

Opmerkingen n.a.v. het artikel van Kroon c.s. over de gevolgen van de invoering van de 130 km/h op de Nederlandse snelwegen.

Allereerst willen wij opmerken dat het betreuenswaardig is dat het artikel van Kroon c.s. niet is geplaatst. In een goed functionerende democratie moeten ook geluiden gehoord kunnen worden die overheidsmaatregelen kritisch beoordelen. Daarom in dit artikel onze opmerkingen n.a.v. dit artikel en het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

- Het merendeel van de kritische opmerkingen van Kroon c.s. zijn ook te vinden in ons Zwartboek en de Appendices.
- Het gebruik van gemiddelden is, vanuit oogpunt van systematiek, niet voor de hand liggend voor deze analyse: het zijn juist de uitschieters die gevaarlijk rijgedrag vertonen. De kans op verdrinking in een rivier wordt niet bepaald door zijn gemiddelde diepte, maar door het diepste gedeelte. De uitschieters verhogen de inhomogeniteit van het verkeersbeeld en geven de grootste snelheidsverschillen met de overige weggebruikers.
- Niet alleen dient er gekeken te worden naar de stijging van het aantal dodelijke slachtoffers, maar ook naar het verdwijnen en zelfs omkeren van de dalende trend van de jaren voor de invoering van de 130 km/h. Geleidelijk aan wordt het wagenpark steeds veiliger voor de inzittenden en de responsie van de hulpdiensten steeds effectiever, waardoor een doorzettende daling van de aantallen dodelijke slachtoffers verwacht zou kunnen worden. Klaarblijkelijk is deze ontwikkeling tenietgedaan door andere oorzaken. Een hogere snelheid is dan een logische en voor de hand liggende verdachte.
- Daarenboven zou er ook gekeken moet worden naar de gewonden. Hoe zijn de aantallen hiervan veranderd en hoe zit het met de ernst van de verwondingen? Omdat er veel meer gewonden dan doden vallen kan hier veel beter statistiek op bedreven worden. Dit zou veel duidelijkheid hebben verschaft over de onderliggende trends.
- Een merkwaardige opmerking van het SWOV rapport is dat er aan de ontwikkeling van de aantallen ongevalsincidenten weinig conclusies vallen te verbinden. Maar op pag. 15 van het rapport wordt voor ALLE wegtypen een stijging gerapporteerd, in het bereik van 20 – 50% (als de hoogste waarde wordt weggelaten) met een gemiddelde van ca. 35%. Hoewel de waarden niet nauwkeurig uit de grafiek zijn af te lezen is de stijging voor alle wegtypen significant en mag zeker niet worden genegeerd. Wat de gevolgen van de aanrijdingen zijn is echter niet in het rapport vermeld, maar wij vermoeden dat bij hogere snelheden de verwondingen ernstiger zijn, een aspect dat ook op pag. 9 van het SWOV rapport genoemd wordt.
- Opgemerkt kan worden dat door een stijging van het aantal ongevalsincidenten ook de aantallen ongevalsfiles toenemen. Zeer waarschijnlijk doen deze de tijdwinst van de 130 km/h maatregel teniet of zorgen zelfs voor een toename van de reistijd. Dus ook wat dat betreft kan de maatregel beter worden afgeschaft. Want fileverkeer zorgt voor sterk verhoogde uitstoot van vervuilende stoffen, ergernis bij de bestuurders en verhoogde indirecte economische schade.
- Een probleem dat niet echt wordt aangestipt is dat hardrijders niet alleen voor zichzelf gevaren scheppen, maar ook voor anderen. Vooral meer kwetsbare verkeersdeelnemers

(op de snelwegen motor- en scooterrijders, maar ook inzittenden van lichte auto's) zijn hiervan de dupe.

- Bij de opmerkingen over het milieu dient naar onze mening ook de bijdrage aan fijnstof vermeld te worden. Vooral deeltjes $< 2,5 \mu\text{m}$ zijn gevaarlijk omdat deze diep in de longen doordringen en daar schade aanrichten. Deze komen vooral vrij bij (snel) optrekken (van de banden) en bij remmen (van de remmen zelf en de banden). Wij zijn van mening dat de milieuaspecten van (te) hard rijden veel sterker voor het voetlicht moeten brengen, juist ook omdat hierdoor veel indirecte slachtoffers van het verkeer vallen door verminderde levensverwachting en kwaliteit van leven. Deze worden nooit meegeteld bij de menselijke 'schadepost' van het verkeer, maar dit is een onjuiste voorstelling van zaken.

Samenvattend kan gesteld worden dat ook wij van mening zijn dat er punten van kritiek zijn op de systematiek van de analyse door de SWOV en dat wij een aantal conclusies niet kunnen onderschrijven. Wij begrijpen dat het lastig is om 'harde' conclusies te kunnen trekken uit gegevens waarbij meerdere variabelen betrokken zijn, maar wij zijn van mening dat door het betrekken van de gegevens over de ernst van de aanrijdingen er een duidelijker beeld van de onderliggende trends bepaald had kunnen worden, waardoor 'hardere' conclusies getrokken hadden kunnen worden. Hoewel de SWOV waarschijnlijk gelijk heeft dat op basis van deze analyse niet eenduidig bepaald kan worden wat de gevolgen van de invoering van de 130 km/h regel zijn, is de 'vertaling' van hun conclusie door de media 'dat er geen nadelige gevolgen zijn' veel te kort door de bocht. Dit kan eenvoudig onjuist worden geïnterpreteerd door de modale weggebruiker en draagt zo niet bij aan een veiliger verkeer.

Referenties:

“Verhoging snelheidslimiet op autosnelwegen, Veiligheidseffecten 130 km/uur-limiet vooralsnog niet eenduidig”, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Rapport R-2019-30

Martin Kroon en Vincent van den Bergen, **“Is 130 rijden echt veilig? De getallen kloppen, de SWOV-interpretatie niet.”** Niet gepubliceerd artikel.