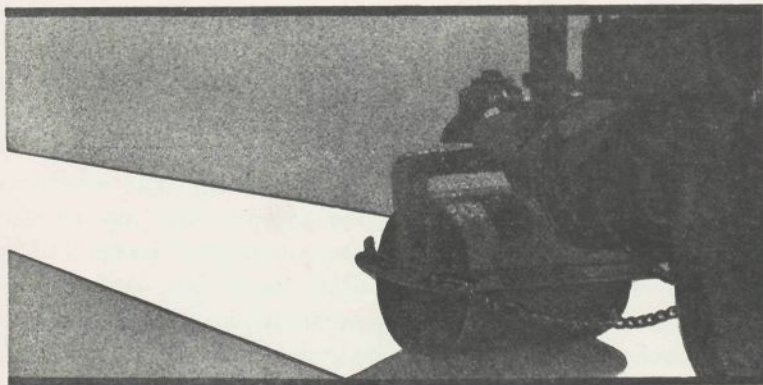


No. 125

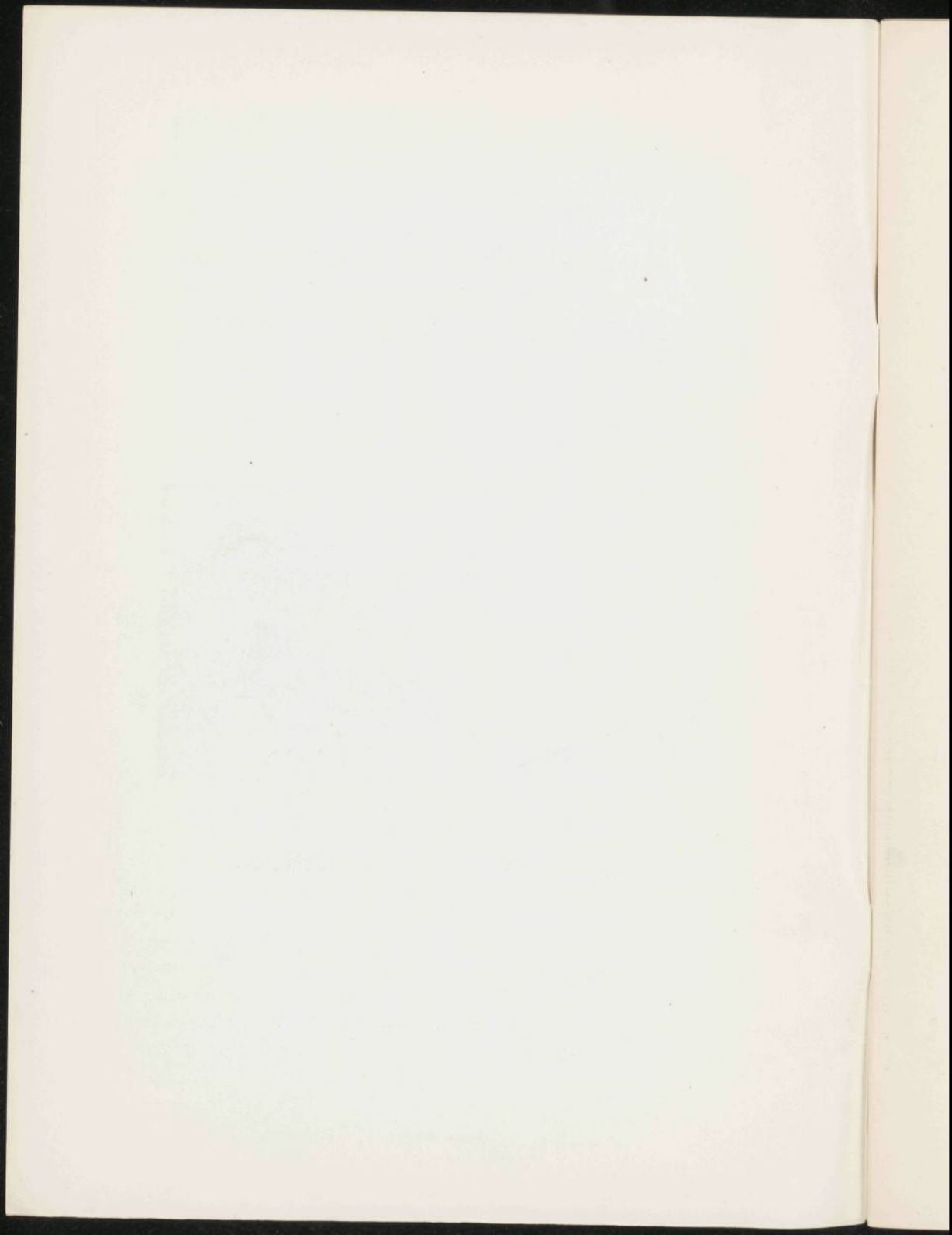
1 - 11 - '33

PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING
CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



**HET WEGVERKEER IN INDIË, GEDU-
RENDE DE LAATSTE JAREN.**

A.G. NIX & CO. BAARDEB



HET WEGVERKEER IN INDIË, GEDURENDE DE LAATSTE JAREN.

In het Octobernummer van 1933 van het tijdschrift „Koloniale Studiën” is een artikel opgenomen over bovenvermeld onderwerp. Daar het onderwerp wegverkeer ten nauwste samenhangt met het wegvraagstuk meent het Dag. Bestuur der N. I. W. V. goed te doen in een vereenigingspublicatie aan dit artikel meerdere bekendheid te geven, waartoe de redactie van „Koloniale Studiën” welwillend haar toestemming verleende.

* * *

Met 1 September van dit jaar zal de nieuwe Indische verkeerswetgeving van kracht worden en daarmee voor het Indische verkeer over de gewone wegen een nieuw hoofdstuk van zijn geschiedenis aanvangen. Het kan belangwekkend zijn om vóór het ingaan van deze nieuwe periode eens nader te bezien wat over dit verkeer bekend is, tot welken omvang het gekomen is, welken invloed het in de Indische volkshuishouding heeft uitgeoefend en in welke verhouding de inheemsche bevolking daartoe staat om ten slotte te bezien, welke Overheidsmaatregelen al t.o.v. dezen vervoersvorm waren genomen, welke nu voor de nieuwe verkeerswetgeving plaats zullen moeten maken.

Dit overzicht zal zeker niet volledig zijn; geenszins omdat het belang van het onderwerp dit niet zou rechtvaardigen, maar o.m. omdat gegevens over het Indische wegverkeer vrij zeldzaam zijn. Een geregeld verslag er over is tot voor eenige jaren nooit verschenen. Als enkele afzonderlijke, op zich zelf staande publicaties mogen genoemd worden het van Februari 1928 dateerende verslag der z.g. „Motorverkeerscommissie” en het aan het wegverkeer gewijde hoofdstuk van de medio 1930 verschenen „Mededeelingen der Regeering over enkele onderwerpen van algemeen belang”.

In de laatste jaren is echter in het z.g. Indische verslag der Regeering (over het jaar 1930 e.v.) een korte paragraaf gewijd aan het wegverkeer. Dit verslaggedeelte is samengesteld op het bureau der Ned. Ind. Wegenvereeniging en het is aan de hand der daarbij verzamelde gegevens, waaraan ten deele in het Indisch Verslag geen plaats kon worden ingeruimd, dat ondervolgend overzicht is opgesteld.

De oorzaak van den snellen groei van het wegverkeer tot zijn huidige omvang is dezelfde als in alle landen der wereld, n.l. de algemeene verbreiding van het motorvoertuig. Deze groote verbreiding is te danken eenerzijds aan den betrekkelijk lagen aanschaffingsprijs der vervoerseenheden bij een groote bedrijfszekerheid van het mecanisme en anderzijds aan de groote soepelheid, die in het gebruik er van mogelijk is en het vermogen om bijna elken weg te kunnen berijden.

Oorspronkelijk sport- en luxe-vervoermiddel der enkelen, heeft het zodoende in steeds breeder kringen gebruikers gewonnen. Zoo heeft zich ook in Indië het verschijnsel voorgedaan, dat de gewone wegen, die sinds de opkomst der spoorwegen in discrediet waren geraakt, nu weer de volle belangstelling genieten en gelegenheid geven tot een omvangrijk vervoer van goederen en in 't bijzonder van personen.

Een typisch verschijnsel onderscheidt verder het motorwegverkeer van de andere verkeersvormen, die hier te lande onder den invloed der Westersche techniek zich een plaats hebben verworven. De inheemsche bevolking heeft zich tot dezen verkeersvorm n.l. zeer sterk aangetrokken gevoeld en dan ook aan de uitoefening daarvan, als zelfstandig bedrijf, ruimschoots deel genomen. Dit is voor haar mogelijk door de betrekkelijk lage kosten der vervoerseenheden en der bij halteplaatsen noodige voorzieningen. En zulks is niet gebleven bij den in den aanvang als taxi gebruikten enkelen personen-auto of den op primitieve wijze tot autobus omgebouwd zeventenpersoonsauto. Het overgrootste deel van het omvangrijke busverkeer wordt door inheemschen en Chineezzen gedreven; de grootste dezer

ondernemingen had eenige jaren geleden zelfs een autopark van een kleine 250 autobussen, die gezamenlijk 2 miljoen km 's per jaar aflegden. En ook op het gebied van het vrachtvervoer bestaan er van deze ondernemers, die meerdere tientallen vrachtauto 's exploiteeren, al heeft men vooral hier inheemsche transport-bedrijven die, met één of enkele wagens werken.

Maar waarschijnlijk nog grooter dan de voordeelen van actieve deelname aan het wegverkeer zijn voor de inheemsche bevolking geweest de haar door het wegverkeer geboden vervoersfaciliteiten. In het rapport der „Motorverkeerscommissie” is op dit belang nadrukkelijk gewezen (Rapport en voorstellen Motorverkeerscommissie — deel 1 — pag. 11 — par. 9).

Na deze korte inleidende opmerkingen zal thans het wegverkeer, v. n. in de jaren '30, '31, en '32, nader worden behandeld. Ten einde daarbij het overzicht der materie te vergemakkelijken zullen van dit verkeer onderscheiden worden:

- a) de omvang;
- b) de intensiteit;
- c) de veiligheid;
- d) de economische invloed;
- e) de wisselwerking tusschen verkeer en wegen; en
- f) de wettelijke regelingen.

Verkeersomvang.

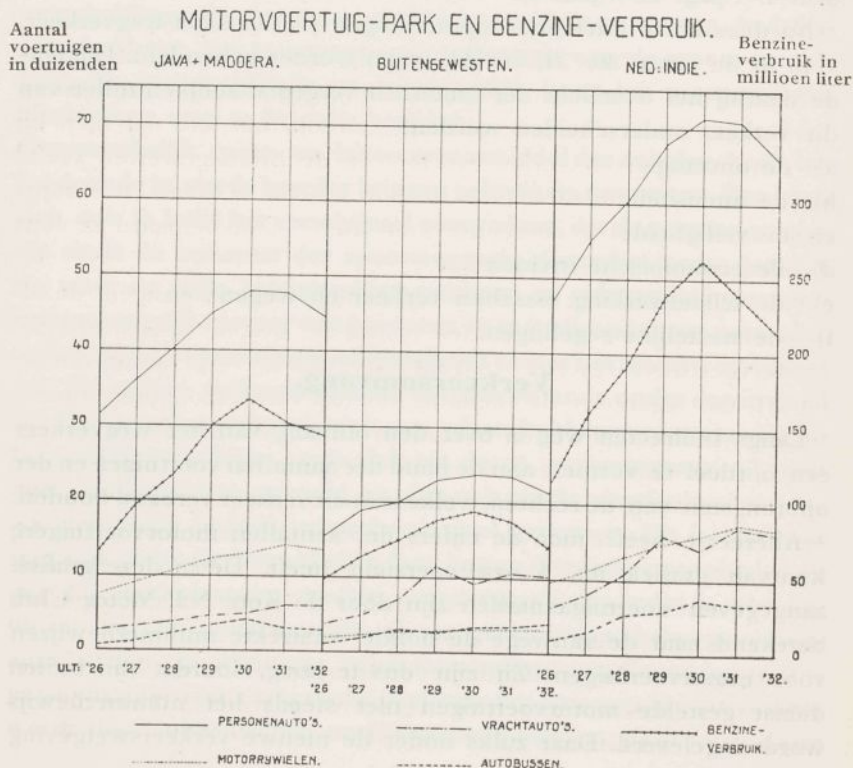
Langs indirecten weg is over den omvang van het wegverkeer een oordeel te vormen aan de hand der aantallen voertuigen en der opbrengsten van de rechten, welke met dit verkeer verband houden.

Allereerst heeft men de cijfers der aantallen motorvoertuigen, waarvan grafiek no. 1 een overzicht heeft. De in deze grafiek aangegeven voertuigaantallen zijn door de Kon. N.I. Motor Club berekend naar de vanwege de politie verstrekte nummerbewijzen voor motorvoertuigen. Zij zijn dus te hoog, doordat van buiten dienst gestelde motorvoertuigen niet steeds het nummerbewijs wordt ingeleverd. Daar zulks onder de nieuwe verkeerswetgeving

verplicht zal zijn, mag men aannemen, dat in de toekomst geheel vertrouwbare cijfers verkregen zullen worden.

Naast deze cijfers zijn later door het Centraal Kantoor voor de Statistiek voor Java en Madoera de voertuigaantallen bepaald naar de opbrengst der motorvoertuigen-belasting. Door het verschil in uitkomst, dat deze berekeningswijze geeft, zijn de zoo gevonden aantallen moeilijk vergelijkbaar met die van vorige jaren. Daar ook laatstbedoelde berekening niet in alle jaren op hetzelfde tijdstip in het jaar is geschied, is er van afgezien hier deze nieuwe cijfers weer te geven.

Grafiek No. 1



Allereerst toont deze grafiek de snelle stijging van het aantal motorvoertuigen tot 1930. Verder valt het op, dat relatief het aantal autobussen en vooral vrachtauto's in de Buitengewesten veel groter is dan op Java en Madoera (ter toelichting op het in de Buitengewesten relatief groot aantal vrachtauto's tegenover de autobussen, moge medegedeeld worden, dat daar veelal de vrachtauto door het aanbrengen van eenige zitplaatsen tevens dienstbaar gemaakt wordt aan het passagiersvervoer). In 1932 bedroeg het aantal vrachtauto's en autobussen in de Buitengewesten niet minder dan 40% van het totale aantal auto's aldaar, tegen slechts 16% op Java en Madoera. Hieruit blijkt, dat het vervoer van personen en goederen als bedrijf, in de Buitengewesten een belangrijker plaats inneemt dan op Java en Madoera.

In de eerste plaats zal dit een gevolg zijn van het in de Buitengewesten ontbreken van een dicht railbaan-net, zooals men dit op Java aantreft. Een tweede oorzaak kan zijn het feit, dat men bij de ontwikkeling der verkeersvormen in de Buitengewesten veelal een phase heeft overgeslagen, n.l. den grobak of tjikar, en in sommige streken voor goederentransport van het pikoelpaard in eens is overgegaan op den vrachtauto.

Na 1930 teekent zich ook in het aantal motorvoertuigen de algemeene depressie af. Als men echter de aantallen der verschillende voertuig-categorieën nagaat, ziet men bij vergelijking van '30 en '31, dat tegenover de toename der uit verkeersoogpunt minder belangrijke motorrijwielen reeds een kleine afname der personenauto's staat. Zoo ook tegenover de toename der vrachtauto's een afname der autobussen, welke laatste voertuigen per jaar gewoonlijk een veel grooter aantal km's afleggen dan de vrachtauto's. Daarbij komt dat, vooral wat aangaat personenauto's, men in de malaise-jaren er eerder toe overgaat het aantal af te leggen km's te beperken dan (aanstonds) den auto geheel af te schaffen.

Vorengenoemde omstandigheden dragen er allen bij tot het vermoeden, dat, wat betreft verkeersomvang, reeds 1931 een achteruitgang zal vertoonen.

Opmerkelijk is voorts, dat in '31 op Java en Madoera reeds een scherpe achteruitgang in het aantal autobussen is waar te nemen, terwijl het aantal der vrachtauto's nog aanmerkelijken vooruitgang vertoont. Twee oorzaken zullen hiertoe het hunne hebben bijgedragen. Ten eerste is de ontwikkeling van het autobusverkeer sneller geweest dan die van het goederenvervoer, zoodat, toen de malaise kwam, het autobusverkeer reeds zijn verzadigings-toestand zoo dicht was genaderd, dat achteruitgang onvermijdelijk was. Ten tweede zullen de omstreeks dezen tijd in werking getreden overheidsvoorschriften, betreffende het autobusverkeer (m.n. de voertuig-keuring) wel tot gevolg hebben gehad, dat vele ongeschikte voertuigen uit het verkeer zijn genomen.

In 1932 ten slotte ziet men den teruggang in voertuigaantallen ernstiger afmetingen aannemen en bij haast alle voertuigcategorieën optreden; alleen het aantal autobussen in de Buitengewesten vertoont nog vermeerdering.

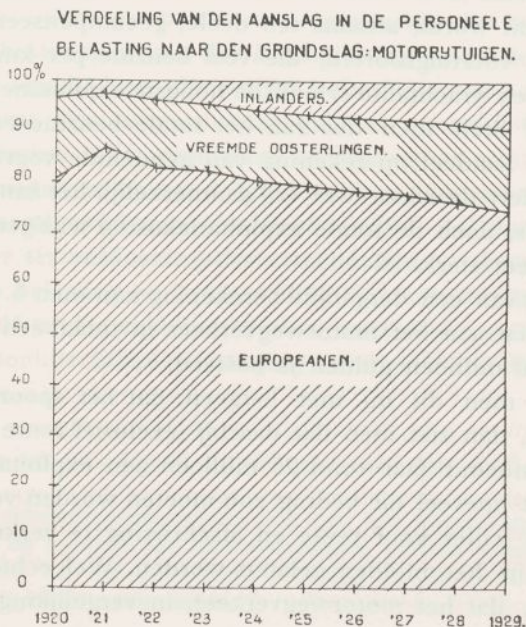
Een vrij juiste maatstaf voor den omvang van het motorwegverkeer wordt gevormd door het benzine-verbruik in Ned.-Indië, dat aan de hand der cijfers omtrent de opbrengst der op benzine rustende accijns, nauwkeurig is te bepalen. Wel is hieronder ook begrepen de voor andere doeleinden (b.v. voor verlichting en kleine krachtinstallaties) gebezigde benzine, maar men mag toch aannemen dat tegenwoordig hier te lande voor zeker 95% de benzine voor motorverkeer wordt gebruikt.

In grafiek no. 1 is eveneens de grootte van het benzine-verbruik aangegeven. Ook hier weer vertoont zich de snelle aanwas van het verbruik. In 1930 bereikt dit zijn maximum en is sindsdien (in overeenstemming met hetgeen te voren is uiteengezet) gedaald en wel met ca. 10 % per jaar. Typeerend is ook dat men in de jaren van verkeersgroei niet alleen een toename der voertuigen vindt doch ook een steeds intensiever gebruik per voertuig. Over de jaren '25 — '30 steeg het aantal voertuigen met 91%, doch het benzinegebruik met 165%. Daartegenover staat dat in de thans heer-

schende depressie-jaren men de sterkere afname vindt van het verkeer dan van het aantal voertuigen; hierboven is deze reeds aangehaald voor verklaring der verschillen van '30 op '31. En voor '31—'32 vinden we een daling in voertuigaantal van 5 % tegen een vermindering in benzine-verbruik van 10 %.

Ten derde kan men nagaan het verloop van den aanslag (in hoofdsom) van de personeele belasting naar den grondslag der motorrijtuigen. Ook hierin vindt men een beeld dat sterk verwant is aan dat der voren behandelde „voertuiglijnen”. Verdeeling van dezen aanslag naar de drie bevolkingsgroepen: Europeanen, Vreemde Oosterlingen en Inlanders wijst echter bovendien uit de groeiende deelname der inheemsche bevolking in het motorverkeer. Grafiek no. 2 brengt dit in beeld.

Grafiek No. 2



En daar bedoelde groei der inheemsche deelname aan het motorverkeer regelmatig is, mag verondersteld worden, dat men hier met een bepaald uitgesproken verschijnsel te doen heeft, dat zich (afgezien van eventueele tijdelijke schommelingen) in zekere mate zal voortzetten.

Ten slotte kan grafiek no. 1 ons ook nog eenig denkbeeld geven van het belang van het motorwegverkeer voor de bevolking hier te lande. Van het totale benzine-verbruik mag men zeker 90 % op rekening van het motorwegverkeer stellen. Door nu passende aanname te doen betreffende het benzine-verbruik en de exploitatiekosten per km, voor elk der motorvoertuig-categorieën : personenauto's, motorrijwielen, autobussen en vrachtauto's is het mogelijk om, uitgaande van het totale benzine-verbruik een ruwe benadering te maken van hetgeen door de bevolking aan het motorwegverkeer wordt besteed. Wel bestaan over de verdeling van het totale benzine-verbruik over deze onderscheiden categorieën geen gegevens, maar dit wordt, althans ten deele, gecompenseerd door het feit, dat de voertuigsoorten, die veel benzine per km gebruiken (autobussen en vrachtauto's) ook de hoogste exploitatiekosten per km hebben. Stelt men dus van het totale benzine-verbruik een wat grooter aandeel op rekening van genoemde voertuigsoorten, dan vermindert daardoor wel vrij aanmerkelijk het aantal in totaal gereden km's, doch de totale exploitatiekosten wijzigen zich daarmee niet zeer sterk.

Op grond van een dergelijke berekening kan men b.v. voor 1930 aannemen, dat aan het motorwegverkeer in totaal een bedrag van ongeveer 160 miljoen gulden is besteed.

Vergelijkt men dit nu met hetgeen, dat het spoorwegverkeer gekost heeft, dan ziet men dat daarbij (exclusief rente en afschrijving) in genoemd jaar rond 75 miljoen aan exploitatiekosten is betaald. Met hoeveel dit bedrag zou moeten worden verhoogd om een redelijk cijfer voor rente en afschrijving te verkrijgen moge hier thans in het midden gelaten worden. Wel echter blijkt uit deze cijfers, dat het motorwegverkeer, in vergelijking tot andere

verkeerssoorten te land in de geheele volkshuishouding een niet te verwaarloozen plaats inneemt.

Hiervoor werd reeds de opbrengst der benzine-accijns genoemd als een indicator voor den omvang van het motorwegverkeer. Inderdaad mag zij tot nu toe als zoodanig beschouwd worden, ofschoon het de vraag is of dit zoo zal blijven, nu men meer en meer voor vrachtauto's de belangstelling zich ziet richten naar den Dieselmotor als krachtbron.

Maar de opbrengst der benzine-accijns heeft nog een andere beteekenis, n.l. als voornaamste financiële last, welke door de Overheid aan het wegverkeer is opgelegd. In de jaren '30 en '31 bedroeg deze accijns f 7,50 per 100 l; later werd zij verhoogd en bedraagt thans f 10,— per 100 l. De opbrengst dezer accijns bedroeg in de beschouwde jaren resp. 20,1, 17,9 en 21,3 millioen gulden, waarvan men globaal zou kunnen aannemen, dat zeker 90 % door het motorwegverkeer is opgebracht.

Bij deze opbrengsten kan men voegen die der locale vervoermiddelen-belastingen en der autobelasting in de Buitengewesten over 1932 en die van plaatselijke belastingen op het wegverkeer (per ton.km), die hier en daar geheven worden *). Voor deze laatste groepen staan geen nauwkeurige cijfers ten dienste, doch deze lasten mogen op rond 4 à 5 millioen gulden gesteld worden.

Bovenstaande cijfers aanhoudende blijkt, dat door het motorwegverkeer ter voldoening der verschuldigde rechten, zelfs zonder personeele belasting en invoerrechten in aanmerking te nemen, in 1930 een 15 % der exploitatiekosten besteed moest worden, welk bedrag door de latere verhooging der benzine-accijns thans nog gestegen is.

Aan het einde van dit hoofdstuk moet dan nog even de aan-

*) Door verschillenden worden hier dan nog bijgerekend de bedragen, welke door de houders van motorvoertuigen moeten worden opgebracht in den vorm van de personeele belasting en van de invoerrechten op motorvoertuigen en onderdeelen.

dacht gevestigd worden op een tweetal vereenigingen, welker ontstaan te danken is aan het wegverkeer en wier belangrijkheid naar den omvang van dit verkeer mag worden afgemeten.

Bedoeld wordt in de eerste plaats op de K. V. „Java Motor Club”, welke sinds kort geheeten is: „Kon. N. I. Motor Club”. Dit is een organisatie van en voor automobilisten en motorrijwielrijders in Ned. Indië, die tot de bevordering van het motorwegverkeer veel heeft bijgedragen.

De groei dezer vereeniging moge blijken uit haar ledental, dat in onderstaande tabel is aangegeven.

<i>Jaar</i>	<i>Ledental</i>
1910	560
1915	1300
1920	2560
1925	2500
1930	5060
1931	4023
1932	3107

In de tweede plaats zij genoemd de „Ned. Ind. Wegenvereeniging”, die gesticht is door en voor de gezamenlijke met wegbeheer belaste overheidsorganen in Ned. Indië, met het doel te fungeeren als centraal proefstation en studiebureau voor de vele vraagstukken, die zich hier te lande voordoen bij aanleg, onderhoud en beheer der wegen en bij de regeling en bevordering van het verkeer daarover.

VERKEERSINTENSITEIT.

Op Buitenwegen.

Over de intensiteit op dichtheid van het verkeer is het best een denkbeeld te vormen aan de hand der resultaten van verkeerstellingen. Zulke tellingen worden echter in Indië tot nu toe niet regelmatig gehouden. Van de belangrijkste mogen hier genoemd worden: die der provincie West-Java. Reeds meerdere jaren wordt

in dit gebied tweemaal per jaar een algemeene verkeerstelling gehouden, zoodat men hier een goed overzicht heeft van het verkeer en de daarin in de afgelopen jaren voorgekomen wijzigingen. In de andere groote Java-provincies zijn in Oost-Java in 1930 en 1931 en in Midden-Java in '31 en thans in '33 eveneens verkeers-tellingen gehouden.

Vanzelfsprekend nemen de resultaten dezer tellingen te veel ruimte in om hier in extenso te worden opgenomen. Echter is als bijlage in deze publicatie opgenomen een verkeerskaart voor Java, voor het net van provinciale wegen. Deze kaart is opgesteld voor West-, Midden- en Oost-Java naar gegevens van 1931 en geeft den omvang van het verkeer in motorische zoowel als in fysieke tractie op de provinciale en zelfbestuurswegen. Ten einde eenige waardeering der gebleken verkeersdichtheden (in 1931 op de hoofdverbindingen van 350 ton tot op de zwaarst belaste weggedeelten 4 à 5000 ton/dag) mogelijk te maken, zij hier medegedeeld, dat in 1926 de gemiddelde verkeersbelasting der Hollandsche rijkswegen in de drie drukke provincies (Noord- en Zuid-Holland en Utrecht) globaal berekend bedroeg 1400 ton per dag en in de overige provincies 500 ton per dag. Bij de 2de groote Duitsche verkeerstelling in '28 — '29 werd als gemiddelde over de staats- en provinciale wegen over het geheele Rijk gevonden 753 ton per dag, met als zwaarst belasten weg Keulen — Mainz (13.500 t/d).

Als bij alle verkeersonderzoek blijkt ook in Indië het door-gaande transport slechts een kleine fractie te zijn van het locale verkeer om de centra. De kaart van Java (en de van Sumatra ontvangen gegevens) wijzen uit, dat het verkeer met bespannen voertuigen zich om de centra weet te handhaven, maar op de doorgaande routes door het motorverkeer wordt verdrongen.

Over den groei van het verkeer sinds vroeger jaren zijn uit de tellingen slechts hier en daar conclusies af te leiden daar slechts in enkele gevallen resultaten van oudere tellingen beschikbaar zijn, waarbij de werkwijze genoegzaam overeenkomt met die der

jongste onderzoekingen om vergelijking mogelijk te maken. Zoo kan voor het voormalige gewest Preanger Regentschappen bij benadering worden aangenomen, dat het verkeer van 1921 tot 1930 ongeveer driemaal zoo sterk is geworden.

Over de hier in 't bijzonder beschouwde jaren '30 t/m '32 kan het navolgende worden gesteld.

Ook bij de tellingresultaten vindt men, dat 1930 als topjaar moet worden beschouwd. In 1931 heeft het verkeer nabij de groote centra nog zijn levendigheid behouden, doch op de groote doorgaande wegen was vermindering reeds merkbaar. In 1932 heeft deze achteruitgang zich voortgezet (in de provincie West-Java met ca. 10 %).

De vorengenoemde verminderingen zijn echter niet gelijkmatig over de verschillende vervoersoorten verdeeld.

In verschillende gebieden (o.a. West-Java) vertoont het vervoer in fysieke tractie een toename wat betreft personentransport tegenover een afname van het vrachtvervoer (per grobak). In het motortransport daarentegen vinden we een afname in personen-vervoer, vooral in het busverkeer, doch nog toename in het vrachttransport. Een en ander moge uit deze onderstaande tabel blijken.

Aantal voertuigen in		'31	'32	
fysieke tractie	personen	19	25	%
	goederen	24	20	%
Motor-tractie	personen	49	44	%
	goederen	8	11	%

Deze resultaten komen overeen met hetgeen in Oost-Java is

waargenomen, n.l. achteruitgang van het busverkeer, doch groei van het vrachtautotransport.

De achteruitgang van het busverkeer, reeds gebleken uit de motorvoertuigen-statistiek wordt dus door de telling resultaten bevestigd. In zekere mate kunnen hier van invloed zijn geweest de overheidsregelingen (vergunning-verleening en voertuig-keuring) die in de laatste jaren voor buslijnen zijn getroffen v.n. door de provincies. Bij nadere analyse van het verschijnsel blijkt verder in West-Java, dat daar deze achteruitgang v.n. heeft plaats gevonden op de wegen, waarlangs vele buslijnen liepen, terwijl op de wegen met matig busverkeer nagenoeg geen of slechts geringe vermindering dezer voertuigen te bekennen is: de geografische concentratie is dus minder sterk geworden. Voor het grootste deel zal dus de achteruitgang verklaard moeten worden door de voorheen overmatige concurrentie op de drukke hoofdtrajecten, die bij de minder gunstige economische omstandigheden niet is volgehouden kunnen worden. Daarnaast is het waarschijnlijk, dat het busverkeer langs de hoofdlijnen een deel van zijn vervoer heeft moeten afstaan aan de railbanen, die uiteraard juist voor geconcentreerd verkeer geschikt zijn en wier concurrentie-maatregelen dan ook speciaal op dit deel van het vervoer gericht zullen zijn geweest. De gunstige conclusie uit e.e.a. is, dat de „service”, die het busverkeer aan de vele anders geïsoleerde streken geeft, niet sterk is verminderd, doch slechts de bus-invloed op de hoofdtrajecten is terug-gelopen.

Niet in alle deelen des lands zijn echter de verhoudingen op verkeersgebied gelijk. Zoo is in den laatsten tijd in Midden-Java tegenover achteruitgang van het motorverkeer een opleving van het grobak- en tjikarverkeer geconstateerd, dus een verschijnsel parallel aan het versterkte verkeer met sado's en deelemans in West-Java.

En in Soerakarta wijzen de telling-resultaten uit, dat daar nog geen absolute verkeersvermindering heeft plaats gevonden en dat

de (normale) verschuiving van het verkeer naar de motorische zijde zich nog voortzet.

Aantal voertuigen in :		'30	'31	'32	
Physische tractie	personen	14	12	11	%
	goederen	40	31	29	%
Motor-tractie	personen	37	46	48	%
	goederen	9	11	12	%

In steden.

Ook voor stadswegen zijn slechts weinig verkeerstelling-cijfers bekend, vooral zulke, die een vergelijking over een bepaald tijdsverloop mogelijk maken. Als enkele der belangrijkste worden hier genoemd die van Semarang (1923-1930) en die van Batavia (1924, 1930-1931).

Op een vijftal der drukste straten in Semarang werden daarbij ondervolgende cijfers verkregen.

1923			1930		
aantal */ voertuigen	% auto's	verkeer in ton	aantal */ voertuigen	% auto's	verkeer in ton
5200	56	4130	8000	78	7986
3250	34	2156	4200	52	3717
3000	77	2848	4500	77	4669
2900	25	1951	3700	31	3580
2000	25	1422	3200	50	2985

*/ rijwielen niet inbegrepen.

Voor Batavia zijn dergelijke cijfers voor een tweetal drukke wegen :

1924			1931		
aantal */ voertuigen	% auto's	verkeer in ton	aantal */ voertuigen	% auto's	verkeer in ton
7133	24	7592	12547	49	18.789
1930			1931		
7111	74	11037	8773	81	13.426

Als bijzonderheid mag hier nog worden opgemerkt de in de laatste jaren geconstateerde zeer snelle stijging van het aantal rijwielen.

Op verschillende drukke verkeerswegen in Batavia passeeren thans 10 tot 20.000 wielrijders per dag.

VERKEERSVEILIGHEID.

Op buitenwegen.

Statistisch materiaal over de veiligheid van het verkeer op de buitenwegen is in Indië uiterst schaars, hoewel deze aangelegenheid in de laatste jaren een punt van groote en algemeene belangstelling vormde. Daar echter slechts door den aanleg van een statistiek, betreffende de verkeersongevallen het mogelijk zal worden te weten waar en in welken vorm verbetering moet worden gezocht en welk nuttig effect deze afwerpt, is betere voorziening in deze aangelegenheid zeer wenschelijk.

Het toezicht heeft naar men mag aannemen zeker nuttig gewerkt. De gedeputeerden der provincie Oost-Java gewagen van deze

*/ rijwielen niet inbegrepen.

uitwerking in hun desbetreffend rapport (Prov. Bl. O. J. No. 14 van 29-11-'32). En op verschillende wegen in West-Java is sinds de instelling der verkeersinspectie een afname in het aantal verkeersongevallen aan den dag getreden, die niet wel alleen te verklaren is door de mindere verkeersdrukte tengevolge der algemeene depressie.

E. e. a. moge geïllustreerd worden met volgende cijfers.

Totaal aantal ongevallen per jaar.		Gemiddeld totaal verkeer per etmaal.
1930	58	2980 ton
1931	56	3160 ton
1932	29	2840 ton

Een maatregel, die aan het verkeer op vele buitenwegen zeer is ten goede gekomen, is verder het meer en meer in omvang komen van z.g. verkeerslijnen op de wegverharding.

Op de veelal meer bochtige Indische bergwegen wordt daardoor een verhooging der verkeersveiligheid bereikt, zooals door het meest concientieuse geven van signalen niet mogelijk zou zijn.

En tenslotte is er een arbeid in 't belang van de veiligheid en het gerief van het wegverkeer, die hier zeker afzonderlijk genoemd mag worden, n.l. de plaatsing van waarschuwingsborden en wegwijzers door de Kon. N.I. Motor Club. Tot in afgelegen streken vindt men langs de wegen haar bekende borden met de internationaal vastgestelde teekens en de hierdoor voor het wegverkeer verkregen verhooging der verkeersveiligheid moet, al kan zij niet in cijfers worden uitgedrukt, zeker als zeer belangrijk aangeslagen worden. Onderstaande cijfers geven eenig denkbeeld van den omvang dezer voorziening.

	Aantal per ult:		
	1930	1931	1932
waarschuwingsborden .	23783	25905	27208
wegwijzers	9770	10796	12018

In steden.

Tot 1931 werd alleen in Soerabaja een statistiek aangehouden der verkeersongevallen in die gemeente, bewerkt op dezelfde wijze als dit met dergelijke statistieken geschiedt in de groote Hollandsche steden. Wegens bezuinigingsredenen is de arbeid echter gestaakt. Een eenvoudige indeeling der verkeersongevallen in de groote Indische steden geeft het volgende beeld.

	Totaal aantal		D.	E.L.	L.L.	M.S.	Aantal onge- vallen per 1000 motor- voertuigen	
	Motor- voer- tuigen	Onge- vallen						
	1932						'30	'32
Batavia	12232	2234	16	92	609	1517	203	182
Soerabaja . . .	9935	2018	19	112	458	1426	293	203
Semarang . . .	3231	415	3	14	126	272	217	128
Bandoeng . . .	3439	713	1	9	199	504	148	213
Medan	—	215	2	27	38	148	—	—

D. = met doodelijken afloop

E. L. = „ ernstig lichamelijk letsel

L. L. = „ licht „ „

M. S. = „ uitsluitend materiele schade en ongevallen, zonder belang-
rijke gevolgen.

Van enkele gemeenten staan ook cijfers van vroegere jaren ter beschikking, n.l. van Batavia en Soerabaja.

Jaar	Aantal ongevallen per 100 motorrijtuigen	
	Batavia	Soerabaja
1928	243	403
1930	203	293
1932	182	203

Hoewel deze cijferreeksen slechts kort zijn, vertoonen zij een bevredigend verloop. Ook in vergelijking met Europeesche cijfers zijn ze niet ongunstig. In de stad Berlijn b. v. bedroeg het aantal ongelukken in de jaren '27, '28 en '29 resp. 370, 360 en 290 per 1000 motorvoertuigen. In Amsterdam bedroeg het in '31 en '32 tusschen de 5 en 600 per 1000 motorvoertuigen.

Volgens de Soerabajasche statistieken is het percentage ongevallen, welke te wijten zijn aan verkeersfouten der voertuigbestuurders, iets hooger dan in Europa gebruikelijk is. In Soerabaja constateerde men n.l. bijna 90 % van zulke ongevallen, tegen in Europa gemiddeld 70 à 75 %, zoodat op dit punt nog verbetering mogelijk schijnt.

Verkeersregeling.

De verkeersregeling geschiedt in Indië nog meest op eenvoudige wijze. In de groote steden treft men op de drukke kruispunten meestal verkeersagenten aan, die, hetzij met de hand, hetzij met een draaibaar bord (verkeersmolen) het verkeer regelen. Tot nu toe heeft men ter zake geen uniform systeem, dat overal gevolgd wordt, doch in elke gemeente worden deze signalen gegeven op de wijze, zooals de autoriteiten ter plaatse zulks het beste oordeelen.

In één enkele stad, Malang, is men verder gegaan en heeft men

op alle belangrijke kruispunten apparaten voor automatische verkeerssignalen, volgens het 3-kleuren-systeem met geluidssignaal bij de kleurwisseling. Deze instrumenten schijnen aldaar goed te voldoen.

Economische invloed.

Dat het wegverkeer en in 't bijzonder het motorverkeer op economisch gebied hier te lande een zeer gunstigen invloed heeft uitgeoefend, mag wel als vaststaand worden aangenomen. Het snelle vervoer van personen in groote steden (meest met een weinig uitgebreid dan wel zonder tramnet, tegenover een uitgestrekte bebouwing) en dat van reizigers en goederen op buitenwegen over afstanden, waar vroeger het reizen meerdere dagen vorderde, is voor de Indische maatschappij van zeer groote waarde. Auto's treft men dan ook tot in de meest afgelegen dessa's en op nog maar even berijdbare wegen aan; autobusdiensten hebben een groot deel der vroeger moeilijk bereikbare plaatsen en ondernemingen uit haar betrekkelijk isolement verlost.

De appreciatie van het motorvoertuig was aanvankelijk dan ook volkomen en algemeen. Toen echter op den duur naast de zuivere personenauto de autobus en de vrachtauto hun intrede begonnen te doen en speciaal, toen het vervoer van personen en goederen over den gewonen weg zich tot een zelfstandigen bedrijfsvorm ging ontwikkelen, heeft zulks ook in deze landen aandacht gevraagd voor den invloed, welke hierdoor reeds werd en nog zal worden uitgeoefend op het railtransport. In dit opzicht blijken in Indië dezelfde tendenzen te bestaan als over 't algemeen overal elders ter wereld. Voor de mate van den invloed van het wegverkeer op het railtransport moge overigens worden verwezen naar de uitvoerige gegevens over dit punt in bijlage b (deel II) van het rapport der „Motorverkeerscommissie”.

Aanvankelijk was het vooral het busverkeer, dat het railtransport afbreuk deed in haar personenvervoer. Doch daarnaast ontwikkelde zich echter ook het goederenvervoer per vrachtauto sterk. Dat

het deze concurrenten ernstig was blijkt uit de ingrijpende maatregelen, die de railtransport-maatschappijen tot afweer genomen hebben. Voor zoover deze maatregelen het railbedrijf zelf betreffen (door meer vervoersaanbod en meer faciliteiten bij het transport tegen bovendien gereduceerde prijzen) moge zij hier onbesproken blijven. Enkele der getroffen afweer-maatregelen dienen echter wel vermeld, n.l. het door de railbaan-ondernemingen zelf betreden van het wegvervoersgebied en het streven naar beperking van het overige openbare wegtransport, al of niet ten einde op dit gebied een monopolie-positie te verkrijgen.

Reeds verscheidene jaren was de S. S. en T. op wegverkeersgebied werkzaam, v.n. in de Buitengewesten, doch deze diensten droegen niet het karakter van concurrentie-bestrijding, maar waren aanvullingen en uitbreidingen op den normalen spoordienst. Als zoodanig had b.v. de S. S. en T. in 1930 in Sumatra's Westkust 25 en in Zuid-Sumatra 61 voertuigen in dienst, waarmede ruim één resp. ruim anderhalf miljoen km werden afgelegd. De lijnen in S. W. K. zijn evenwel met 1 Maart 1931 opgeheven.

Sinds 1925 zijn echter verschillende spoor- en tramwegondernemingen op Java en Madoera het wegverkeer (eveneens eerst het personenvervoer en daarna het goederentransport, het laatste o.a. door op modernen leest geschoeide afhaal- en besteldiensten) gaan uitoefenen (mede) als onderdeel van hun pogingen tot weering der concurrentie op vervoersgebied. In het jaar '29 werden zoo door de particuliere spoor- en tramwegondernemingen met in totaal 217 autobussen verschillende diensten onderhouden, waarbij in totaal ruim 9 miljoen km werd gereden. En dat niet alleen met een dergelijke concurreerende positie werd volstaan blijkt b.v. uit een door de Modjokerto Stoomtram Mij. tot den Gouverneur van Oost-Java gericht request, om toekenning van een monopolie voor het vervoeren van reizigers met autobussen langs haar lijnen, daar zonder een dergelijk monopolie het vervoersaanbod tot zoo'n hoogte bleek opgevoerd te worden, dat het personenvervoer per tram geheel onrendabel werd.

Betroffen de vorenaangeduide autobusdiensten in hoofdzaak verkeer over de buitenwegen, ook bij het stadspersonenvervoer ziet men de railbaan-ondernemingen het motorverkeer opvatten, en daar naar een monopolie-positie streven. Zoo is in 1930 tot stand gekomen de „Bataviasche Verkeers Mij.„ waardoor na langdurige onderhandelingen met steun der gemeente en gedeeltelijke garantie van het Gouvernement een fusie tot stand kwam tusschen de plaatselijke stoom- en electriche tram-maatschappijen. Aan deze nieuwe „B.V.M.“ is verleend een voorkeursrecht op het exploiteeren van buslijnen binnen de gemeente Batavia. Momenteel worden dan ook alle autobuslijnen aldaar door de „B.V.M.“ geëxploiteerd.

Ook te Semarang heeft dit vraagstuk veel belangstelling gehad, met 't oog op moderniseering van het personenverkeer daar ter plaatse, waarin voorzien wordt door een aan de gemeente toebehoorend maar door de Semarang-Joana Tramweg Mij. geëxploiteerd stoomtramnet. Ten einde de oplossing van dit vraagstuk te bevorderen, is op verzoek der gemeente door het Departement van Gouvernementsbedrijven hulp verleend en is met medewerking en onder leiding van het Technisch Economisch Adviesbureau van genoemd departement een rapport uitgebracht, waarin eveneens de mogelijkheid wordt aangegeven, concurrentie door particuliere autobussen tegen den eventueel door de gemeente in het leven te roepen electriche tram- of autobusdienst bij verordening te beletten. Na kennisneming van dit rapport heeft men in 1931 besloten tot het opmaken van een gedetailleerd ontwerp voor den aanleg van een electriche tram om op grond van dat plan een beslissing omtrent den eventueelen aanleg te nemen.

Interessant is het ook te zien, welk standpunt de overheid heeft ingenomen bij dezen strijd der vervoerswijzen. Daar in deze bladzijden slechts het wegverkeer vóór de totstandkoming der centrale wegverkeersordonnantie wordt beschreven, zal ook op dit punt uitsluitend de handelwijze der locale overheden, in 't bijzonder die der provincies, worden gezien.

In West-Java heeft de provincie den strijd tusschen rail en motor vrijgelaten en alleen door een voorgeschreven keuring der voertuigen en bepalingen omtrent dienst- en rusttijden voor bestuurders eenige waarborgen voor een veilig vervoer geschapen.

In Oost-Java is men verder gegaan en heeft voor het uitoefenen van een autobusdienst een vergunning verplichtend gesteld. Aanvankelijk was daarbij het voornemen, om slechts wegens redenen, verband houdende met de veiligheid van het verkeer, aangevraagde vergunningen te weigeren. De ervaringen, bij de toepassing van deze verordening opgedaan, zijn typeerend voor den aard der zich op den weg ontwikkelende verkeersproblemen. In den aanvang — medio 1930 — is slechts, indien in verband met den toestand van den weg de veiligheid van het busverkeer op dien weg niet gewaarborgd werd geacht, tot weigering van een vergunning overgegaan. Al spoedig moest, bij de toenemende dichtheid van het verkeer, behalve met den toestand van den weg ook met andere factoren rekening worden gehouden. Zoo leidde de eisch tot veiligstelling van het verkeer (snelheidsbeperking en verkeersdiscipline) en van de vervoerde passagiers (toestand van het materieel) tot weigeren van vergunningen, o. a.: wanneer de ondernemers voornemens waren met een zeer gering aantal bussen uitgestrekte trajecten te berijden; als zij nieuwe diensten wenschten in te stellen op routes, welke reeds door andere ondernemers met een groot aantal bussen werden bereden; als het aantal reserve-wagens niet voldoende geacht werd voor de instandhouding van een betrouwbaar en veilig bedrijf; e. d.

In Midden-Java ten slotte heeft men zich bij het ontwerpen van een regeling voor het autobusverkeer bewust op het standpunt gesteld, dat bij het beoordeelen van een vergunningaanvraag ook de behoefte aan de voorgestelde vervoersgelegenheid en de aanwezigheid van reeds bestaande vervoersaccomodatie mede in aanmerking moeten worden genomen. Hier werd dus ook de economie van het verkeer doelbewust gezien. Deze regeling is echter wegens de a.s. invoering der centrale verkeerswetgeving niet van kracht geworden.

Wat de gemeenten betreft moge als enkele voorbeelden worden aangehaald, hetgeen hierboven omtrent het openbaar verkeer in Batavia en Semarang werd gesteld.

Bij al deze overwegingen mag echter niet uit 't oog worden verloren, dat aangaande het motorwegverkeer en dus ook betreffende zijn invloed het bereiken van een juist inzicht ten zeerste wordt belemmerd door het in de vorige paragrafen reeds gememoreerde gebrek aan statistische gegevens. Slechts in enkele gebieden zijn voor autobuslijnen vergunningen verplichtend, terwijl de verkeerstellingen niet in voldoende mate gegevens opleveren. Daar nu ook de minder gunstige toestand der spoor- en tramwegen n.h.v. meer veroorzaakt wordt door de algemeene depressie dan door de motorconcurrentie kan ook bij hen in de geleden verliezen den invloed van het motorverkeer niet met juistheid worden onderkend. Pas wanneer na de algemeene invoering der centrale verkeerswetgeving nauwkeuriger gegevens beschikbaar zullen zijn, zal men ten deze eenigszins gefundeerde conclusies kunnen trekken.

Ter beëindiging van dit hoofdstuk moge er ten slotte op worden gewezen, dat de verhouding tusschen motorweg- en railtransport niet alleen van belang is in streken, waar deze vervoerswijzen beide aangetroffen worden. Ook in gebieden, welke nog geen railbaan bezitten, spreekt de invloed van het motorwegverkeer een woord mede bij het eventueel overwegen van plannen tot aanleg van spoor- en tramwegen.

Het motorverkeer zal er n.l. toe kunnen bijdragen, dat in gebieden, waar omtrent de ontwikkelingsmogelijkheden nog geen voorspellingen gewaagd mogen worden, de steeds kostbare aanleg van spoorwegen kan worden uitgesteld, totdat dienaangaande meer inzicht is verkregen, waardoor niet onbelangrijke kapitaalsbesparingen mogelijk zijn.

Wisselwerking tusschen verkeer en wegen.

Door de toename van het verkeer naar gewicht zoowel als naar omvang zijn beschermende maatregelen tot instandhouding

van den weg meer en meer urgent geworden. De weg, die door velen gebruikt wordt, mocht niet door enkelen met overmatig zware voertuigen worden vernield. Hier en daar, o. a. in de provincie West-Java en in het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra, bestond reeds sedert eenigen tijd een klasse-indeeling der wegen, gebaseerd op toelaatbare asbelastingen. Ten einde, in overeenstemming met het interlocale karakter van het verkeer, te geraken tot een eenvormige regeling, werd door drie Java-provincies in samenwerking met de B.O.W. en het bestuur der N.I. Wegen-vereeniging voor deze indeeling een stelsel ontworpen, dat later door de centrale Regeering in haar nieuwe wegwetgeving is overgenomen en thans ingevoerd zal worden, althans voor zoover het betreft motorvoertuigen.

Daarbij heeft men zich op het standpunt gesteld, voor deze indeeling alleen rekening te houden met voertuigen, voorzien van luchtbanden, daar deze tegenwoordig op bijna alle auto's in gebruik zijn en men mag verwachten, dat deze toepassing binnenkort universeel zal wezen. Waar de indeeling speciaal ten doel zou hebben de schade door zware voertuigen te voorkomen en ontworpen werd t. b. v. de provinciale, dus meer belangrijke wegen, is als lichtste klasse aangenomen, die wegensoort, waarop nog met lichte autobussen en vrachtauto's kan worden gereden. Deze voertuigen bleken, naar de grootte van het totale of bruto-gewicht in beladen toestand, te verdeelen in de voertuig-klassen van 2,5 à 3, 5, 7 en 9 ton brutogewicht. Daar tegenwoordig wordt aangenomen, dat bij één enkele achteras deze tot 75% van het voertuiggewicht te dragen krijgt, werden in verband met bovenstaande cijfers de maximum asbelastingen (na afronding) gesteld op :

7	ton	voor	wegen	van	klasse	I;
5	"	"	"	"	"	II;
3,5	"	"	"	"	"	III; en
2	"	"	"	"	"	IV.

Ongetwijfeld veroorzaakt een dergelijke klasse-indeeling een be-

perking van de bruikbaarheid van verschillende motorvoertuigen, maar zij is voor het behoud der wegen onmisbaar.

Wettelijke regeling van het verkeer.

De belangrijkste verordening der Centrale Regeering was tot nu toe het van 1917 dateerende „Reglement op het gebruik van motorrijtuigen op de openbare wegen in Nederlandsch-Indië”. (Ind. St. bl. 1917, No. 73; laatstelijk gewijzigd bij Ind. St. bl. 1927, No. 253). De daarin gegeven voorschriften beoogen hoofdzakelijk het verzekeren van de verkeersveiligheid bij het gebruik van motorvoertuigen op den openbaren weg en daarnaast de instandhouding der bestaande wegen door het eventueel beperken van het daarover gaande motorverkeer. Naast algemeen geldende voorschriften is aan lagere gezagsorganen de bevoegdheid gedelegeerd, t. b. v. beide doeleinden locale voorschriften te geven inzake de maximum rijsnelheid in bebouwde kommen en betreffende het maximum voertuiggewicht, van welke bevoegdheid door vele Locale Resorten is gebruik gemaakt. Behalve laatstbedoelde bepalingen op het gebruik van motorvoertuigen zijn dan nog vele locale verordeningen ontstaan, betreffende het verkeer met niet-motorische voertuigen en inzake belastingen op wegvoertuigen of op het wegtransport zelf (per ton/km).

Geleidelijk aan heeft zich zoo op wegverkeersgebied een ongewenschte toestand ontwikkeld, eendeels veroorzaakt door het onmiskenbaar verouderen van het centrale „Motorreglement” (dat bovendien het nadeel heeft het wegverkeer met niet-motorische voertuigen buiten beschouwing te laten), anderdeels door de groote verscheidenheid der locale regelingen op wegverkeersgebied. Toen dan ook de Regeering in Juli 1925 een commissie in het leven had geroepen (de z.g. Motorverkeerscommissie) om Haar te adviseeren betreffende voor het wegverkeer te treffen maatregelen, heeft deze commissie gemeend in de eerste plaats te moeten aanbevelen de reglementeering van het wegverkeer in zijn vollen omvang en heeft daartoe in haar, van Januari 1928 dateerend,

rapport ontwerpen voor een wegverkeersreglement en een vracht-auto- en autobusreglement aan de Regeering aangeboden, bij het invoeren waarvan zoowel het bestaande „Motorreglement” als de ter zake vigeerende locale verordeningen zouden kunnen vervallen. Behalve op verkeerstechnisch gebied meende de Commissie ook op verkeers-economisch terrein leiding te moeten geven en naast daartoe strekkende bepalingen in haar ontwerp-wegverkeersreglement stelde zij een autodiensten-reglement op, teneinde het op vaste routen werkende vrachtauto- en autobustransport in de h.i. juiste banen te leiden. Ten slotte zijn door de Motorverkeerscommissie nog verschillende reglementen voor detailregelingen ontworpen, als b.v. een keurings-, nummerbewijs en rijbewijsreglement.

Om deze voorschriften te doen naleven beval de Commissie aan de vorming van een verkeers-politie als onderdeel der algemeene politie. Zij behandelde voorts de noodige verbeteringen aan het wegnnet, e.a. maatregelen ter bevordering van het verkeer, om ten slotte haar arbeid te beëindigen met het opstellen van een schema, waarnaar voor geheel Nederlandsch-Indië een motorvoertuigen-belasting zou kunnen worden ingevoerd, teneinde dit transportmiddel ook op deze wijze te doen bijdragen in de voor dit verkeer speciaal noodige meerdere uitgaven.

In het bijzonder wijdde de Motorverkeerscommissie voorts nog de aandacht aan het vraagstuk der concurrentie tusschen rail- en wegverkeer. Zij achtte onbeperkte concurrentie van gelijksoortige bedrijven in strijd met het algemeen belang en beval aan, deze te beperken door voor het uitoefenen van een geregelden wegtransportdienst een vergunning verplichtend te stellen. De wederzijdsche concurrentie tusschen het rail- en het autoverkeer wenschte de Commissie in 't algemeen vrij te laten, doch aan bestaande railbaan-ondernemingen, die (naast hun spoorvervoer) in het door hen bestreken gebied ook het motorwegtransport willen verzorgen, hiervoor door vergunning-verleening tijdelijk den voorrang te laten.

Wegens de vele op het vorenbedoelde rapport nog geleverde beschouwingen en aanvullingen, zoowel van ambtelijke als van

particuliere belanghebbende zijden, wegens de omvangrijkheid van het vraagstuk en het in vele opzichten ingrijpende der te nemen beslissingen was het, hoezeer zulks ook gewenscht is in verband met een juiste en economische ontwikkeling van het wegverkeer der Regeering niet mogelijk aanstonds de voorstellen der Motorverkeerscommissie tot definitieve voorschriften te doen uitgroeien.

Reeds vóór dat de Motorverkeerscommissie haar eindrapport kon indienen, heeft zij op een tweetal punten, welker afdoening haar buitengewoon urgent scheen, aan de Regeering aanbevolen veranderingen in het „Motorreglement” aan te brengen hetgeen dan ook is geschied. Daarbij zijn aan lagere gezagsorganen verschillende bevoegdheden verleend. Ten eerste om, naast de algemeene snelheidsbeperking voor bebouwde kommen, ook maximum snelheden vast te stellen voor speciale wegen, zoowel binnen als buiten de bebouwde kommen. Ten tweede om ten aanzien van motorvoertuigen voor openbaar verkeer voorschriften te geven betreffende de technische inrichting van het motorvoertuig, betreffende het toezicht daarop en aangaande speciale eischen, welke aan bestuurders van zulke voertuigen kunnen worden gesteld.

Deze delegering van bevoegdheden brengt tot een verdere phase der wegverkeers-wetgeving hier te lande. Verschillende ressorten hebben, ten deele op grond der vorenbedoelde bevoegdheid, min of meer uitgebreide regelingen inzake het wegverkeer getroffen, waarvan hier de voornaamste (die der provincies op Java) mogen worden aangestipt.

In April 1929 is door de Provincie West-Java haar z. g. „Motorverordening” vastgesteld (Prov. Blad v. West-Java 1929, no. 6), waarbij het provinciale wegennet in verschillende klassen is verdeeld met voor elke klasse maxima inzake breedte en asbelasting der voertuigen, terwijl bovendien de rijsnelheid van vrachtauto's en autobussen op alle provinciale wegen is gelimiteerd op 40 km/uur.

Einde 1929 volgde in West-Java de afkondiging van een maximum snelheid voor alle motorvoertuigen voor tal van bebouwde

kommen en bijzondere weggedeelten (Prov. Blad v. West-Java 1930 No. 1).

Met 1 Jan. 1930 werden in Oost-Java twee belangrijke voorschriften van kracht.

Ten eerste werd de z. g. „Autoverordening” (Prov. Blad v. Oost-Java 1930 Bijvoegsel Serie A No. 2 — laatstelijk gewijzigd Prov. Blad 1930 Bijvoegsel Serie A No. 8) van kracht, waarbij het exploiteeren van autobuslijnen binnen de provincie alleen wordt toegestaan met daartoe deugdelijk bevonden voertuigen en als daarvoor een vergunning is afgegeven, waarin o. a. moet worden aangegeven: de route, de vertrek-uren, de vrachtprijzen en de dienst- en rusttijden van het personeel.

Ten tweede kreeg men de „Veiligheidsverordening” (Prov. Blad v. Oost-Java 1930 Bijvoegsel Serie A no. 2), die de keuring der vorenbedoelde autobussen nader regelt.

In Juli 1930 volgde West-Java met haar „Motorbusverordening” (ontwerp der Verordening zie Prov. Blad v. West-Java 1930 No. 8 — vastgesteld met enkele kleine wijzigingen in Juli '30) in het zelfde spoor, d.w.z. regelde daarin de kwestie der voertuigdeugdelijkheid (keuring), die der bestuurders-vereischten (speciaal rijbewijs) en die der dienst- en rusttijden van het personeel, doch ging niet zoo ver voor het exploiteeren van een autobuslijn een vergunning te vorderen. Verblijdend is, dat de keuringseischen van de autobussen na overleg met Oost-Java op geheel denzelfden voet werden ingericht, zoodat hier ondanks de decentralisatie eenheid van voorschriften geschapen is.

In de 2de helft van 1930 ten slotte werden in West-Java uitgebreide voorschriften vastgesteld inzake het verkeer met niet-motorische voertuigen (Prov. Blad van West-Java 1930 No. 18).

In September 1931 werd door de provincie Midden-Java vastgesteld en in Juni 1932 nader gewijzigd haar „Openbare motorvoertuigenverordening” tot regeling van het verkeer met openbare personen-motorvoertuigen (autobussen en taxi's) en vracht-motorvoertuigen (Prov. Blad v. Midden-Java 1931 No. 14 en 1932 No. 11).

Wegens de aanstaande invoering der nieuwe centrale verkeerswetgeving trad deze provinciale verordening echter niet in werking.

Wat betreft den centralen wetgever kan het volgende worden opgesomd.

In Januari 1932 werd een ordonnantie vastgesteld (in werking getreden 19-1-'32), betreffende de heffing eener motorvoertuigenbelasting in de Buitengewesten (behandeld in Volksraadzitting '31-'32, onderwerp 72). De grootte van den aanslag wordt bepaald naar het gewicht der voertuigen, (waarbij onderscheid wordt gemaakt tusschen motorrijwielen, auto's, autobussen en vrachtauto's) en naar de gebezigde bandensoort. De hoogte van de heffing is gesteld op de helft der maxima genoemd in het rapport der „Motorverkeerscommissie”.

In 1932 werd bij den Volksraad ingediend een bevoorringswijziging, waarbij de voornemens der Regeering aangaande de centrale motorvoertuigenbelasting werden bekendgesteld. In Maart 1933 volgt de vaststelling der betrokken belasting-ordonnantie (Volksraadzitting '32-'33 — onderwerp 131 — Stbl. 1933 No. 111); aan de heffing werd terugwerkende kracht tot 1 Jan. 1933 verleend. Zij blijft beperkt tot Java en Madoera en volgt wederom (zij het met kleine afwijkingen) het schema der „Motorverkeerscommissie”, doch thans niet voor de helft maar voor de volle maat, welke door die commissie als maximum is aanbevolen. Hierdoor zal, naar verwacht wordt, een opbrengst worden verkregen, die ca. 40% grooter is dan de vigeerende plaatselijke heffingen te zamen zouden opleveren. Ongeveer 70% van de opbrengst der nieuwe belasting zal over de provincies, regentschappen en stadsgemeenten worden verdeeld; de rest komt aan de algemeene landsmiddelen ten goede.

In September 1932 hecht de Volksraad zijn goedkeuring aan twee wetsontwerpen nopens het brengen van eenheid in verkeers-teekens en betreffende belastingheffing van vreemde motorrijtuigen

(Volksraadzitting '32 - '33, onderwerp 44). Wat aangaat het eerste moest deelneming van Ned.-Indië aan het internationale verdrag ter zake voorloopig nog worden voorbehouden, met 't oog op de financieele consequenties (vervanging van een zeer groot aantal verkeersbakens binnen vijf jaar), welke de toetreding zou medebrengen. Wat betreft de belastingheffing van vreemde motorrijtuigen is echter de toetreding van Nederland tot het internationale verdrag ook voor Ned. Indië aanvaard geworden.

Ten slotte komt men aan den jongsten arbeid op wetgevend gebied, die wel voor het wegverkeer de allerbelangrijkste is geweest. In September 1932 is n. l. na voortbouwen op de door de Motorverkeers-commissie gelegde grondslagen, een ontwerp-wegverkeersordonnantie bij den Volksraad ingediend (Volksraadzitting '32 - '33, onderwerp 76). In Februari 1933 is deze door de Regeering vastgesteld (St. Bl. '33 No. 86) en in April '33 gevolgd door de voor de uitvoering noodige Wegverkeersverordening (Stbl. '33 No. 138). Deze regelingen treden op 1 Sept. '33 in werking. Het valt buiten het bestek van dit artikel deze wetgeving uitvoerig te bespreken *), doch in hoofdtrekken kan het volgende worden aangestipt. De wegverkeersordonnantie (en de op grond daarvan uitgevaardigde wegverkeersverordening) bevatten eenerzijds een regeling van de technische verkeersaangelegenheden, van de registratie der motorvoertuigen en hun bestuurders, van de eischen waaraan deze voertuigen moeten voldoen, en van de indeeling van het wegennet. Anderzijds is daarin een regeling van het openbaar motorwegverkeer neergelegd, welke ten doel heeft dit in de economisch meest juiste banen te leiden.

Op eerstbedoeld gebied zullen zoo voorschriften worden verkregen, welke zich bij den huidige stand der techniek meer aansluiten dan die van het verouderde motorreglement en tevens zal bereikt worden, dat niet meer alleen een deel van het weg-

*) Verwezen moge worden naar het „Economisch Weekblad van 13-1-'33, waarin deze materie door Dr. Ir. L. J. de Ven uitvoerig is behandeld.

verkeer (dat met motorvoertuigen), maar alle weggebruikers aan goede verkeersregels gebonden zijn.

Daarnaast zal de regeling van het openbaar motortransport kunnen bijdragen tot een gezonde ontwikkeling van deze voor Ned. Indië zoo belangrijke vervoerstak. Wel is op te merken, dat over het algemeen de openbare motorvoertuigen alleen in een keuring der wagens zullen worden betrokken. Slechts indien zij als vasten autodienst worden geëxploiteerd, zal een vergunning vereischt worden, terwijl beslissing over aanvragen om vergunning beoordeeld zullen worden uit een oogpunt van verkeersveiligheid en algemeen belang. Ook hierbij is dus weer niet de verkeers-economie mede als criterium gesteld (in de ontwerp-ordonnantie was dit wel het geval), doch de ervaring, opgedaan bij de uitvoering der autobusverordening der provincie Oost-Java zou kunnen doen vermoeden, dat ook nu weer de verkeers-economische overwegingen niet geheel te scheiden zullen zijn van de kwestie der verkeersveiligheid en wellicht nog minder van de behartiging van het algemeen belang.

Ten slotte, en dit schijnt een zeer belangrijke bepaling, zal een permanente centrale verkeers-commissie worden ingesteld, waarin naast ambtelijke leden ook particulieren zitting zullen hebben, welke commissie de Regeering van advies zal dienen omtrent belangrijke verkeersaangelegenheden. Hiermede is dus voor het eerst een centraal orgaan geschapen voor de behartiging van wegverkeers-belangen, een instantie die hier tot heden ontbroken heeft en in verschillende landen nog ontbreekt.

Met deze schematische weergave van de hoofdlijnen der nieuwe wegverkeers-wetgeving moge dit overzicht besloten worden. Zooals in den aanvang gesteld, is het ver van volledig, waartoe behalve de daar genoemde oorzaak ook de nagestreefde beperking in den omvang van dit artikel dwong.

Vertrouwd mag worden, dat het in de toekomst aan de hand van den onder de nieuwe wetgeving meer systematisch te ver-

zamelen gegevens mogelijk zal zijn, de geschiedenis van het wegverkeer te vervolgen op vollediger en juistere wijze dan hier mogelijk was, hetgeen door de belangrijkheid van het onderwerp zeker alleszins gerechtvaardigd zal worden.

Bandoeng, 3-7-'33.

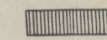
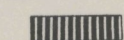
C. ORTT.

VERKEERSTELLING JAVA 1931

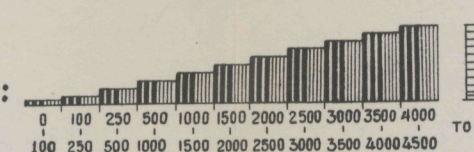
PROVINCIES EN ZELFBESTUREN
(ZELFBESTUUR DJOKJAKARTA 1932)

1:1000 000

VERKEERSGETAL IN TON/ETMAAL
MOTOR TRACTIE FYSIEKE TRACTIE



UITGEZET OP SCHAAL:



BEREKEND ONDER AANNAME:

	PROV. WEST-JAVA.	PROV. MIDDEN-JAVA.	ZELFBEST. SOERABAYA.	ZELFBEST. DJOKJAKARTA.	PROV. OOST-JAVA.
PERSONENAUTO'S	1.8	1.6	1.6	1.6	1.6
MOTORRIJWIJEN	0.3	-	-	-	-
AUTOBUSSEN	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
VRACHTAUTO'S	4.5	4.5	5.5	5.5	4.5
id. ZWARE	6.5	6.5	-	-	-
VRACHTAUTO'S + AANHANGWAGEN.	6.5	1.5	1.5	-	-
GROBKAKS	1.8	2.5	2.5	1.8	1.8
id. LICHT	1.8	2.5	2.5	1.8	1.8
id. ZWARE	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
DOGGAARS	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6

MET GEBRUIKMAKING VAN DE, DOOR DE BETREFFENDE DIENSTEN BESCHIKBAAR
GESTELDE TELRESULTATEN SAMENGESTELD DOOR DE

NED. IND. WEGENVEREENIGING

