

VERVOERPRAAT (door Arie Hendriksen)

Voor de te verrichten werkzaamheden in het Telefoondistrict Groningen waren vele auto's beschikbaar. Elke afdeling had zijn specifieke eisen op het gebied van inrichting. Er hebben zelfs nog eens containerwagens op proef in het district rondgereden. Van iedere auto werd afzonderlijk bijgehouden hoeveel kilometers ermee werd afgelegd en op welk moment het periodieke onderhoud moest worden uitgevoerd. Schades werden eveneens nauwgezet geregistreerd. Onderhoud en reparaties werden in hoofdzaak uitgevoerd door de Rijksautomobielcentrale (RAC), lange tijd gevestigd aan de Hereweg te Groningen. Een deel van het onderhoud werd ook wel bij garages in de provincie gedaan, terwijl er ook nog een Rac-monteur rondreed binnen het district.

Voor het Telefoondistrict was de afdeling Vervoer (VV) belast met alle werkzaamheden die betrekking hadden op vervoersgebied. Dit leidde ondermeer tot het ontwikkelen van een Handboek voor de Chauffeur, welke landelijk van kracht werd in 1981.

De chef Vervoer (cvv) van ons district was de geestelijke vader van het boekwerk.

Na het van kracht worden brak er een drukke tijd aan voor de afdeling Vervoer. Er werd volop gecontroleerd of alle richtlijnen ook in de praktijk werden toegepast. Dagelijks waren twee vaste krachten van de afdeling daarvoor onderweg. Tevens werd er in de dienstkringen voorlichting gegeven om de chauffeurs op de hoogte te brengen van alle nieuwe aandachtspunten.

Om de normale werkzaamheden niet te stagneren werd er uiteindelijk een hulpkracht ingehuurd om te voorkomen dat er achterstand zou ontstaan. Deze hulpkracht was al gauw ingeburgerd en het duurde dan ook niet lang of hij mengde zich volop in de discussies over vervoerszaken.

Zo kwam het op een dag tot een onderwerp waarover ook heden ten dage nog vele deskundigen zich het hoofd buigen. Het ging om de Verkeersveiligheid en alle aspecten die er mee te maken hebben. De hulpkracht kwam op een gegeven moment met het idee dat links rijden veel minder ongelukken zou veroorzaken. Het logische gevolg zou zijn dat er minder slachtoffers te betreuen zouden zijn.

Er werden door hem allerlei argumenten aangevoerd en eerlijk is eerlijk, ze bevatten een grote kern van voordelen t.o.v. rechts rijden. Maar dan heb je opeens een groot probleem. Hoe krijg je de mensen in Nederland zover, dat ze links rijden als een oplossing zien om talrijke ongelukken te voorkomen. Daar had onze hulpkracht het volgende op gevonden! Hij stelde voor om een proefperiode in te voeren gedurende ongeveer een maand. In deze weken konden een vijftal chauffeurs van de Storingdienst (STGD) zich het links rijden eigen maken. Zij maakten gemiddeld genomen dagelijks de meeste kilometers. We vragen hen tussentijds geregeld naar hun bevindingen.

Al die gegevens verwerken we na afloop van de proef in een rapport. Dit rapport, waarin naar verwachting alleen maar positieve aanbevelingen voorkomen, sturen we naar onze Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw May Weggen.

Als we de minister kunnen overtuigen, dan kan het haast niet anders of binnenkort rijden we in Nederland allemaal in de linkerrijbaan.

Helaas voor de hulpkracht heeft zijn voorstel de minister echter nimmer bereikt.

Hij heeft destijds het advies gekregen om eerst de praktische uitvoering van zijn voorgestelde proefperiode nog eens te overdenken en opnieuw uit te werken.

Maar dat had U als aandachtig lezer van dit verhaal natuurlijk allang begrepen.

Of niet soms?

ingezonden 01-11-2010