaal voorgestelde onderscheid tusschen vrachtwagens met één of met meer trekdieren is voor Ned. Indië niet doeltreffend te noemen. Terecht wordt bij de hier te lande reeds plaats vindende tellingen

algemeen als een enkele voertuigklasse aangenomen die der grobaks, tijkars, e.d. Voor zoowel de eenvoudige als de normale tellingen zouden alle door fysieke kracht voortbewogen vrachtvoertuigen in één klasse als „vrachtwagens en karren“* kunnen worden aangeduid.

Ook de door de internationale commissie gekende onderscheiding der (personen)rijtuigen in die met één of met meer trekdieren, verliest hier te lande haar betekenis. En een splitsing in twee- en vierwielige rijtuigen is, wegens het betrekkelijk geringe aantal der laatstgenoemde rijtuigen, evenmin aangewezen. Voor Indische tellingen schijnt één klasse van (personen)rijtuigen alszins voldoende.

Bovengenoemde beschouwingen en die, betreffende enkele ondergeschikte kwesties, welke beknoptheidshalve niet genoemd zijn, hebben geleid tot de in bijlagen no. 1 en 2 opgestelde tel-schema's, waaraan daar de vorm van verzamelstaten is gegeven.

Hierbij moge aangeteekend worden, dat bij het samenstellen hiervan dus niet gestreefd is naar de vorming van een in *alle* details getrouw verkeersbeeld, maar naar een, dat zoo eenvoudig en doeltreffend mogelijk de gegevens toont, welke noodig zijn voor het vormen der op grond van verkeerstellingen te trekken conclusies. Om die reden is de voorgestelde, uit de schablonen sprekende splitsing in licht en zwaar of klein en groot transport niet achterwege gelaten kunnen worden.

9. Afzonderlijk zij nog 'n enkel woord gewijd aan de

* De hier gebezigde nomenclatuur is in overeenstemming met de in art. 1 van het ontwerp-Wegverkeersreglement gegeven omschrijvingen, t.w.:

- a/ *wagen*: elk voertuig, bestemd of gebezigd om door dierlijke energie te worden voortbewogen;
- b/ *rijtuig*: elke wagen, bestemd tot het vervoer van personen, al dan niet tevens bestemd voor het vervoer van zaken;
- c/ *vrachtwagens*: elke wagen, geen rijtuig zijnde, en bestemd voor het vervoer van zaken met bedienend personeel; en
- d/ *kar*: elk voertuig, bestemd of gebezigd om door menselijke energie te worden voortbewogen met uitzondering van kinderwagens en speelgoed.

telling van voertuigen voor vaste personen- of goederendiensten.

Betreft dit aan rails gebonden voertuigen, dan kunnen deze bij de eigenlijke telling worden weggelaten, daar opgaven omtrent het aantal per dag of uur hiervan steeds van de betrokken onderneming zullen zijn te bekomen.

Heeft men echter met vrachtauto- of autobuslijnen te doen, dan verdient het aanbeveling de tot den geregelde dienst behorende voertuigen wel in de gewone telling op te nemen. Naast de voertuigen der vaste lijn zullen nl. ook veelal andere vrachtauto's en „wilde” autobussen over het betrokken traject rijden, welke van de eerste niet wel te onderscheiden zijn.

10. Thans komende tot de vraag, hoe geteld moet worden, dient er in de eerste plaats op gewezen te worden, dat, in verband met de noodzakelijke taakverdeling onder de tellers, de werkstaten een ander karakter moeten dragen dan de verzamelstaten, in de bijlagen 1 en 2 gegeven.

Naarmate het te tellen verkeer meer of minder druk is, zal de taak meer of minder verdeeld moeten worden. Op zeer drukke wegen zal één teller niets anders voor zijn rekening kunnen nemen dan het verkeer in één richting, bij bijzonder druk verkeer nog te splitsen, zoodat ongeveer gelijk groote groepen geteld moeten worden, omvattende deelen van 't snelverkeer en 't langzaamverkeer.

Waar het verkeer zeer druk is, kan gebruik gemaakt worden van uurstrooken, welke door den leider der telling verstrekt en ingenomen worden.

Gaat het om minder druk verkeer, dan is van één telstrook gebruik te maken, waarbij in de linkermarge de uren opgeteekend staan, overeenkomstig de inrichting der verzamelstaten.

11. Omtrent de tellers moet getuigd worden, dat het 't goedkoopst en, ter verkrijging van nauwkeurige resultaten, 't meest doelmatig zal zijn, zich te bedienen

van vaste telploegen, eventueel voor gezamenlijke rekening van meerdere betrokken zelfstandige gebiedsdeelen, welke ter zake tot samenwerking besluiten.

Zelden zullen meer dan 4 tellers tegelijk op één plaats noodig zijn. Doet dit geval zich wel voor, dan is te overwegen, of het aanbeveling verdient de waarneming en aantekening door verschillende personen te laten plaats vinden, waarvan de waarnemer dan dengeen, die aantekent, opnoemt, wat passeert en door beiden geteld moet worden. Met zekerheid is te zeggen, dat, wanneer wegens drukte met ploegen moet worden gewerkt, deze hoogstens een halven dag dienst zullen kunnen doen en dus daarna afgelost behooren te worden.

12. Wat de verwerking der waarnemingen in kwestie aangaat, moge aan 't slot van deze eerste publicatie over verkeerstellingen alreeds worden opgemerkt, dat deze niet machinaal zal behoeven te geschieden, daar het hier om uiterst eenvoudige statistieken gaat.

De telstrooken moeten nu elken dag of elk uur, hetzij door de tellers dan wel door den leider, getotaliseerd en ingeboekt worden in een register *van 't folio-formaat*, dat beide aanbevolen schablonen bevat t.w. één voor eenvoudige tellingen en één voor normale tellingen.

Bijlage 1.

NORMALE VERKEERSTELLING.

Richting	Dag- indeeling	Personen									Goederen					
		Langzaam (phys. beweging)				Snel (mech. beweging)					Langzaam (phys. beweging)				Snel (mech. beweging)	
		Voetganger	Rijwiel	Rijtuig		Solo motorrijwiel	Auto		Autobus		Pikolan **)	Bestel-rijwiel	Vrachtwagen en kar		Vrachtauto	
				Klein	Groot		Klein *)	Groot	Klein	Groot			Klein	Groot	Licht (met lucht- banden)	Zwaar (met andere banden)
Heen	Overdag															
	5-6															
	6-7															
	7-8															
	8-9															
	9-10															
	10-11															
	11-12															
	12-1															
	1-2															
	2-3															
	3-4															
	4-5															
	5-6															
	6-7															
	7-8															
Terug	5-6															
	6-7															
	7-8															
	8-9															
	9-10															
	10-11															
	11-12															
	12-1															
	1-2															
	2-3															
	3-4															
	4-5															
	5-6															
	6-7															
	7-8															
Heen	's Nachts															
Terug	8-5															
	8-5															

*) Hierbij te tellen de motorfietsen met zijspan.

**) Hierbij te tellen de pikolpaarden.

Bijlage 2.

EENVOUDIGE VERKEERSTELLING.

Richting	Dag- indeeling	P e r s o n e n							G o e d e r e n			
		Langzaam (phys. beweging)		Snel (mech. beweging)					Langzaam (phys. beweging)		Snel (mech. beweging)	
		Rijtuig		Solo motorrijwiel	Auto		Autobus		Vrachtwagen en kar		Vrachtauto	
		Klein	Groot		Klein *)	Groot	Klein	Groot	Klein	Groot	Licht (met lucht- banden)	Zwaar (met andere banden)
Heen	Overdag											
	5 v. m.											
	8 n. m.											
Terug												
Heen	's Nachts											
	5 v. m.											
	8 n. m.											
Terug												

*) Hierbij te tellen de motorfietsen met zijspan.

