**R. T. P. Sassen**
**kapitein der Koninklijke marechaussee**

# Koninklijke marechaussee en verkeer(sveiligheid)

Een van de belangrijkste taken van de Koninklijke marechaussee is het uitoefenen van de politietaak ten behoeve van de Nederlandse en andere strijdkrachten, hoofdkwartieren, enz. Deze, en de overige taken die aan het Wapen zijn opgedragen, zijn neergelegd in het Takenbesluit Koninklijke marechaussee (Stbl. 1954.45, zoals sedertdien gewijzigd/aangevuld).
De Kmar-verkeerstaak is een onderdeel van de bovengenoemde taken en houdt primair in het bestrijden van de verkeersonveiligheid en het bevorderen van de doorstroming van het militaire verkeer in het civiele verkeer. In dit artikel zullen de belangrijkste verkeerstaken worden belicht.
In 1981 is in het regeerakkoord bepaald dat een nationaal plan voor de verkeersveiligheid zal worden opgesteld. De minister van verkeer en waterstaat is daarbij als coördinerende minister aangewezen. De directie verkeersveiligheid van het ministerie van verkeer en waterstaat is met de opstelling van het nationale plan belast. Alle kerndepartementen, waaronder het ministerie van defensie, leveren een bijdrage aan het nationale verkeersveiligheidsplan. Reeds vele jaren wordt door het ministerie van defensie op vele niveaus en in allerlei overlegstructuren een bijdrage geleverd aan de bevordering van de verkeersveiligheid. Zo is het ministerie betrokken bij het beleid op interdepartementaal niveau en bij het coördinerende overleg over de verkeersveiligheid op korte en lange termijn, en ook binnen de krijgsmacht wordt in een aantal overlegorganen ruim aandacht besteed aan de verkeersonveiligheidsproblematiek.
In dit artikel zal tevens de betrokkenheid van de Koninklijke marechaussee bij de verkeersveiligheid worden belicht.

## Nieuwe aanpak

In 1972-'73 bereikte de verkeersonveiligheid een recordhoogte: het (absolute) aantal verkeersdoden per jaar in ons land steeg van 2862 in 1967 tot 3264 in 1972! Dat was voor de Tweede Kamer der Staten-Generaal aanleiding een motie te aanvaarden waarin erop werd aangedrongen dat de regering een expliciet en integraal verkeersveiligheidsbeleid zou ontwikkelen. Voorwaarde om tot zulk een beleid te komen, was dat de bij dat beleid betrokken departementen — waaronder Defensie — tot een nauwere samenwerking zouden komen. In de ministerraad van 28 januari 1974 werd daarom besloten de minister van verkeer en waterstaat aan te wijzen als coördinerende minister voor de verkeersveiligheid. Tevens werd bepaald dat die minister zou zorgdragen voor een verkeersveiligheidsplan dat interdepartementaal alle elementen van een verkeersveiligheidsbeleid zou bevatten.

## Ontwikkeling interdepartementaal gecoördineerd verkeersveiligheidsbeleid

Hoewel de verkeersonveiligheid in Nederland — zeker als zij wordt gerelateerd aan de verkeersprestatie — over de laatste jaren naar het aantal doden een dalende trend vertoont, baart zij nog steeds grote zorgen. De inspanningen op het gebied van de verkeersveiligheid zijn gericht op het voorkomen van verkeersongevallen, het beperken van de ernst van de ongevallen, en het terugdringen van de subjectieve verkeersonveiligheid (het ervaren van de bedreiging die van het verkeer uitgaat).
Het verkeersveiligheidsbeleid behoort niet exclusief tot de taak van de minister van verkeer en waterstaat. De verkeersveiligheid is ten zeerste gebaat bij een meerzijdige benadering, bij een beleid dat interdepartementaal wordt opgesteld èn uitgevoerd. De invloed van het verkeer en de verkeersonveiligheid strekt zich uit tot ver buiten het directe taakgebied van het departement van ver-

keer en waterstaat. Niet alleen andere departementen, maar ook lagere overheden hebben te maken met het verkeersveiligheidsbeleid. Bij het interdepartementale overleg over het verkeersveiligheidsbeleid zijn, behalve het departement van verkeer en waterstaat, betrokken de departementen van justitie, van binnenlandse zaken, van defensie, van welzijn, volksgezondheid en cultuur, van volkshuisvesting/ruimtelijke ordening/milieubeheer, en van onderwijs en wetenschappen. Dat zijn de zogenaamde kerndepartementen. Zij leveren elk, met behoud van hun eigen verantwoordelijkheid, hun bijdragen aan het verkeersveiligheidsbeleid. De coördinatie van die bijdragen is, als gezegd, in handen van de minister van verkeer en waterstaat.

**Overleg- en adviesorganen**

Commandant Koninklijke marechaussee is door de minister van defensie belast met het bevorderen van de verkeersveiligheid binnen de krijgsmacht. Door de Kmar wordt op vele niveaus een bijdrage aan het verkeersveiligheidsbeleid geleverd. CKmar streeft ernaar dat de betrokkenheid van het ministerie van defensie bij de verkeersveiligheidsproblematiek werkelijke resultaten oplevert, en dat maatregelen eruit voortvloeien die de verkeersveiligheid waarneembaar bevorderen, zowel voor de krijgsmachtdelen als voor de Kmar-organisatie.

Het moge duidelijk zijn dat de noodzakelijke coördinatie tussen de verschillende kerndepartementen geen eenvoudige zaak is. Er zijn drie interdepartementale organen ingesteld die de coördinatie van het gehele verkeersveiligheidsbeleid ten dienste staan.

— De Centrale Commissie voor de Verkeersveiligheid (CCVV) heeft tot taak het coördineren en synchroniseren van de interdepartementale werkzaamheden op het gebied van de verkeersveiligheid. Het is in feite het hoogste oordeelvormende college voor de coördinerende minister. In de CCVV vindt het ambtelijke topoverleg plaats, waarbij de betrokken kerndepartementen op het niveau van Directeur-Generaal zijn vertegenwoordigd. Voor de minister van defensie heeft CKmar in deze commissie zitting.

— De Interdepartementale Stuurgroep Verkeersveiligheidsbeleid (ISVV) bestaat pas sinds enkele jaren en werd opgericht om te komen tot een fundamentelere benadering van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast heeft de ISVV tot taak het coördinerende overleg voor de verkeersveiligheid op korte en lange termijn. In die stuurgroep is de Staf Kmar met een officier vertegenwoordigd.

— Ten slotte is er de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid (PCGV) die tot taak heeft het voorbereiden van een landelijk verkeersveiligheidsbeleid en het ontwikkelen van acties en voorstellen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid. In de PCGV hebben, behalve vertegenwoordigers van de acht kerndepartementen, ook zitting vertegenwoordigers van lagere overheden, semi-overheidsinstellingen, en maatschappelijke en particuliere organisaties die zich bewegen op het terrein van de verkeersveiligheid. Het ministerie van defensie wordt ook in deze contactgroep vertegenwoordigd door een officier van de Staf Kmar. Gezien de veelzijdigheid van de verkeersproblematiek is uit de PCGV een aantal subgroepen samengesteld waarin namens het ministerie van defensie een vertegenwoordiger van de Kmar zitting heeft. Dat zijn de subgroepen ,,Verkeersdeelnemers", ,,Voertuigen" en ,,Verkeersongevallenregistratie".

Voor het verkeerstoezicht bestaat op interdepartementaal niveau de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC), ingesteld op grond van art. 34 i van de Politiewet, als adviesorgaan voor de ministers van binnenlandse zaken en van justitie over politietechnische aangelegenheden op verkeersgebied; zij dient voorts de samenwerking op verkeersgebied tussen de verschillende politiekorpsen te bevorderen. In de praktijk manifesteert de CPVC zich zeer nadrukkelijk bij de uitvoering van de taak van de politie ten behoeve van de verkeersveiligheid. In dat verband ware te denken aan het organiseren van controleacties, het geven van voorlichting (zowel intern als extern) over het politieoptreden, het bevorderen van een uniform politieel optreden, en het opstellen van aanbevelingen voor politiële hulp- en controlemiddelen. Een Kmar-vertegenwoordiger is bij de vergaderingen van de CPVC als toehoorder aanwezig. Formeel als toehoorder, doch in de praktijk wordt hij als volwaardig lid geaccepteerd (een formele

aanwijzing tot lid laat de wet niet toe). Op deze wijze is het mogelijk dat ook de Kmar optimaal kan inspelen op de door de CPVC geïnitieerde activiteiten.
Zoals geschetst, wordt door de Koninklijke marechaussee zeer actief deelgenomen in allerlei overlegstructuren het verkeersveiligheidsbeleid betreffende. Dat overleg is noodzakelijk voor de inbreng ook van de krijgsmacht en de Kmar, en om de nodige informatie te verkrijgen. Die informatie dient dan weer een vervolg te krijgen, zodat zij binnen de eigen organisatie kan worden omgezet in een meningsvorming over de bestaande verkeersproblematiek. Die meningsvorming op haar beurt moet weer resulteren in geconcretiseerde voorstellen waarmee de op departementaal en interdepartementaal niveau werkzame functionarissen een optimale bijdrage kunnen leveren. Ook moeten aan functionarissen op het uitvoerende niveau instrumenten in handen worden gegeven om de verkeersveiligheid metterdaad te bevorderen.
Zo krijgt het beleid binnen de krijgsmacht gestalte in de Commissie Bedrijfsveiligheid Krijgsmacht (CBK), indertijd ingesteld door het Comité Verenigde Chefs van Staven (oude structuur van het ministerie van defensie). Een van de activiteiten van die commissie betreft de verkeersveiligheid. De Kmar is ook in deze commissie vertegenwoordigd.
De Interservice Werkgroep Verkeersveiligheid (IWVV) is een werkgroep van de CBK; daarin worden diverse verkeersveiligheidsaspecten nader uitgewerkt. Behalve de verkeersveiligheidsofficieren van de Kmar, van de KL en van de KLu heeft in deze werkgroep zitting de verkeersveiligheidsofficier van de KM, niet zijnde een officier van de Kmar.
Voorts, voor wat betreft het beleid per krijgsmachtdeel, heeft de KL een bureau verkeersveiligheid waarbij is ingedeeld een officier van de Kmar die tot taak heeft het registreren en analyseren van ongevallen met militaire voertuigen, het uitgeven van publikaties, en het houden van voordrachten ter bevordering van de verkeersveiligheid. De Klu heeft een soortgelijk bureau met nagenoeg dezelfde taak. Ook daarbij is een officier van de Kmar ingedeeld.
Niet onvermeld mag blijven dat er een ,,Commissie Militaire Rijbevoegdheid" bestaat die de mogelijkheid heeft een militair de bevoegdheid tot het besturen van een militair voertuig onder bepaalde omstandigheden te ontzeggen. Ook in die commissie is de Kmar vertegenwoordigd. Ten slotte heeft de Kmar zelf een Verkeerscommissie, die CKmar adviseert inzake verkeersveiligheidsaangelegenheden binnen het Wapen.

**Het verkeer**

Het verkeer moet worden gezien als een zeer complex geheel. In de literatuur wordt het opgevat als een systeem. ,,Systeem" is een naam die men geeft aan een aantal verschijnselen, die zijn afgebakend van andere verschijnselen doordat zij een onderling waarneembare samenhang vertonen. De componenten binnen het verkeerssysteem zijn voortdurend aan veranderingen onderhevig, zodat er sprake is van een dynamisch systeem; de toestand van het verkeerssysteem op een gegeven tijdstip wordt bepaald door de toestand van de componenten op dat tijdstip. De belangrijkste componenten zijn *mens, voertuig* en *weg*. Alle elementen hangen met elkaar samen op een zodanige wijze dat veranderingen in het ene element onmiddellijk verandering tot gevolg kunnen hebben in een of meer andere elementen.

*Ongevallenbeeld in Nederland (burgerverkeer)*

— Het aantal verkeersdoden is van 1950 tot 1972 vrijwel zonder onderbreking toegenomen van 1021 in 1951 tot 3264 in 1972. Dat betekent, dat het aantal doden ieder jaar met gemiddeld 100 groeide.
— Sinds 1972 is het aantal doden vrijwel voortdurend gedaald. In 1972 waren er 3264 doden en in 1982 1700. Dat houdt in dat het aantal doden ieder jaar met gemiddeld 160 afnam.
— Met het jaarlijkse aantal doden is thans een niveau bereikt gelijk aan dat van 25 jaar geleden.

*Ongevallenbeeld binnen de krijgsmacht*

Aangezien de Koninklijke landmacht als verkeersdeelnemer het belangrijkste krijgsmachtdeel is, zal het ongevallenbeeld met militaire voertuigen binnen de KL worden belicht. Nu er over ruim tien jaar ongevallengegevens beschikbaar zijn, kan een beeld worden geschetst van het ongevallenpatroon over die jaren. Uit de statistische gegevens blijkt dat de verkeersveiligheid in de afgelo-

pen tien jaar op de openbare weg is toegenomen, doch in kazernes en op militaire terreinen afgenomen.
Een belangrijk gegeven bij ongevallen is de ernst van de gevolgen, i.c. het aantal ongevallen met letsel. Uit de gegevens van de afgelopen tien jaar blijkt dat het aantal ongevallen met letsel bijna is gehalveerd.
Een soortgelijke daling heeft zich (zoals reeds opgemerkt) voorgedaan in het burgerverkeer. Een vergelijking met het burgerverkeer kan worden gemaakt door per type ongeval te bekijken of bij een ongeval tussen een militair voertuig en een burgervoertuig de militair dan wel de burger vaker schuld had. Van de belangrijkste typen ongevallen — achteruitrijden, onjuist gebruik bedieningsmiddelen, beoordelingsfout voertuigdimensies, en achteroprijden — is de militaire bestuurder in verhouding vaker schuldig dan de civiele tegenpartij. Dat is waarschijnlijk voor een belangrijk gedeelte toe te schrijven aan een verschil in kwetsbaarheid tussen de voertuigen. Opvallend is overigens de oververtegenwoordiging van schuld bij militairen indien het betreft ongevallen ten gevolge van keren op de weg. Opvallend is eveneens het in verhouding grote aantal schuldongevallen bij het links afslaan.
Ten slotte een aspect dat de afgelopen tien jaar níét is veranderd, namelijk de verdeling van ongevallen naar uren van de dag: het overgrote deel van de ongevallen gebeurt tijdens de normale (werk)uren met een uitloper naar de avond.
Voor de verschillende typen ongevallen is het beeld bij de KLu en KM nagenoeg overeenkomstig. Het Kmar-optreden wordt dan ook zoveel mogelijk gericht op het bestrijden van specifieke gedragingen (bijvoorbeeld snelheid, oneconomisch gebruik van militaire voertuigen, keren op de weg, enz.). In het algemeen gaat de voornaamste gedragsbeïnvloedende werking uit van een grote subjectieve „pakkans", die wordt verkregen door een combinatie van opvallende aanwezigheid en onopvallende controles, reageren op de relevante gedragingen, enz. Allerlei vormen van reageren (rapport opmaken, waarschuwen, voorlichten) worden toegepast. De belangrijkste variabele is het aantal Kmar-patrouilles dat opvallend aanwezig is. In ieder geval wordt het Kmar-verkeersbeleid waar mogelijk afgestemd op het verkeersongevallenbeeld binnen de krijgsmacht, omdat op die wijze een doelgerichte en dus effectieve aanpak van de verkeersonveiligheid mogelijk is.

De verkeerstaak is een van de basistaken die binnen de krijgsmacht door de Kmar wordt verricht. De Kmar heeft op verkeersgebied ook een hulpverlenende, i.c. adviserende, taak waarbij de (militaire) hulpvrager terecht verwacht dat hem/haar waar nodig ook deskundig advies wordt geboden.
Zoals reeds gesteld, is het verkeer een zeer complex geheel. Specialisme wordt dan ook steeds meer een noodzaak, gezien de ontwikkeling van de techniek maar ook door het ondoorzichtige woud van wettelijke voorschriften, ontheffingen, enz., waarin het voor de Kmar-functionaris steeds moeilijker wordt de weg te vinden. Het is de taak van de Kmar met haar personele middelen en organisatie soepel, beweeglijk en doelgericht de verkeerstaken uit te voeren.
Aan de hand van de volgende indeling zullen de belangrijkste verkeerstaken nader worden belicht: *wetshandhaving — verkeersinformatie en hulpverlening — verkeersvoorlichting en opvoeding — verkeersongevallenpreventie — verkeerstechniek.*

**Wetshandhaving**

Het opstellen en uitvaardigen van allerlei verkeersvoorschriften en interne richtlijnen sorteert weinig effect als zij niet worden nageleefd. De controle op de naleving van deze regels en voorschriften is essentieel. Men moet echter bedenken dat het — gezien de feitelijke sterkte van de Kmar — nagenoeg onmogelijk is altijd en overal de vereiste aandacht aan het verkeerstoezicht te schenken. Daarom wordt de Kmar-inspanning zodanig gericht c.q. geconcentreerd dat kan worden gesproken van een constante afstemming op het verkeersongevallenbeeld naar tijd, plaats en type overtreding die domineert als verkeersongevallenoorzaak. Met andere woorden, er wordt zoveel mogelijk gericht verkeerstoezicht uitgeoefend.
Het voorgaande houdt uiteraard niet in dat er geen aandacht zou worden besteed aan verkeersaspecten die géén directe relatie hebben met de bestrijding van de dominante verkeersongevallenoorzaken. Uiteraard worden ook periodieke controles uitgevoerd (in vele gevallen gecombineerd met gemeente- en rijkspolitie); die bestaan dan

o.a. uit alcoholcontroles, snelheidscontroles, technische controles, controles in samenwerking met het militaire Korps Controleurs Gevaarlijkse Stoffen, enz. Voorts bieden speciale controleacties de mogelijkheid extra aandacht te schenken aan de handhaving van bijvoorbeeld nieuwe voorschriften, alsmede aan het onder de aandacht brengen van bepaalde voorschriften c.q. orders die periodiek in het middelpunt van de belangstelling komen te staan.
In een moderne tijd moet men ook op moderne wijze „recht plegen". Het instituut van de transactie in handen van de Kmar maakt het politietoezicht in het algemeen niet alleen eenvoudiger maar ook effectiever. Het tijdsverloop tussen overtreding en „bestraffing" wordt gereduceerd tot nagenoeg nul. Sinds enige tijd heeft de Kmar ook transactiebevoegdheid terzake van door militairen gepleegde verkeersovertredingen op militaire terreinen. Een uitbreiding van de transactiebevoegdheid, toepasbaar in het gehele land, zou het Kmar-verkeerstoezicht nog effectiever kunnen maken.

Ten slotte nog een aspect dat momenteel weer de nodige aandacht vraagt, en wel het alcoholprobleem. De meeste mensen rijden auto en drinken alcohol; beide zaken worden positief, althans niet negatief, gewaardeerd. Pas in de afgelopen jaren richtte ons sociale-controlesysteem zich op het tegenstrijdige van beide zaken, zonder overigens een afdoende oplossing te bieden. Zolang beide zaken positief gewaardeerd blijven, staat het individu telkens voor een keuzeconflict. De invloed van alcoholgebruik op de verkeersveiligheid zal in de toekomst een voortdurende bron van zorg blijven, te meer aangezien het probleem een meer maatschappelijk karakter heeft dan welk ander verkeersprobleem ook. Men is echter vaak dermate vertrouwd geraakt met het gebruik van alcohol dat het wijzigen van het gedrag op dat gebied geen eenvoudige zaak is. Dat alcoholgebruik binnen de krijgsmacht tijdens de diensturen niet is toegestaan, vormt een bijzonder positief aspect.
De Kmar is uiteraard bij het alcoholprobleem betrokken, heeft ook steeds oog voor dat type misdrijf en zal derhalve ertegen optreden zo vaak dat mogelijk èn nodig is. Regelmatig worden dan ook door de Kmar alcoholcontroles gehouden, en de Kmar neemt deel aan zowel landelijke als regionale alcohol-verkeersacties van gemeente- en rijkspolitie.

**. . . begeleiden van buitenprofiel-transporten . . .**

**Verkeersinformatie en hulpverlening**

Het doel van verkeersinformatie in het algemeen is drieledig:

— bevorderen van de verkeersveiligheid;
— bevorderen van de doorstroming alsook de integratie van het militaire in het civiele verkeer;
— informeren en adviseren van de (militaire) weggebruiker.

Bij het verspreiden van verkeersinformatie gaat het vooral om de volgende gegevens: weersgesteldheid, weggesteldheid, files, afsluiting van wegen, omleidingen, en verkeersgevaarlijke situaties.
Op dat gebied heeft de Centrale Verkeerspost Koninklijke marechaussee (CVKmar) een zeer belangrijke taak. Vanwege de toeneming van het civiele en militaire verkeer werd in 1971 deze CVKmar te Driebergen opgericht, met als hoofdtaak het militaire verkeer — waaronder militaire colonnes en buitenprofielvoertuigen — zo goed mogelijk in het civiele verkeer te integreren.
Sinds 1970 is het militaire wegverkeer spectaculair toegenomen. In 1983 reden ongeveer 2500 militaire colonnes over de Nederlandse wegen, een verdubbeling ten opzichte van 1971. Voorts waren er 4000 buitenprofieltransporten, 1000 zogenaamde NAVO-transporten en ongeveer 6900 munitietransporten. Omgerekend in aantallen voertuigen waren dat in 1983 ongeveer 100.000 militaire voertuigen, afgezien van de individueel rijdende Nederlandse en buitenlandse militaire voertuigen.
Alle militaire colonnes en de meeste buitenpro-

. . . escorteren van militaire colonnes . . .

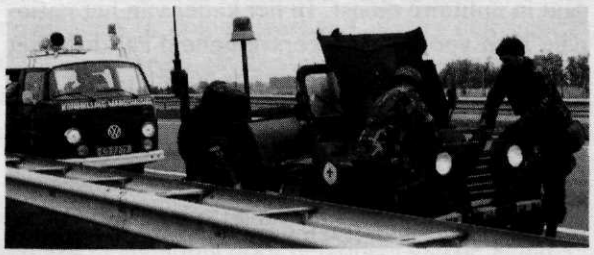
fieltransporten worden begeleid door personeel van de Kmar, dat per mobilofoon met de CVKmar in verbinding staat (in 1983 totaal 9500 begeleidingen). De CVKmar beschikt sinds 1981 over een hypermodern landelijk mobilofoonnet, zodat het mogelijk is waardevolle informatie te ontvangen

. . . meldtafel van de Centrale Verkeerspost Kmar . . .

en te verstrekken ten dienste van het militaire wegverkeer. Voorts wordt door de CVKmar ingeluisterd op het Alex- en Peternet, het landelijke mobilofoonnet van de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie, en op het Inrap-net (het interlokaal radiopolitienet) zodat in voorkomende gevallen optimale samenwerking kan plaatsvinden met gemeente- en rijkspolitie.

Door de zorg van de CVKmar zijn de belangrijkste gegevens van alle autosnelwegen en overige belangrijke wegen in Nederland geïnventariseerd en verzameld in een inmiddels lijvig boekwerk: politiekorpsen en Kmar, toe- en afritten, parkeerplaatsen, hectometerpalen, praatpalen en benzinestations met telefoonnummers staan erin geregistreerd. Een uniek gegeven daarin is ook de hoogte van alle bruggen en viaducten over die wegen. De opgave van Rijkswaterstaat wordt veelal achterhaald door reconstructie van wegdek of kunstwerk. Daarom worden de gegevens door toedoen van de CVKmar voortdurend geactualiseerd. De Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie en veel burgertransportbedrijven met uitzonderlijk vervoer maken dankbaar ervan gebruik. Tevens zijn zij van groot belang bij militaire transporten met hoge lading.

Om de dienstverlening op een nog hoger peil te brengen, is besloten belangrijke gegevens waar-



. . . de Centrale Verkeerspost Kmar, voor informatie en hulpverlening . . .

over de CVKmar beschikt in de computer van de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie onder te brengen. Daarbij wordt onder andere gedacht aan een wegkenmerkenbestand, een programma voor maatregelen bij calamiteiten met militaire ontplofbare en overige gevaarlijke stoffen, een bestand van kenmerken van militaire voertuigen, en een militair kentekenbestand; het geheel duidelijk gericht op een nog sneller en efficiënter kunnen reageren van de CVKmar.

Er wordt wel eens gezegd ,,je ziet maar weinig militair verkeer". Als men dan naar de reeds vermelde cijfers kijkt, is dat een goed teken. Dan wil dat zeggen dat de integratie van het militaire verkeer in het civiele verkeer succesvol verloopt.

**Verkeerseducatie en voorlichting**

Voor een verantwoord deelnemen aan het verkeer dient men niet alleen te beschikken over kennis van regels en voorschriften en over de vereiste rijvaardigheid, maar de verkeersdeelnemer moet ook begrip worden bijgebracht voor de menselijke aspecten van het vraagstuk en er moet een vermenselijking van het verkeersgedrag worden nagestreefd. Kortom, de deelnemer aan het verkeer dient de juiste mentaliteit te verkrijgen, een mentaliteit die van jongs af zal moeten worden aangekweekt.

Verkeerseducatie omvat alle processen, die:

— kennis verschaffen over juist verkeersgedrag;
— de juiste mentale instelling bij de verkeersdeelnemer ontwikkelen;
— de verkeersdeelnemer vaardigheden bijbrengen die nodig zijn voor een juist verkeersgedrag.

Jongeren, in het bijzonder van mannelijke kunne in de leeftijdsgroep 16-24 jaar, vormen een hoogrisicogroep voor verkeersongevallen. Een niet onaanzienlijk deel van deze doelgroep (30 tot 40%) gaat in militaire dienst. In het kader van het nationale plan voor de verkeersveiligheid zal door het ministerie van defensie worden bezien of, en hoe, ten behoeve van deze groep enigerlei vorm van verkeerseducatie kan worden gerealiseerd. In principe zijn de voorwaarden daarvoor aanwezig:

— het beleid van Defensie is erop gericht de krijgsmacht meer open te stellen voor, en in te laten spelen op, maatschappelijke ontwikkelingen; in dat kader past aandacht voor verkeers(on)veiligheid zeer goed;
— door de Kmar worden nu reeds — zij het meer op het militaire verkeer gericht — lezingen verzorgd over het onderwerp verkeersongevallenpreventie; deze lezingen van ca. 4 uur, omlijst met film en dia's, worden primair gehouden voor de carrièreopleidingen (beroepsmilitairen) doch op verzoek tevens bij parate onderdelen, in het bijzonder voor de dienstplichtigen.

Tevens zij opgemerkt dat, voor zover een bijdrage van Defensie aan het verkeerseducatiebeleid op langere termijn gestalte krijgt, deze dient aan te sluiten op de ontwikkelingen in de verkeerseducatie elders. Vooral gaat het om de invulling van de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs.

Overigens is de Kmar op dat gebied ook in de Bondsrepubliek Duitsland actief. Kort nadat in het begin van de jaren '60 Nederlandse militairen van KL en KLu permanent in de Bondsrepubliek Duitsland werden gestationeerd, volgden spoedig hun gezinnen. Leerplichtige kinderen daaruit gingen onderwijs volgen aan de Nederlandse Rijksscholen. Het verkeersonderwijs op die scholen had uitsluitend betrekking op de Nederlandse verkeerswetgeving. De toenmalige minister van defensie achtte het echter van eminent belang dat ook inzicht werd bijgebracht in de Duitse verkeersregels. De Kmar richtte toen een ,,verkeersteam" op, dat tot op de dag van vandaag is belast met de verkeerseducatie in de ruimste zin van het woord. Behalve deze verkeerslessen wordt ook aan leerlingen van het voortgezet onderwijs verkeersles gegeven. Daarbij ligt het accent meer op het gebied van de ,,verkeersmentaliteitsvorming". Een cursus ,,Eerste hulp bij verkeersongevallen" maakt deel uit van de verkeerslessen. Ten behoeve van leerlingen die per bromfiets aan het verkeer willen deelnemen, bestaat de mogelijkheid tot het volgen van een ,,bromfietsrijbewijscursus": voor het besturen van een bromfiets is in de Bondsrepubliek Duitsland namelijk een rijbewijs vereist. Uiteraard krijgt ook het ,,jonge kind" — drie- tot zesjarigen — de nodige aandacht. In samenwerking met de ,,Deutsche Verkehrswacht" worden seminars gehouden waarbij kleuterleidsters worden getraind om het kind met het verkeer vertrouwd te maken. De Kmar geeft bovendien voorlichting op ouderavonden, alsook demonstraties met materialen die ouders kunnen gebruiken om zelf hun kinderen een veilig gedrag in het verkeer bij te brengen.
De Kmar weet zich bij al haar activiteiten op het gebied van verkeerseducatie niet alleen gesteund door Veilig Verkeer Nederland, maar ook door de Deutsche Verkehrswacht, de Allgemeiner Deutscher Automobil Club, de Verkehrssicherheitsrat, en het Jugendwerk der Deutschen Shell. Als blijk van waardering voor de gedegen aanpak van het Wapen stelde Jugendwerk der Deutschen Shell in 1981 twee permanente verkeersscholen beschikbaar, namelijk een voor de basisschool te Greven en een te Bergen. In 1982 werd ook de basisschool te Blomberg voorzien van een verkeersschool.

**Verkeersongevallenpreventie**

Zowel de KL als de KLu hebben een bureau verkeersveiligheid waarbij Kmar-functionarissen zijn ingedeeld, met onder meer als taak het registreren en analyseren van ongevallen met militaire voertuigen.
In het verleden bleek dat men bij het opstellen en uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen steeds stuitte op het niet beschikbaar zijn van voldoend gedetailleerde, volledige en recente gegevens. Dat heeft ertoe geleid dat voor de ongevallen met militaire voertuigen reeds vele jaren een Centrale Militaire Verkeersongevallenregistratie bestaat, die werkt op basis van met wetenschappe-

lijke inbreng geperfectioneerde verkeersongevallenrapporten. De uitkomsten van die registratie worden na analyse en evaluatie benut voor verkeersongevallenpreventie. Dat vergt een nauwkeurige administratieve verwerking van het aantal verkeersongevallen binnen de krijgsmacht, zodat kan worden beschikt over een juist ongevallenbeeld hetgeen doelgerichte maatregelen mogelijk maakt.
Zo wordt jaarlijks een verslag verkeersongevallen KL en KLu verspreid, waarin tevens adviezen worden gegeven om een aantal typen verwijtbare ongevallen terug te dringen. Tussentijds wordt een halfjaarlijks verslag verkeersongevallen verspreid. Tevens worden richtlijnen verstrekt teneinde de meest voorkomende ongevallen binnen de krijgsmacht — zoals bij achteruitrijden en keren op de weg alsmede bermongevallen — te verminderen en zijn reeds vele maatregelen genomen om het rijden in colonneverband zo veilig mogelijk te laten verlopen. Voorts wordt door middel van interne richtlijnen, ministeriële beschikkingen en aanwijzingen ingespeeld op onveilige situaties, teneinde deze te beëindigen of te voorkomen. Zo zijn maatregelen genomen op het gebied van de draagplicht van autogordels, signalering van militaire colonnes te voet, begeleiding van militaire colonnes, achterkantmarkering van voertuigen, en intensivering van controle op het militaire verkeer.

Toch wordt er steeds meer kritiek geleverd op de stelling dat het rijden in colonneverband veilig is. Dat die kritiek niet terecht is, moge blijken uit het volgende.

Sinds 1976 wordt van elk verkeersongeval waarbij een militair voertuig is betrokken, bijgehouden of het voertuig in colonneverband reed of niet. Dat gegeven, gecombineerd met de registratie van voertuigkilometers per jaar — zowel in colonneverband als individueel gereden — maakt een vergelijking van ongevalskansen mogelijk. Daaruit blijkt dat in colonneverband rijden veiliger is dan het individueel rijdend afleggen van dezelfde afstand. Dat blijft gelden, ook als de gegevens nader worden uitgesplitst naar type ongeval, ernst van het ongeval, plaats op de weg, soort tegenpartij, en situaties waarin de speciale voorrechten van colonnes een rol hadden kunnen spelen in het ongeval. Deze vergelijking wordt nog veelzeggender als tevens in de beschouwing wordt betrokken dat het militaire verkeer in het algemeen even veilig is als het civiele verkeer.
Het kenmerkende van het ongevallenbeeld met colonnes kan als volgt worden omschreven: weinig voorrangsfoutongevallen of ongevallen waarbij een civiele tegenpartij is betrokken, maar wèl achteroprij-ongevallen met voornamelijk andere militaire voertuigen als direct betrokkenen.
Een voortdurende registratie van kenmerken van ongevallen in colonneverband maakt een goede terugkoppeling naar bestuurders en verantwoordelijke functionarissen mogelijk. Enkele maatregelen die reeds zijn genomen, zijn de volgende.

— Voor de aanvang van een colonnerit dient de verantwoordelijke commandant zich te verzekeren van begeleiding door personeel van de Kmar.
— De Commandant draagt zorg dat vóór elke colonnerit theorie wordt gegeven aan de militaire chauffeurs over route, tijdschema, kritieke punten, rustplaatsen en eindbestemming. Tevens dient te worden beklemtoond dat de veiligheid van de passagiers en alle overige weggebruikers te allen tijde uitgaat boven de verplichting, colonneverband en tijdschema zo goed mogelijk te handhaven. Aan de chauffeurs worden bovendien nog routebriefjes verstrekt, zodat zij ook individueel in voorkomend geval hun bestemming kunnen volgen.
— Behalve de wettelijk voorgeschreven colonneherkenningstekens is voorts bepaald dat binnen de bebouwde kom en op kritieke punten daarbuiten de afstand tussen de voertuigen niet meer dan 25 m mag bedragen, zulks met het doel de herkenbaarheid van de militaire colonne, in het bijzonder op kruispunten, te verhogen.
— Tijdens de jaarlijks terugkerende inspecties, die per onderdeel plaatsvinden, wordt aandacht besteed aan het aspect verkeersveiligheid, waaronder het rijden in colonneverband. De uitkomsten daarvan tellen mee in het eindresultaat van de inspectie.

Hoewel binnen de krijgsmacht grote zorg wordt besteed aan het rijden in colonneverband, en de reeds genomen maatregelen ertoe hebben geleid dat het rijden in colonneverband relatief veilig mag worden genoemd, blijft een voortdurende zorg voor deze specifieke militaire wijze van verplaatsen noodzakelijk, omdat een colonne nu een-

maal een uitzonderlijk en wellicht onverwacht verkeerselement blijft, waarbij een goed samenspel met de andere verkeersdeelnemers van essentieel belang is. Dat samenspel zou wellicht kunnen worden verbeterd als aan het verschijnsel van de militaire colonne en haar afwijkende gedragingen meer aandacht zou worden besteed in de verkeerseducatie en ook in de rijopleiding van burgerchauffeurs. In het kader van het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid heeft de minister van defensie dan ook toegezegd meer informatie te zullen verspreiden over het rijden in colonneverband.

**Verkeerstechniek**

In het algemeen wordt onder verkeerstechniek verstaan ,,het ontwerpen van de vormgeving en het tot stand brengen van werken op grond van verkeersplannen''; met andere woorden: de voorbereiding en realisering van verkeersvoorzieningen. Bij de bouw van nieuwe kazernes, maar ook bij de aanleg c.q. verbetering van wegen op reeds bestaande militaire terreinen, kazernes, enz., worden bepaalde ruimten bestemd voor het militaire verkeer. Het is van belang dat de Kmar reeds bij het ontwerpen van dergelijke plannen wordt betrokken.
Bij de verschillende krijgsmachtdelen wordt reeds gestreefd naar een verdere planmatige aanpak van de verkeers- en vervoersproblemen. Zo zal bij de KLu bijvoorbeeld in de nabije toekomst het Verkeerscirculatieplan (VCPKLu) worden ingevoerd. Dat plan is gericht op het treffen van verkeersmaatregelen en het realiseren van voorzieningen op lokaal niveau (het onderdeelsniveau, bijvoorbeeld de vliegbasis). Het VCPKLu heeft als invalshoek de bestaande ruimtelijke structuur op het grondgebied van het onderdeel, maar ook met de te verwachten infrastructurele werken wordt rekening gehouden bij de totstandkoming van het VCPKLu. Bij het ontwerpen van het VCPKLu wordt de Kmar nauw betrokken. Ook bij de KL en de KM wordt een beroep gedaan op de Kmar om te adviseren over het nemen van verkeerstechnische maatregelen. De betrokkenheid van de Kmar zal echter naar mijn mening in de toekomst nog verder moeten worden geïntensiveerd.

Het voorgaande vormt een groot gedeelte van het pakket van rechtstreekse en ondersteunende maatregelen — zowel preventieve als repressieve — die nu en in de toekomst ertoe moeten bijdragen dat de verkeersonveiligheid verder wordt teruggedrongen. Deze problematiek zal binnen de krijgsmacht, en in het bijzonder bij de Kmar, bij voortduring de aandacht krijgen die zij verdient.

**MAAK U NIET BEZORGD**
dat u na dienstverlating de
**MILITAIRE SPECTATOR**
niet meer zult ontvangen:
als lid van de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van
de Krijgswetenschap vindt u hem maandelijks in uw bus!
Bovendien driemaandelijks Mars in Cathedra. Voor f 30,- per jaar!
(Buitenland f 40,-)
Snel een briefkaart aan de secretaris
**DENIJSSTRAAT 135, 2251 HJ DEN HAAG**
**en uw bezorgdheid is over!**