



DE ONGANG MET GEMOTORISEERD GEVAAR

De effecten van overheidsbeleid op de
verkeersveiligheid van gemotoriseerd en niet-
gemotoriseerd verkeer

Bachelorscriptie Geschiedenis, Universiteit Utrecht
Naam: Rik Ploeg
Studentnummer: 5734584
Scriptiebegeleider: Prof. dr. Maarten Prak
Datum: 06/04/2021

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Inleiding.....	3
Methode en historiografie	4
1 Massamotorisering in Nederland	6
Toenemende verkeersonveiligheid.....	7
2 Verkeersveiligheidsbeleid in de jaren 1960	9
3 Verkeersveiligheidsbeleid in de Jaren 1970.....	13
Het nieuwe verkeersbeleid	14
4 Het effect van verkeersveiligheidsbeleid in cijfers	17
Conclusie	22
Literatuurlijst.....	24
Overzicht primaire bronnen.....	25

Samenvatting

In Nederland nam het aantal gemotoriseerde voertuigen na 1950 exponentieel toe. De verkeersveiligheid kwam hier sterk onder te lijden. Het aantal verkeersdoden nam ieder jaar met honderd doden toe, tot aan het piekjaar in 1972 toen er ruim 3200 doden vielen in het verkeer. De Nederlandse overheid gaf in de loop van de jaren 1960 steeds meer aandacht aan de problemen die ontstonden door de massamotorisering. Toch was er een verandering in het overheidsbeleid na 1972. In deze scriptie wordt onderzocht hoe het veranderende regeringsbeleid invloed had op de verkeersveiligheid. Dit wordt onderzocht door middel van een analyse van het overheidsbeleid en de verkeerveiligheidsstatistieken. Daaruit blijkt dat het regeringsbeleid zich in de jaren 1970 minder richtte op het faciliteren van de automobilist en steeds meer op het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Uit verkeersveiligheidsstatistieken blijkt dat de verbetering van de verkeersveiligheid in eerste instantie in sterkere mate voor de automobilisten gold. Pas nadat de overheid in de loop van de jaren 1970 het autogebruik probeerde te beperken, is te zien dat de verbetering van de verkeersveiligheid in sterkere mate ook ten bate was van de fietsgebruikers.

Inleiding

De jaren 1960 werden in Nederland gekenmerkt door grote economische groei. Daaruit vloeide voort dat de dagelijkse levens van burgers ingrijpend veranderden. Mensen hadden steeds meer te besteden en konden zich steeds meer dingen veroorloven die hun ouders niet konden betalen. Een van de gevolgen van deze verandering is de massamotorisering. Personenauto's en bromfietsen deden massaal hun intrede in het Nederlandse straatbeeld. Deze verandering verliep echter niet zonder problemen. Door de sterke toename van gemotoriseerd verkeer groeide ook het aantal verkeersslachtoffers. Ieder jaar overleden er meer mensen in het verkeer. Pas in 1972 werd met een totaal aantal slachtoffers van ruim 3200 doden een piek bereikt.¹

Verkeersveiligheid stond in de jaren 1960 nog niet hoog op de politieke agenda. Men hield zich vooral bezig met het uitbreiden van de infrastructuur en het indelen van de publieke ruimte om de bevolkingsgroei en het toenemende verkeer in goede banen te leiden. Pas in de tweede helft van dit decennium ontstond er een groeiend bewustzijn van het verkeersveiligheidsprobleem en werd er steeds meer geld uitgegeven aan beleid ter bevordering van de verkeersveiligheid.²

Toch bleef er in de jaren 1960 een sterke aandacht voor doorstroming, capaciteitsproblemen en efficiëntie. Zelfs in het verkeersveiligheidsbeleid dat voor het eerst uitgebreid werd geformuleerd in de Nota Verkeersveiligheid van 1967 is er met name aandacht voor het voorkomen van verkeersongevallen door verbetering van de doorstroming en efficiëntie.³ In het overheidsbeleid is veel aandacht voor meer asfalt en meer gemotoriseerd verkeer en weinig aandacht voor het langzame verkeer.⁴ De fietser en de wandelaar kwamen te lijden onder de grote plannen die de massamotorisering in goede banen moesten leiden. Er was immers veel meer budget en beleid voor de auto dan voor de fiets.

¹ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Verkeersdoden in Nederland*, (versie 15 april 2020), <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeersdoden-nederland> (geraadpleegd op: 2 april 2021).

² Charlotte A. Bax, *Historie en toekomst: ruim honderd jaar verkeersveiligheidsbeleid en-kennis in Nederland* (Leidschendam 2012) 11.

³ Nationaal Archief, Den Haag, 2.19.185, inventaris van het archief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 1912-1989, inventarisnummer 2450, Nota verkeersveiligheid.

⁴ Adri Albert de la Bruheze en Frank Veraart, 'Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw: overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel', *Rijkswaterstaat-serie* 63 (1999) 53-54.

In de jaren 1970 kwam er verandering in deze trend. De gevolgen van het massale autorijden werden meer en meer onderkend in het politieke debat.⁵ De beleidsnota's die megalomane uitbreidingen van het wegennet voorstelden om de bevolkingsgroei aan te kunnen worden steeds meer bekritiseerd en genuanceerd. Onbegrensde uitbreiding van het wegennet en het wagenpark werden niet langer als probleemloze toekomstvisie beschouwd.

In deze periode kwam tevens een einde aan de stijging van het aantal verkeersdoden. Tot aan 1972 steeg het aantal verkeersdoden met ongeveer honderd slachtoffers per jaar, waarna het aantal verkeersdoden ieder jaar afnam tot 2000 in 1980, 1500 in 1990 en 1000 slachtoffers in het jaar van de millenniumwisseling.⁶ Het is daarom interessant om te onderzoeken of het veranderende denken over het verkeersbeleid van invloed is geweest op het een halt toeroepen van de toenemende verkeersonveiligheid. De hoofdvraag in deze scriptie luidt daarom: Hoe is de Nederlandse overheid in de jaren 1960 en 1970 erin geslaagd om de verkeersveiligheid te vergroten?

Methoden en historiografie

Massamotorisering en verkeersveiligheid zijn thema's waar veel onderzoek naar is gedaan. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid doet al sinds 1963 onderzoek naar verkeersveiligheid in Nederland. De stichting publiceert artikelen en statistieken en geeft met dit onderzoek onderbouwing aan overheidsbeleid. In het onderzoek *De top bedwongen: Balans van de verkeersonveiligheid in Nederland 1950-2005* worden de ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid uitvoerig beschreven.⁷ In dit onderzoek worden kwantitatieve gegevens gebruikt om de oorzaken van de verkeersonveiligheid te beschrijven.

Door onder meer Gijs Mom en Ruud Filarski is uitvoerig geschreven over massamotorisering, mobiliteit en de gevolgen daarvan op de samenleving.⁸ Zij schrijven onder meer over hoe de massamotorisering tot stand kwam en drukken dat in cijfers uit. Tevens beschrijven zij uitvoerig de maatschappelijke veranderingen die tot stand kwamen door de massamotorisering. De rol van maatschappelijke partijen zoals actiegroepen en de ANWB

⁵ Maarten Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit: De geschiedenis van een langdurend discours: 1895-2010* (2012) 201-214.

⁶ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Verkeersdoden in Nederland*.

⁷ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *De top bedwongen: Balans van de verkeersonveiligheid 1950-2005*, (Leidschendam 2007).

⁸ Gijs Mom en Ruud Filarski, *Van transport naar mobiliteit 2, De mobiliteitsexplosie, 1895-2005* (Zuthpen 2008).

wordt daarbij beschreven. In deze bachelorscriptie wil ik echter aandacht geven aan het effect van het overheidsbeleid op verschillende groepen verkeersgebruikers. Naast kwalitatieve bronnen gebruik ik daarbij ook de kwantitatieve gegevens van het SWOV, om zo de veranderingen in de verkeersonveiligheid vanuit het perspectief van het overheidsbeleid te bezien. Wat was het effect van overheidsbeleid dat sterk gecentreerd was rondom automobilititeit op fietsers en voetgangers? En welke groepen verkeersdeelnemers leden meer onder de groeiende onveiligheid dan andere?

Bij dit onderzoek maak ik een vergelijking tussen de periode van voor en na het jaar 1972. Voor beide periodes onderzoek ik het beleid ten opzichte van verkeersveiligheid. Ook zal ik een vergelijking maken in verkeersveiligheidsstatistieken tussen de periode voor en na 1972. Dit doe ik omdat in dit jaar met het aantreden van het kabinet-Den Uyl er een veranderende koers is te zien in het verkeersbeleid. Aan de hand van de verkeersveiligheidsstatistieken van het SWOV analyseer ik hoe deze nieuwe koers ook te zien is in de veranderende verkeersveiligheid.

In dit onderzoek zal ik ten eerste een beschrijving geven van de massamotorisering en de verkeersonveiligheid in de jaren 1960. Vervolgens zal ik ingaan op het overheidsbeleid dat gericht was op verkeer en verkeersveiligheid in deze periode. Ten derde zal ik de verandering in het verkeersbeleid bespreken vanaf het jaar 1970. In het vierde deel verhoud ik deze ontwikkelingen met de verkeersveiligheidsstatistieken van het SWOV.

Om het verkeersveiligheidsbeleid te analyseren zal ik ingaan op beleidsnota's en secundaire literatuur over overheidsbeleid, om zo tot een dieper inzicht te komen wat de onderliggende trends waren die invloed hadden op de aanpak van verkeersonveiligheid. Hierbij gebruik ik onder meer secundaire literatuur betreffende het politieke debat over verkeer en verkeersveiligheid in deze periode. Tevens gebruik ik literatuur over het beleid omtrent ruimtelijke ordening en over verkeersonveiligheid door massamotorisering. De statistieken van het SWOV zijn van groot belang om een beeld te krijgen van de effecten van de massamotorisering en het verkeersbeleid.

1 Massamotorisering in Nederland

De ontwikkeling van de naoorlogse motorisering in Nederland kan met recht een explosie genoemd worden. Vlak na de oorlog bestond het Nederlandse wagenpark uit ongeveer 50 duizend auto's en in het jaar 1980 was dit toegenomen tot een gezamenlijk bezit van 4,5 miljoen personenauto's.⁹ Deze enorme groei betekende ook een grote verandering in het gebruik van de auto als nutsmiddel naar het gebruik van de auto als recreatief middel en luxeproduct voor een steeds groter deel van de bevolking.

In de eerste fase van deze groeiperiode stelde de Marshallhulp uit de Verenigde Staten de Nederlandse overheid in staat grote partijen auto's in te kopen en die te verdelen onder de beroepsgroepen die deze nodig hadden, zoals artsen, beroepschauffeurs en de ANWB.¹⁰ In deze periode was de groei vooralsnog gering, aangezien de overheid een grote mate van controle behield over het autobezit. De overheid wilde vooral de zakelijke doeleinden van de auto stimuleren en het persoonlijke en recreatieve gebruik tegenhouden.¹¹

De groei van het wagenpark zette pas echt door in de jaren 1960 vanwege de groeiende welvaart onder Nederlandse burgers. Nederlandse burgers leefden in de jaren 1950 nog relatief sober. In de jaren 1960 kwam daar verandering in vanwege de enorme groei van de lonen van wel 6% per jaar.¹² Steeds meer gezinnen waren in staat een auto aan te schaffen. Tevens was er in de politiek steeds meer erkenning voor de behoefte aan nieuw beleid ten opzichte van het groeiende autobezit. Er werd werk gemaakt van de verbetering van de infrastructuur en de remmende maatregelen tegen het autobezit werden verminderd.¹³

Vervolgens is er in deze periode dan ook een verandering te zien in het noodzakelijke en niet-noodzakelijke gebruik van de auto. Met de groei van het wagenpark nam namelijk de intensiteit van het gebruik van de auto per persoon af. Het gemiddelde jaarlijkse kilometrage van de Nederlandse autorijder daalde van 19.000 kilometer in 1960 naar 12.000 kilometer in 1980.¹⁴ In diezelfde periode vertienvoudigde het wagenpark in Nederland.¹⁵ Waar voorheen

⁹ Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit*, 267.

¹⁰ Ibidem, 267-269.

¹¹ Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobilititeit*, 61-66.

¹² Friso Wielenga, *Geschiedenis van Nederland: Van de Opstand tot heden* (Amsterdam 2012) 339.

¹³ Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobilititeit*, 75-86.

¹⁴ Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit*, 274-275.

¹⁵ Ibidem, 273.

de auto voornamelijk voor zakelijke praktijken werd gebruikt, werd de auto in deze periode steeds vaker gekocht voor minder noodzakelijke doeleinden. Woon-werkverkeer, particulier gebruik en recreatief gebruik van de auto namen sterk toe, terwijl het zakelijke gebruik van de auto relatief afnam.¹⁶

Toenemende verkeersonveiligheid

Een ingrijpend gevolg van de massamotorisering was het toenemen van de verkeersonveiligheid. In 1950 kwamen ruim 1000 mensen om in het verkeer in Nederland.¹⁷ Dit dodental nam ieder jaar toe met ongeveer 100 doden, tot een piek van ruim 3200 doden in 1972.¹⁸ Hoewel de oorzaak van deze toenemende onveiligheid niet exact te bepalen is, zijn er wel oorzaken aan te wijzen die hebben bijgedragen aan dit sterftecijfer. De infrastructuur bleef achter in verhouding tot het aantal auto's op de weg, de opleiding van bestuurders bleef achterwege en de wet- en regelgeving in het verkeer liep eveneens achter op de nieuw ontstane werkelijkheid.

Allereerst kwam de groei van het Nederlandse wagenpark vanaf 1960 in een sterke stroomversnelling. De 500 duizend personenauto's in het jaar 1960 namen toe tot 2,5 miljoen in 1970.¹⁹ Dit betekende dus een vervijfvoudiging van het wagenpark. De Nederlandse wegen waren echter niet gemaakt voor dit aantal gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Er werd continu gewerkt aan de uitbreiding en verbetering van het wegennet, maar de toename van gemotoriseerd verkeer werd niet bijgebeend door de infrastructurele verbeteringen.²⁰

Verder kan de rijervaring van de Nederlandse automobilisten ook als oorzaak gezien worden voor het groeiende aantal verkeersdoden. Zoals eerder beschreven nam het gemiddelde jaarlijkse kilometrage per bestuurder sterk af, aangezien de auto relatief minder vaak voor zakelijke doeleinden werd gebruikt en steeds vaker voor kortere en minder noodzakelijke afstanden. Daarnaast waren de eisen voor rijopleidingen erg laagdrempelig. De theorie-examens voor rijbewijzen werden tot 1963 mondeling afgenomen, en tot 1964

¹⁶ Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit*, 276.

¹⁷ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Verkeersdoden in Nederland*.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit*, 273.

²⁰ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *De top bedwongen*, 83.

hoefde men het praktijkexamen alleen binnen de bebouwde kom af te nemen.²¹ Er waren dus relatief veel onervaren bestuurders op de weg.

Een andere belangrijke oorzaak van de onveiligheid op de weg is het systeem van wetten en regels dat in zeer korte tijd sterk verouderde vanwege de massamotorisering. Er was sprake van een snel veranderende situatie op de openbare weg, waardoor oude gewoonten moesten veranderen en meer verkeerssituaties van regels moesten worden voorzien. Regelgeving over maximumsnelheden werd in de jaren 1960 steeds meer ingevoerd en veiligheidseisen van de auto kwamen pas vanaf de jaren 1970 in grotere aantallen in beeld.²² Lange tijd was er dus een gebrek aan passende regelgeving die het gemotoriseerde verkeer in goede banen kon leiden.

Kortom, de massamotorisering in Nederland was een gevolg van economische groei en bevolkingsgroei. Het tempo van de massamotorisering zorgde ervoor dat het verkeersbeleid en de infrastructuur snel uit de tijd raakten. Naast problemen als drukte op de wegen zorgde dit ook voor toenemende onveiligheid op de weg en een sterke stijging van het aantal verkeersslachtoffers. De periode van economische groei zorgde op deze manier ook voor ontregeling van bestaande normen en gebruiken. Daarom moest de politiek met nieuw beleid komen en verandering brengen in het denken over verkeer.

²¹ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *De top bedwongen*, 124.

²² Ibidem.

2 Verkeersveiligheidsbeleid in de jaren 1960

Vanwege deze sterke stijging in verkeersdoden en verkeersongevallen begon de Nederlandse overheid maatregelen te nemen om dit probleem aan te pakken. Tot aan 1960 waren de meeste politieke partijen nauwelijks bezig met de verkeersveiligheid. Verkeer was nog geen politiek thema. De stijging van het aantal verkeersdoden, in combinatie met andere verkeersproblemen zoals het groeiende aantal files, zorgde ervoor dat steeds meer politici hun aandacht richtten op het aanpakken van de problemen in het verkeer.²³

Deze ontwikkeling kan worden gezien in de eerste en tweede Nota's Ruimtelijke Ordening die in respectievelijk 1960 en 1966 verschenen.²⁴ In de eerste nota werd een toekomstvisie beschreven over hoe het land vormgegeven moest worden om toekomstbestendig te zijn voor de bevolkingsgroei en de economische groei. De nota uit 1966 was een herziening van de toekomstverwachtingen, omdat men een sterkere bevolkingsgroei verwachtte. In tegenstelling tot de eerste nota uit 1960 werd ook melding gemaakt van een uitbreiding van het snelwegennet. Tevens was er sprake van een grote suburbanisatie van middeninkomensgezinnen, waardoor er veel autobezitters buiten de stad zouden gaan wonen. Werkgelegenheid bleef echter achter in de stedelijke kernen, waardoor er een grote toename was van autoverkeer.²⁵ Om grote capaciteitsproblemen voor te zijn moest het verkeer dus een prominentere rol krijgen in de toekomstplannen omtrent de ruimtelijke indeling van Nederland.

Een van de plannen die opgesteld werden was het 'Structuurschema voor het Nederlandse Hoofdwegennet 1966'.²⁶ Minister Suurhoff van Verkeer en Waterstaat wilde een plan voor het Nederlandse hoofdwegennet dat de grote verkeersstromen van de toekomst aan zou kunnen. In dit stuk refereerde hij ook aan de bevolkingsgroei en het toegenomen recreatieve gebruik van de auto. Het Nederlandse landschap zou zich volgens hem moeten ontwikkelen om de economische ontwikkeling en de daarbij behorende verkeersstromen aan te kunnen. Vanwege de onzekerheid van de toekomstbeelden moest het plan iedere vijf jaar herzien worden.

²³ Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit*, 75-81.

²⁴ Bruinsma, Frank, en Eric Koomen, *Ruimtelijke ordening in Nederland* (2018) 32-34.

²⁵ Bruhèze en Veraart, 'Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw', 51-52.

²⁶ Staten-Generaal digitaal, 8832, kamerstuk Tweede Kamer 1966-1967, kamerstuknummer 8832 ondernummer 1, Structuurschema voor het Nederlandse hoofdwegennet 1966.

Kenmerkend voor de beleidsplannen en vooruitzichten uit deze periode was dat er grote verwachtingen werden geformuleerd over de bevolkingsgroei en de economische groei. Er was in deze tijd een debat gaande over de Randstad als één groot stedelijk gebied dat Parijs en Londen moest overtreffen.²⁷ Het eerder genoemde Structuurschema Hoofdwegenet uit 1966 stelde een zodanige uitbreiding van het wegennet voor dat de budgetten voor rijkswegen stegen van 265 miljoen in 1965 naar 678 miljoen in 1971.²⁸ In deze periode werden er grote plannen gesmeed ten aanzien van de verstedelijking en de asfaltering van Nederland.

Capaciteit, niet veiligheid, was het grote speerpunt van het verkeersbeleid in deze jaren. Het was hoofdzaak om de grote verkeersstromen de ruimte te geven. De economische groei stond hoog in het vaandel en verkeersopstoppingen mochten dit niet in de weg zitten. De groeiende onveiligheid op de weg was echter niet volledig uit het blikveld ontschoten.

Steeds meer politici kwamen in de loop van de jaren 1960 tot de conclusie dat de massale toename van het autobezit een ontwikkeling was die ingrijpende politieke actie vereiste.²⁹ In 1960 werden er al vragen gesteld over verkeersveiligheid door landelijke politici, waarna de wens werd geuit om duidelijk beleid te formuleren over het terugdringen van het stijgende aantal verkeersdoden.³⁰ Er was namelijk nog weinig regelgeving omtrent het autogebruik en weinig kennis over de oorzaken van de onveiligheid op de weg.

De Nota Verkeersveiligheid in 1967 was het eerste beleidsstuk met een grondig achtergrondonderzoek dat inging op de noodzakelijke maatregelen die het aantal verkeersslachtoffers moesten terugdringen.³¹ Minister Bakker van Verkeer en Waterstaat benoemde in deze nota de almaar toenemende verkeersonveiligheid en de noodzaak daar iets aan te doen. Hij noemde de toenemende verkeersproblematiek zelfs een ernstige bedreiging van de volksgezondheid.³²

De ontwikkeling van het verkeer en het wegennet liep namelijk achter op de schaalvergroting van het autogebruik. Voetgangers, fietsers en automobilisten moesten vaak

²⁷ Bart Lambregts en Wil Zonneveld, 'From Randstad to Deltametropolis: Changing attitudes towards the scattered metropolis', *European Planning Studies* 12 (2004) 3, 301-308.

²⁸ Bruhèze en Veraart, 'Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw', 54.

²⁹ Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit*, 173-187.

³⁰ Nationaal Archief, Den Haag, 2.19.185, inventaris van het archief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 1912-1989, inventarisnummer 2450, Nota verkeersveiligheid, 7-8.

³¹ Ibidem.

³² Ibidem.

nog gebruik maken van dezelfde verkeersruimte. Vanwege de grote toename van het aandeel automobilisten in het verkeer werd dit problematisch. De erkenning van de minister van de ontstane problematiek en de noodzakelijk aanpak daarvan past dan ook in de politieke context van deze jaren. Verkeersproblematiek kwam steeds meer op de voorgrond te staan in het politieke debat.

Een belangrijk aspect van deze beleidsnota was de verwetenschappelijking van het verkeersbeleid. In 1962 werd door de ANWB, de Nederlandse Vereniging van Automobiel-Assuradeuren en de Minister van Verkeer en Waterstaat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) opgericht.³³ Deze stichting ging aan het werk om op wetenschappelijke wijzen de oorzaken van verkeersonveiligheid aan het licht te brengen en voorstellen te onderzoeken om de verkeersveiligheid te vergroten. De resultaten van hun onderzoek staan in de 'Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid' en vormen de onderbouwing voor deze beleidsnota.³⁴

In de Nota Verkeersveiligheid wordt een driedeling gemaakt van invloedsferen op de verkeersveiligheid; de mens, het voertuig en de weg. Per deelgebied wordt aangegeven waar de risico's zich bevinden en welke maatregelen effectief kunnen zijn om de risico's te verkleinen. Uiteindelijk worden de uitkomsten van de gemaakte analyses omgezet in tien beleidsvoorstellen. In deze voorstellen gaat het onder meer over het verlichten van de rijtaak voor de weggebruiker, wetgeving voor weggebruikers en voertuigen, opleiding van verkeersdeelnemers, uniformiteit in het wegbeheer en het stimuleren van wetenschappelijk onderzoek.

Om het aantal verkeersongelukken terug te dringen wordt in beleidspunt A aanbevolen de weg aan te passen aan de beperkingen van de mens. Concreet houdt dit in dat er autosnelwegen aangelegd moeten worden en dat de verkeersstromen op de weg gescheiden worden. Er is met name aandacht voor het overzichtelijk maken van de weg, het bevorderen van doorstroming en het vastleggen en handhaven van een uniforme vormgeving van de verkeersruimte.

Uit de nota blijkt dat er aan twee zaken prioriteit wordt gegeven; het voorkomen van verkeersongelukken en het bevorderen van de doorstroming. Het beleid wordt dan ook mede

³³ Ibidem, 1-2.

³⁴ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid* ('s-Gravenhage, 1 januari 1965).

onderbouwd door het idee dat met beide prioriteiten een grote economische winst te behalen is. Het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt, naast een sociaal probleem, ook tot een economisch probleem gemaakt. Verbeterde verkeersveiligheid moet niet alleen leiden tot minder leed en schade, maar ook tot het efficiënter benutten van het verkeersnetwerk.

Het stijgende aantal verkeersdoden in de jaren 1960 riep de onbegrensde uitbreiding van het wegennet en de pragmatische visie op ruimtelijke ordening een halt toe. Men leerde in deze periode dat verkeers- en mobiliteitsbeleid rekening moest houden met verkeersveiligheid. Het aanpakken van het capaciteitsprobleem van het verkeer bleef echter een belangrijk onderwerp. Het verkeersveiligheidsbeleid dat in deze periode werd ontwikkeld werd dan ook gekoppeld aan het bevorderen van doorstroming en efficiëntie.

3 Verkeersveiligheidsbeleid in de Jaren 1970

Het vervoersbeleid en het denken over de auto veranderde sterk in de jaren 1970. Na jaren van economische groei, groeiende budgetten voor autovriendelijke infrastructuur en exponentiële toename van het autobezit, kwam er in de jaren 1970 een einde aan deze ontwikkeling. Deze verandering kende meerdere oorzaken, verschillend in lange en korte termijn.

Om te beginnen was de verkeersonveiligheid in de loop van de jaren 1960 steeds duidelijker een probleem geworden dat in de politiek opgepakt werd. Het verkeer in het algemeen was een groot thema tijdens de verkiezingen van 1972.³⁵ De partijen PvdA, D66 en PPR kwamen met een gezamenlijk plan, genaamd *Keerpunt '72*, om de verkeersproblematiek aan te pakken. In de regeringsverklaring van het Kabinet-Den Uyl dat na de verkiezingen ging regeren werden deze plannen omgezet in het streven om het gebruik van de auto te beperken tot het meer noodzakelijke gebruik. Het openbaar vervoer moest daarom meer centraal komen te staan in het verkeersbeleid. De maatschappelijke kosten van het autorijden in de vorm van verkeersonveiligheid waren voor deze nieuwe regering een reden om het verkeersbeleid anders aan te pakken.

Daarnaast werd in het verkiezingsjaar tevens het rapport 'Grenzen aan de groei' gepubliceerd van de Club van Rome. Dit rapport, waarin de ecologische gevolgen van de economische groei werden uitgelegd, had een grote impact op het denken over verkeer en vervoer.³⁶ De milieuvervuiling en wereldwijde ongelijkheid ten gevolge van massaconsumptie en massaproductie die in dit rapport werden blootgelegd, betekenden een sterke tegenreactie op het grote optimisme van de voorgaande jaren over een schijnbaar eindeloze economische groei.

Een andere oorzaak voor het veranderende beleid is de oliecrisis van 1973. Vanwege het olie-embargo van de OPEC-landen ontstond er in Nederland een groot tekort aan brandstof en stelde het kabinet-Den Uyl een aantal autoloze zondagen in.³⁷ Het effect van deze oliecrisis versterkte het effect van het rapport van de Club van Rome. Er werd een flinke

³⁵ Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobilititeit*, 215-216.

³⁶ Willem Buunk en Jeroen Bastiaanssen, *Strijd over mobiliteit: De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer* (2016), 37.

³⁷ Peter Bootsma, 'Maximumsnelheid op de snelweg: Rutte & Den Uyl' (25 november 2019), https://www.parlement.com/id/vl3wbv1he6j7/nieuws/maximumsnelheid_op_de_snelweg_rutte_den (geraadpleegd op: 3 april, 2021).

deuk geslagen in het idee dat onbegrensd autorijden zonder gevolgen door kon gaan. Naast de groeiende verkeersonveiligheid en de gevolgen op het milieu wereldwijd, was ook de voorraad en toelevering van fossiele brandstoffen niet zonder problemen.

Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen ontstond er ook een steeds groter maatschappelijk verzet tegen de auto.³⁸ Actiegroepen verzetten zich lokaal tegen nieuw te bouwen infrastructuur die het landschap aantastte. Andere groepen zoals 'Stop de kindermoord' voerden actie tegen de auto vanwege de vele verkeersslachtoffers die ieder jaar vielen. Tevens was er onder verkeerskundigen de angst dat de Amerikaanse infrastructuurle realiteit naar Nederland zou komen, met extreem brede snelwegen en eindeloos asfalt in de steden als gevolg.

Het nieuwe verkeersbeleid

Het was in de context van deze ontwikkelingen dan ook niet vreemd dat men ook in de overheid anders ging nadenken over de auto en het te voeren verkeersbeleid. Ten eerste richtte minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat in 1973 de Stuurgroep Verkeer en Vervoer op om het nieuwe verkeersbeleid vorm te geven.³⁹ Deze stuurgroep moest gaan werken aan nieuwe beleidsstukken op het gebied van verkeer en vervoer, waarbij het groeiende autogebruik geremd moest worden en er meer aandacht werd gegeven aan openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

In 1973 volgde tevens de Oriënteringsnota, als eerste onderdeel van de Derde Nota Ruimtelijke Ordening.⁴⁰ In deze nota is duidelijk af te leiden dat het optimisme van de jaren 1960, zoals dat ook te zien was in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening, verdwenen is. Men hield rekening met de beperkte ruimte die in Nederland beschikbaar was, de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen, het milieu en de mogelijkheid dat financiële kosten die het beleid met zich mee bracht niet opgebracht konden worden. Een van de beleidskeuzes uit de Oriënteringsnota was dan ook om het autogebruik niet langer te blijven stimuleren en sterker aan te sturen op het gebruik van openbaar vervoer.⁴¹

³⁸ Mom en Filarski, *De mobiliteitsexplosie*, 361-369.

³⁹ Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit*, 216.

⁴⁰ Nationaal Archief, Den Haag, 2.19.185, inventaris van het archief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 1912-1989, inventarisnummer 1306, Oriënteringsnota ruimtelijke ordening.

⁴¹ Bruinsma en Koomen, 'Ruimtelijke ordening in Nederland', 35.

Een ander belangrijk onderdeel van de Oriënteringsnota was dat er structuurschema's opgesteld moesten worden die het infrastructuurbeleid op lange termijn richting moesten geven. Op deze manier werden verschillende beleidsterreinen gebundeld in de Oriënteringsnota, om die op lange termijn meer samenhang te geven. Het Structuurschema Verkeer en Vervoer dat in 1977 gepubliceerd werd, was één van deze structuurschema's.⁴² Hierin werd de langetermijnvisie vormgegeven die betrekking had op hoe het verkeer gestructureerd moest worden, met name met betrekking tot het ruimtelijke aspect daarvan.

Net als in de Oriënteringsnota kwamen in de doelstellingen van dit structuurschema sterk de beperkingen van het autogebruik naar voren. Het verkeersbeleid moest rekening houden met beperkte grondstoffen en overheidsmiddelen, schade aan het landschap en de natuur moest beperkt worden en de verkeersveiligheid moest vergroot worden.⁴³ In de beleidskeuzes die gemaakt werden, werd er dan ook ingezet op het bevorderen van het openbaar vervoer en op het scheppen van betere omstandigheden voor voetgangers en fietsers. In stadscentra moest het autoverkeer beperkt worden vanwege de beschikbare ruimte. Daarom moest er parkeerbeleid ingevoerd worden en moesten er fietspaden aangelegd worden die gescheiden waren van de autoweg.⁴⁴ In de verbetering van het openbaar vervoer stond centraal dat er betere doorstroming moest komen en een regelmatige dienstregeling. Zo moest de druk van de auto's op de steden verminderd worden.

Bovendien werd om gevolg te geven aan de Nota Verkeersveiligheid uit 1967 in 1975 het Beleidsplan Verkeersveiligheid gepubliceerd. In dit plan werd veel aandacht gegeven aan het voorkomen van verkeersongevallen.⁴⁵ Enkele maatregelen die daaruit voortvloeiden waren gericht op betere zichtbaarheid van verkeersdeelnemers en het verlichten van de ernst van ongevallen door strengere veiligheidsvoorschriften voor voertuigen en bestuurders. Tevens werd er extra ingezet op het beter opleiden van bestuurders en het strenger handhaven van de verkeersregels. Bij de preventiemaatregelen hoorde ook dat er werd nagedacht over het beïnvloeden van de keuze van personen om minder vaak de auto te pakken.

⁴² Staten-Generaal digitaal, 14390, kamerstuk Tweede Kamer 1976-1977, kamerstuknummer 14390 ondernummer 2, Structuurschema Verkeer en Vervoer.

⁴³ Ibidem, 11.

⁴⁴ Ibidem, 87.

⁴⁵ H.G. Paar, *Verkeersveiligheid in Nederland: Nationaal overzicht ten behoeve van de OECD-group S1 on Concepts and Methodologies for Integrated Safety Programmes* (Leidschendam 1983) 4-5.

Een ander vernieuwend aspect van het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1975 was dat verkeersveiligheid nu als onderdeel werd meegenomen in het integrale verkeer- en vervoersbeleid.⁴⁶ Het Beleidsplan Verkeersveiligheid werd als onderdeel van het Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen. Dit moest er onder andere toe leiden dat maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid in samenhang met andere plannen en maatregelen werden genomen.

Concluderend, in de jaren 1970 veranderde het verkeersbeleid ten opzichte van veiligheid op een ingrijpende manier. De mondiale crisis in 1973 die uitmondde in een grote schaarste aan brandstof zorgde in combinatie met het rapport van de Club van Rome voor een einde aan het economische optimisme van de jaren 1960. Fossiele brandstoffen bleken eindig te zijn, de economische groei werd staande gehouden en de planeet kon niet oneindig misbruikt worden zonder ernstige gevolgen. Tegelijk bleef de verkeersonveiligheid maar toenemen. Duizenden mensen kwamen ieder jaar om in het verkeer in Nederland. In de maatschappij werden steeds vaker anti-auto geluiden gehoord.

Dit leidde ertoe dat het overheidsbeleid zich in het verkeersbeleid dan ook begon aan te passen aan deze ontwikkelingen. In de jaren 1960 werd nog volop gesproken over vele kilometers nieuw aan te leggen snelweg. Het wagenpark bleef groeien en de overheid zette in op de aanpassingen in de ruimtelijke orde om zo deze nieuwe autorijdende bevolking van doorstroming en gemak te voorzien. In de beleidsplannen van de jaren 1970 daarentegen, werd er vaker rekening gehouden met de beperkte ruimte in Nederland. Tevens was men steeds huiveriger om de auto nog meer vrij baan te geven en werd er vaker de voorkeur gegeven aan alternatieven zoals de fiets of het openbaar vervoer. Naast het economische optimisme kwam er dus ook een eind aan het auto-optimisme.

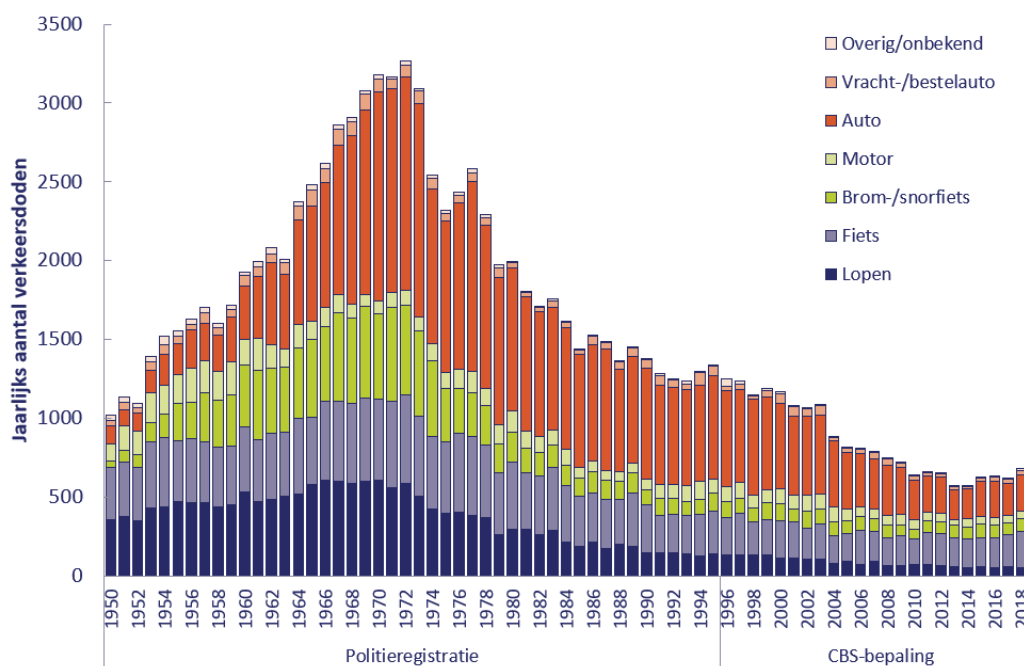
⁴⁶ Bax, *Historie en toekomst*, 14-15.

4 Het effect van verkeersveiligheidsbeleid in cijfers

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) werd in 1962 opgericht met als doel het wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid te bevorderen om zo een bijdrage te leveren aan verbeterde verkeersveiligheid.⁴⁷ Sinds de oprichting heeft de stichting vele onderzoeken gepubliceerd. Naast het publiceren van onderzoek heeft het SWOV ook bijgedragen aan het overheidsbeleid door middel van het wetenschappelijk onderbouwen van verschillende beleidsnota's, zoals de Nota Verkeersveiligheid in 1967.

Het SWOV verzamelde onder meer de cijfers over verkeersveiligheid uit informatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en uit politiecijfers.⁴⁸ Het aantal verkeersdoden werd tot 1996 namelijk bijgehouden in het registratiesysteem van de politie en daarna door het CBS. In deze statistieken is af te lezen dat het aantal verkeersdoden per jaar van 1950 tot 1972 is gestegen van 1000 naar ruim 3200 (*grafiek 1*). Vervolgens is er over een periode van veertig jaar een daling van het aantal jaarlijkse verkeersdoden, tot de daling stagneert na 2010 met een jaarlijks aantal verkeersdoden van ruim vijfhonderd. Tussen 1975 en 1978 is er echter wel een korte onderbreking te zien van de dalende lijn.

Grafiek 1 Verkeersdoden in Nederland sinds 1950



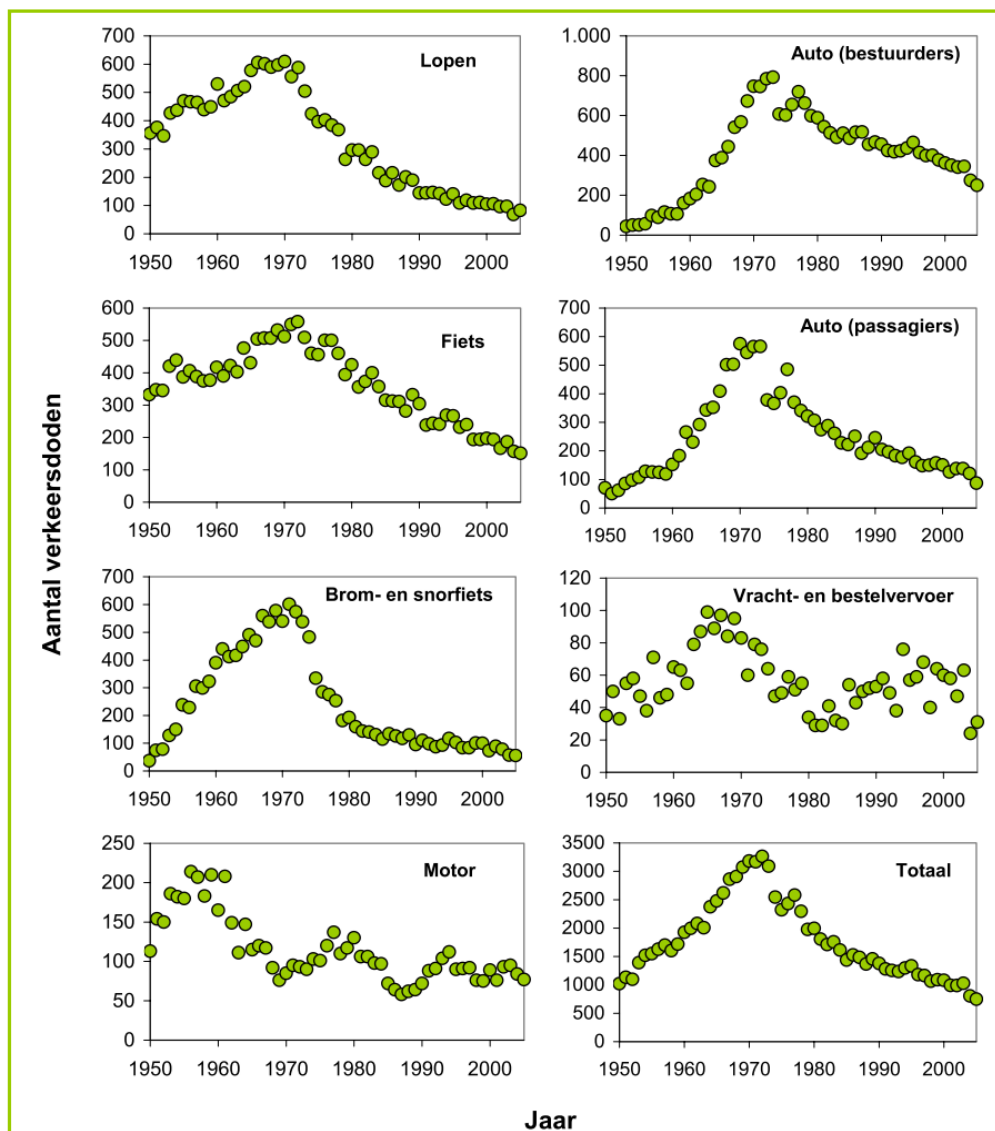
Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Verkeersdoden in Nederland*.

⁴⁷ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Statuten Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* ('s-Gravenhage, 1 januari 1962) 1-2.

⁴⁸ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Verkeersdoden in Nederland*.

Het aantal verkeersdoden per vervoersmiddel laat zien dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen de ontwikkelingen tussen verschillende verkeersgroepen (*afbeelding 2*).⁴⁹ Het aantal doden onder autobestuurders en -passagiers en brom- en snorfietsers vertoont een veel sterkere stijging tussen 1950 en 1970 dan het aantal voetgangers en fietsers. Dit komt voornamelijk doordat er in 1950 nog nauwelijks personenauto's en bromfietsen op de weg waren. Vervolgens stegen deze groepen gemotoriseerd verkeer van enkele duizenden in 1950 tot 190.000 bromfietsen en 250.000 auto's in 1970.⁵⁰

Grafiek 2 Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden per vervoerswijze



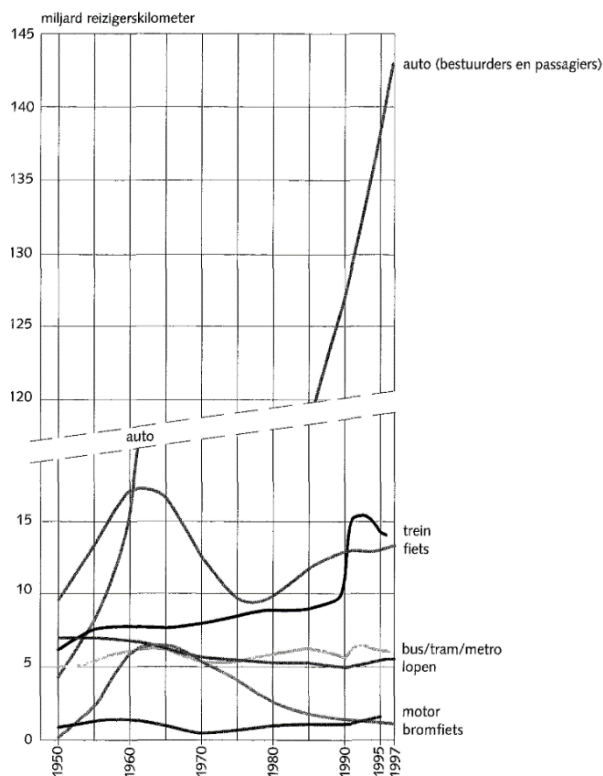
Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *De top bedwongen*, 30.

⁴⁹ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *De top bedwongen*, 30.

⁵⁰ Mom en Filarski, *De mobiliteitsexplosie*, 268.

Het is tevens verhelderend om de ontwikkeling van het aantal vervoerskilometers per vervoersmiddel in acht te nemen bij het bekijken van de verschillende verkeersgroepen (afbeelding 3).⁵¹ Daar is te zien dat het aantal vervoerskilometers voor de auto exponentieel stijgt na 1950. Deze stijging houdt aan tot 1997. De lijnen voor de fietsers en bromfietsers laten een heel andere ontwikkeling zien. Het aantal vervoerskilometers bereikt een piek in de eerste helft van de jaren 1960, en zet vervolgens een daling in. Pas na 1980 stijgt het aantal vervoerskilometers voor de fietsers weer. Het aantal vervoerskilometers voor voetgangers blijft in deze grafiek nagenoeg stabiel.

Grafiek 3 Ontwikkeling van het gebruik van verschillende vervoerswijzen in Nederland in reizigerskilometers, 1950-1997



Bron: Bruhèze en Veraart, 'Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw', 50.

De daling van het aantal verkeersslachtoffers wordt door de verschillende groepen verkeersdeelnemers niet allemaal op hetzelfde moment ingezet. Op afbeelding 2 is te zien dat voor de autobestuurders, fietsers en brom- en snorfietsers geldt dat de piek ongeveer in 1972 werd bereikt, zoals ook in het totaal aantal slachtoffers is te zien. Voor de andere

⁵¹ Bruhèze en Veraart, 'Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw', 50.

groepen geldt dat de piek eerder al wordt bereikt. Voor de voetgangers ligt de piek tussen 1965 en 1970 en voor motorrijders zelfs al in 1955. Deze laatste groep vertegenwoordigt echter ook een kleiner aantal verkeersdeelnemers.

Gecombineerd leveren afbeelding 2 en 3 een aantal inzichten op over de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden van de verschillende groepen verkeersdeelnemers. Voor de voetgangers geldt dat het aantal vervoerskilometers minimaal fluctueert, terwijl het aantal verkeersdoden onder voetgangers wel grote veranderingen toont. Het aantal verkeersdoden onder voetgangers verdubbelde tussen 1950 en 1965, halveerde in het decennium na 1970 en halveerde nogmaals in het decennium daarna. De toenemende verkeersonveiligheid van de voetgangers hing dus sterk samen met de toename van het aantal auto's op de weg.

De groep fietsers vertoont op afbeelding 3 wel een grote fluctuatie in het aantal verkeerskilometers. Het aantal gefietste kilometers steeg na 1950 van 10 miljard kilometer tot 17 miljard kilometer in 1960. Vervolgens viel dit aantal weer terug tot onder de 10 miljard in 1980, om vervolgens weer een lichte stijging in te zetten. Het aantal verkeersdoden onder fietsers vertoont een afwijking van het aantal verkeerskilometers. De stijging van het aantal doden zette namelijk door tot in 1972 en daalde vervolgens redelijk constant tot het jaar 2000. Aangezien het aantal verkeerskilometers sterk afnam in de jaren voor 1972 is de stijging van het aantal verkeersdoden in deze jaren verhoudingsgewijs sterker dan afbeelding 2 doet lijken. Ondanks dat er minder gefietst werd in Nederland, bleef het aantal verkeersdoden onder deze groep toch stijgen.

Voor de automobilisten komen afbeelding 2 en 3 grotendeels overeen voor de jaren tot 1972. Het aantal bestuurders en gereden kilometers neemt namelijk exponentieel toe in deze jaren en het aantal verkeersdoden onder deze groep vertoont ook een sterke stijging. Het aantal verkeersdoden lag rond de tweehonderd in 1960. Dit getal verviervoudigde in de volgende twaalf jaar tot de piek in 1972 werd bereikt. Het aantal gereden kilometers blijft vervolgens echter sterk stijgen, terwijl het aantal verkeersdoden begint af te nemen. Deze afname is in absolute getallen minder sterk dan bij de voetgangers, fietser en bromfietzers. In verhouding met het aantal gereden kilometers is dit echter wel een sterke daling. Voor de andere groepen geldt namelijk dat er nauwelijks of geen stijging is van het aantal gereden kilometers, terwijl de daling van het aantal verkeersdoden niet veel afwijkt van de groep automobilisten.

Uit deze cijfers valt af te leiden dat de sterke stijging van het aantal verkeersdoden tot 1972 gelijk valt met de grote stijging van het aantal automobilisten. Voor de andere groepen verkeersdeelnemers werd het verkeer steeds onveiliger vanwege de auto. Na 1972 daalde het aantal verkeersdoden decennialang tot in de eenentwintigste eeuw. De daling van het aantal verkeersdoden in absolute cijfers geeft weer dat de automobilisten, fietsers en voetgangers ongeveer een gelijksoortige daling kende, waarbij de auto een enigszins zwakkere daling kende. In vergelijking met de enorme stijging van het aantal gereden kilometers door automobilisten wordt echter duidelijk dat het aantal verkeersdoden in deze groep verhoudingsgewijs veel sterker daalde dan in de andere groepen. Het aantal afgelegde kilometers door voetgangers bleef namelijk ongeveer gelijk en het aantal kilometers door fietsers daalde zelfs nog in de eerste jaren na 1972. Pas tegen het einde van het decennium zet het aantal reizigerskilometers per fiets weer een stijging in. De daling van het aantal verkeersdoden onder fietsers zwakt vervolgens niet af, maar zet in ongeveer gelijke trend door. De verbetering van de verkeersveiligheid in de jaren 1970 had dus in eerste instantie een sterker effect op automobilisten dan op andere groepen verkeersdeelnemers.

Conclusie

Na 1950 kende Nederland een periode van grootschalige massamotorisering, waarbij het wagenpark in Nederland in dertig jaar tijd bijna met een factor honderd toenam. Deze ontwikkeling zorgde voor een sterke stijging in het aantal verkeersdoden van ongeveer honderd per jaar. Deze groei stopte pas in 1972, waarna het aantal verkeersdoden bleef dalen tot in de eenentwintigste eeuw.

De Nederlandse overheid begon in de jaren 1960 een uitgebreider verkeersbeleid te voeren. Men begon steeds meer in te zien dat de massamotorisering geen tijdelijk fenomeen was, maar op lange termijn door zou zetten. Verkeersveiligheid was hier slechts één van de vele problemen die de politici voor hun kiezen kregen. Wegcapaciteit en behoorlijke infrastructuur waren problemen die veel aandacht kregen vanwege de economische groei die ermee gemoeid was. Toch bleek in de jaren 1960 steeds vaker dat het uitbreiden van het wegennet en het alsmaar groeiende wagenpark niet voor eeuwig door kon gaan. Het landschap dreigde in grote mate te asfalteren en ieder jaar kwamen meer mensen om in het verkeer. Toch waren de eerste beleidsstukken op het gebied van verkeersveiligheid in deze periode nog steeds sterk gericht op meer doorstroming en efficiëntie. Naast het veiliger maken van het verkeer lag er een sterke nadruk op de economische baten van het verbeteren van de verkeersveiligheid.

1972 was niet alleen op de statistieken van het SWOV een keerpunt. Door een combinatie van het aantreden van het kabinet-Den Uyl, de waarschuwendende boodschap van de Club van Rome en het olie embargo van de OPEC-landen, kwam er een einde aan het economische optimisme en aan het auto-optimisme. De groei van het wagenpark en het wegennet zorgden niet alleen voor economische groei maar ook voor een scala aan problemen. De afhankelijkheid van olie en andere grondstoffen, de milieuvervuiling, de verregaande asfaltering van het landschap en de meer dan drieduizend verkeersdoden per jaar zorgden voor een herbezinning van de rol van de auto. In het verkeersbeleid werden de fiets en het openbaar vervoer als alternatief voor de auto steeds meer aangemoedigd door de overheid.

De maatregelen die de overheid in deze periode nam waren dan ook anders dan de verkeersveiligheidsmaatregelen van de jaren 1960. In de Nota Verkeersveiligheid werd er gesproken over de verbetering van het wegennet, het scheiden van verkeersstromen en het

overzichtelijker maken van de verkeerssituatie. Hiermee moest de doorstroming en de veiligheid verbeterd worden. In de jaren 1970 stapte men af van het idee dat de automobilist voornamelijk gefaciliteerd moest worden. De overheid legde in het Structuurschema Verkeer en Vervoer onder meer beperkingen op aan het autogebruik in stadscentra. In die gebieden moest de fiets een veiligere plaats op de weg krijgen en moest het openbaar vervoer verbeterd worden. Na jaren van daling van het fietsgebruik trad er aan het eind van de jaren 1970 vervolgens weer een stijging in, in het aantal gefietste kilometers. Toch was de groep automobilisten de groep die verhoudingsgewijs de sterkste daling kende in het aantal verkeersdoden. Ondanks dat deze groep steeds meer vertegenwoordigd was op de weg daalde het aantal verkeersdoden.

Het veranderende overheidsbeleid vanaf 1972 leidde hiermee tot een verbetering van de verkeersveiligheid voor zowel gemotoriseerd verkeer als niet-gemotoriseerd verkeer. Toch is het overheidsbeleid dat rond 1970 nog sterk draaide om het faciliteren van de automobilist een mogelijke oorzaak dat de verkeersveiligheid voor deze groep verkeersdeelnemers sterker toenam dan voor andere groepen. Ondanks de winst die er in de jaren 1960 en 1970 is behaald bleef er ruimte voor de verbetering van de verkeersveiligheid, met name voor het niet-gemotoriseerde verkeer.

Literatuurlijst

Bax, Charlotte A., *Historie en toekomst: ruim honderd jaar verkeersveiligheidsbeleid en-kennis in Nederland* (Leidschendam 2012).

Bootsma, Peter, 'Maximumsnelheid op de snelweg: Rutte & Den Uyl' (25 november 2019), https://www.parlement.com/id/vl3wbv1he6j7/nieuws/maximumsnelheid_op_de_snelweg_rutte_den (geraadpleegd op: 3 april, 2021).

Bruhèze, Adri Albert de la, en Frank Veraart, 'Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw: overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel', *Rijkswaterstaat-serie* 63 (1999).

Bruinsma, Frank, en Eric Koomen, *Ruimtelijke ordening in Nederland* (2018).

Buunk, Willem, en Jeroen Bastiaanssen, *Strijd over mobiliteit: De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer* (2016).

Lambregts, Bart, en Wil Zonneveld, 'From Randstad to Deltametropolis: Changing attitudes towards the scattered metropolis', *European Planning Studies* 12 (2004) 3, 299-321.

Mom, Gijs, en Ruud Filarski, *Van transport naar mobiliteit 2, De mobiliteitsexplosie, 1895-2005* (Zuthpen 2008).

Paar, H.G., *Verkeersveiligheid in Nederland: Nationaal overzicht ten behoeve van de OECD-group S1 on Concepts and Methodologies for Integrated Safety Programmes* (Leidschendam 1983).

Smaal, Maarten, *Politieke strijd om de prijs van automobilititeit: De geschiedenis van een langdurend discours: 1895-2010* (2012).

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *De top bedwongen: Balans van de verkeersonveiligheid 1950-2005*, (Leidschendam 2007)

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Verkeersdoden in Nederland*, (versie 15 april 2020), <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeersdoden-nederland> (geraadpleegd op: 2 april 2021).

Wielenga, Friso, *Geschiedenis van Nederland: Van de Opstand tot heden* (Amsterdam 2012).

Overzicht primaire bronnen

Nationaal Archief, Den Haag, 2.19.185, inventaris van het archief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 1912-1989, inventarisnummer 1306, Oriënteringsnota ruimtelijke ordening.

Nationaal Archief, Den Haag, 2.19.185, inventaris van het archief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 1912-1989, inventarisnummer 2450, Nota verkeersveiligheid.

Staten-Generaal digitaal, 8832, kamerstuk Tweede Kamer 1966-1967, kamerstuknummer 8832 ondernummer 1, Structuurschema voor het Nederlandse hoofdwegennet 1966.

Staten-Generaal digitaal, 14390, kamerstuk Tweede Kamer 1976-1977, kamerstuknummer 14390 ondernummer 2, Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid* ('s-Gravenhage, 1 januari 1965).

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Statuten Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* ('s-Gravenhage, 1 januari 1962).