

2 130 km p/u en symboliek

Met 'Actieagenda auto' heeft de minister van I&W in de laatste maand van het verstreken jaar zijn beleidsplannen met betrekking tot automobilititeit het licht doen zien. Het motto van de plannen is volgens het voorwoord van de minister 'Samen op weg naar de toekomst: mobiliteit als vrijheid'. De beleidsplannen zijn gecentreerd rond zes speerpunten, waarvan een is getiteld 'file-aanpak en voor spelbare reistijden'. Dit speerpunt biedt een vergaarbak aan onderwerpen waarop de aandacht zich moet gaan richten: wegaanleg, aanpak van hinder tijdens wegwerkzaamheden, verbeteren van de doorstroming op de weg, handhaving bij overbelading van vrachtwagens, spitsspreads en spitsmijden, en verhoging van de maximumsnelheid op snelwegen overdag naar 130 km per uur.

Passend bij de beoogde daadkracht van het huidige kabinet moeten al in het eerste kwartaal van het nieuwe jaar stappen worden gezet om de maximumsnelheid op snelwegen te verhogen.¹⁾ Vooralsnog beperkt tot een drietal stukken snelweg moet overdag de maximumsnelheid omhoog gaan naar 130 km p/u. Het gaat over de weg over de Afsluitdijk tussen de Stevinsluizen en Lorentzsluizen (een traject van ong. 22 kilometer), het stukje snelweg tussen Lelystad Noord en de Ketelbrug (ongeveer 9 kilometer) en het stukje tussen Winschoten en de Duitse grens (ongeveer 12 kilometer). Over niet al te lange tijd mag de automobilist dus over ongeveer 43 kilometers versnipperd gelegen stukjes snelweg het gaspedaal wat verder intrappen.²⁾

Weegt de beperkte tijdswinst wel op tegen de verhoging van energieverbruik en vervuiling?

De verhoging van de maximumsnelheid staat volgens de 'Actieagenda auto' in het teken van de doorstroming, de file-aanpak en de voorspelbaarheid van reistijden. Voor zover schrijver dezes bekend, hebben de drie trajecten waar de maximumsnelheid omhoog moet gaan niet veel last van fileproblematiek en mankeert het daar weinig aan de doorstroming en de voorspelbaarheid van de reistijd. Het enige verschil is dat die reistijd, indien de nieuwe maximumsnelheid wordt aangehouden, over de Afsluitdijk wordt verkort met ongeveer 3 minuten en over de twee andere trajecten met enkele tientallen secondes. Nadat de eerste lach hierover is weggezakt, is er slechts plaats voor meewarig hoofdschudden: waar hebben we het in vredesnaam over? De vraag is bovendien of deze beperkte tijdswinst wel opweegt tegen de verhoging van energieverbruik en vervuiling. Maar dat is voor een kabinet dat geen aandacht heeft voor natuur en milieu natuurlijk geen relevante vraag.

De verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km p/u moet in de toekomst ook op andere stukken snelweg gaan plaatsvinden. Volgens de minister gaat het om trajecten 'waar het kan'. Dat kunnen is afhankelijk van de vraag of de verhoging van de maximumsnelheid al dan niet botst met normen betreffende stikstof, geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. In het licht van deze aandachtspunten is voorspelbaar dat 130 km p/u alleen maar zal zijn voorbehouden aan een beperkt aantal snelwegtrajecten, veelal in de periferie van Nederland. Het grootste deel van ons landje heeft immers al veel te veel te lijden onder de druk van intensieve vee-teelt, industrie, verstedelijking en wegverkeer.

De redenen om beleidsmaatregelen te treffen in verband met verkeersveiligheid, lucht-, bodem- en waterkwaliteit en bereikbaarheid behoeven weinig uitleg, die redenen zijn vrij evident. Maar waarom moet de maximumsnelheid op snelwegen omhoog? De redenen hiervoor zijn bepaald niet evident. Integendeel, er zijn juist verschillende klemmende redenen om de maximumsnelheid niet te verhogen en beperkt te houden tot 100 km p/u. En dat zijn redenen die niet zomaar als 'het is maar een mening' opzij kunnen worden geschoven. Het zijn gewoon harde wetenschappelijke feiten. Met 100 km p/u gebruikt de gemiddelde auto 25% minder energie dan met 130 km p/u, zodat bij een lagere snelheid ook de uitstoot van luchtvervuilende stoffen minder is. Ook produceren auto's bij een lagere snelheid minder geluid. Verder leidt een verhoging van de snelheid tot meer verkeersdoden en -gewonden. Gemiddeld een kilometer harder rijden leidt gemiddeld tot 3 à 4 % meer verkeersslachtoffers. Dit houdt mede verband met de toename van onderlinge snelheidsverschillen tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers. Reken dus maar uit wat een verhoging van 100 naar 130 betekent

1. Nieuwsbericht van 19 december 2024, <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2024/12/19/snelheid-overdag-volgend-jaar-naar-130-kilometer-per-uur-op-drie-trajecten>.

2. De minister spreekt over 86 km snelweg, daarbij de trajecten van de linker- en rechterrijbaan bij elkaar optellend. Dat heeft toch wat weg van Trumpiaanse overdrijving.

voor de verkeersongevallencijfers. Een verhoging van de maximumsnelheid komt de verkeersveiligheid dus niet ten goede. Ook de doorstroming is uiteindelijk niet gediend met een verhoging van de maximumsnelheid. Onderzoek heeft namelijk duidelijk gemaakt dat het de doorstroming in het verkeer ten goede komt als verkeersdeelnemers zoveel mogelijk dezelfde snelheid aanhouden. Verschillende snelheden, zeker een vergroting van onderlinge snelheidsverschillen, maken aanpassingen en herhaaldelijke remmanoeuvres noodzakelijk, met regelmatig spookfiles op snelwegen tot gevolg. Een bijkomende factor is de zogenaamde volgtijd. Bij hogere snelheden houden weggebruikers doorgaans een grotere onderlinge afstand aan, waardoor uiteindelijk minder voertuigen op een wegvak passen.³⁾

De conclusie is dat het voornemen om de maximumsnelheid op snelwegen te verhogen naar 130 km p/u botst met andere belangrijke aandachtsgebieden van de 'Actieagenda auto' en dat een rationele onderbouwing ontbreekt. Belangrijk bijkomend punt is dat voor de snelheidsverhoging veelal infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn. Daaraan hangt toch al snel een kostenplaatje van ettelijke miljoenen euro's. Zijn die uitgaven wel gepast in een tijd waarin er stevig wordt gekort op de budgetten voor onderwijs en cultuur?

Voorgaande overwegingen maken de vraag naar het 'waarom' des te klemmender. Waarschijnlijk ligt het antwoord op de waaromvraag besloten in het motto dat de minister zijn plannen heeft meegegeven, namelijk 'mobiliteit als vrijheid'. Het botst met het gevoel van vrijheid om de automobilist te beperken in de aangehouden snelheid. Het betreft dan wel een individualistisch en dus gemankeerd vrijheidsbegrip. In een klein landje met 18 miljoen inwoners, waar we allemaal fijn willen wonen, een intensieve economie willen onderhouden, op zijn tijd willen genieten van rust en natuur, zullen we rekening moeten houden met elkaar. Hieruit volgt enerzijds dat verkeer en het gebruik van gemotoriseerde voertuigen noodzakelijk is en dat we de hieruit voortvloeiende risico's voor leven en gezondheid tot op zekere hoogte moeten accepteren. Anderzijds wordt een verhoging van die risico's onaanvaardbaar als die het gevolg is van irrationele beslissingen. De verhoging van de maximumsnelheid op snelwegen naar 130 km p/u hoort tot die categorie.

Zoals hiervoor al eerder is aangegeven, zullen trajecten van snelwegen waar in de toekomst 130 km p/u moet gaan gelden beperkt zijn. Dit brengt mee dat het voornemen om over te gaan tot '130 waar het kan' in sterke mate het karakter heeft van symbolisch wensdenken. Dat past goed bij een kabinet waarbij de daadkracht vooral bestaat uit het nemen van slechts symbolische beleidsmaatregelen.

Fijnslijper

Aan de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen hangt al snel een kostenplaatje van ettelijke miljoenen euro's.

3. Zie <https://www.tudelft.nl/stories/vooral-veel-voordelen-van-100-kilometer-op-de-snelweg>.