

Geen snelheidscultuur in Nederland

Recentelijk is de wetgeving met betrekking tot de toegestane snelheid van personenauto's op snelwegen in Nederland veel veranderd. Er zijn nu veel wegen met een maximumsnelheid van 130, maar er zijn er ook met 120 en 100 km/uur. Voorts zijn er snelwegen waar de maximumsnelheid afhankelijk is van het uur van de dag. Verder zijn er snelwegen en dan met name het westelijk deel van de ringweg om Amsterdam en ook de ringweg om Rotterdam waar een maximumsnelheid van 80 km/uur van toepassing is.

Al deze snelheidslimieten zijn van toepassing op autosnelwegen die in goede staat verkeren: het wegoppervlak is er effen en vlak, de belijning verkeert in goede staat en veelal zijn ze voorzien van een vluchtstrook. De onderlinge afstanden van deze wegen zijn relatief klein.

In 1983 toen de maximumsnelheid op de snelwegen nog 100 km/uur was, heb ik aan de TU Delft een promotieonderzoek verricht naar de mentale belasting van personenautomobilisten als functie van hun dynamische omgeving: snelheid en het rijgedrag van medeweggebruikers. Voor dit onderzoek werd op een representatief wegvak op de noordelijke rijbaan van de A 12 ter hoogte van km. 32,0 een meetvak ingericht. Op dit meetvak werden onder de snelweg – om de 50 meter- detectoren aangebracht. Met deze detectoren konden we de passagetijdstippen van personenauto's nauwkeurig vastleggen. De detectoren werden – onzichtbaar voor de weggebruikers - onder beide rijstroken van de rijbaan aangebracht. Tijdens de metingen waren er geen files.

Op het meetvak waren op één werkdag grotere en kleinere verkeersintensiteiten. De metingen geschieden uitsluitend bij daglicht. Op deze weg reden zowel autobestuurders die pas korte tijd onderweg waren, als ook bestuurders die al lange tijd achter het stuur zaten. Er was hier dus sprake van een wegtype dat niet alleen in Nederland, maar in heel West-Europa en Noord-Amerika veel voorkomt.

Vorm en ligging van het meetvak

De lengte van het meetvak was 300 meter. Ter plaatse van het meetvak is de snelweg recht en vlak. De rijstroken hebben de standaardbreedte. De belijning was van goede kwaliteit. Er was een vluchtstrook ter rechter zijde van de snelweg. In de naaste omgeving van dit weggedeelte bevonden zich geen obstakels of hoge gebouwen. Raai 1 t/m raai 8 werden gevormd met relatief smalle inductielussen. Met deze detectoren kon men de passagetijdstippen van de voertuigen op het meetvak met grote nauwkeurigheid registreren. De digitale klok die gebruikt werd voor het vastleggen van deze tijdstippen was tot op een duizendste seconde nauwkeurig.

Het rijgedrag van de voertuigen op het meetvak werd eveneens vastgelegd met kleurenvideocamera's waarin een klok meeliep. Deze bevonden zich op een dijk ten noorden van de snelweg, niet zichtbaar voor de weggebruikers op het meetvak. Hiermee werden niet alleen de passagetijdstippen, maar dat ook het soms riskante inhaalgedrag geregistreerd.

Meetmethode

Op deze manier wisten we dus van ieder voertuig dat over het meetvak reed, niet alleen kleur en merk, en de letters en cijfers van het nummerbord, maar ook het tijdstip waarop het voor het eerst door de detectoren van de vierde raai werd opgemerkt. Nadat het voertuig op deze raai gesignaleerd was stond de digitale klok, althans in het beeld dat werd vastgelegd met de videocamera's, gedurende een halve seconde stil.

Een aantal van de personenauto's dat juist over het meetvak gereden was, werd op Rijksweg 11 (nu N11) tot stilstand gebracht. Deze auto's werden volgens de wetten van het toeval uit de verkeersstroom 'gepikt'. Van deze voertuigen werden de bestuurders geïnterviewd. Bij dit interview werden vragen gesteld naar de mentale belasting als gevolg van het autorijden. De enquêteurs noteerden bij het interview ook merk, kleur en kenteken van de personenauto.

Met de beelden van de kleurenvideocamera konden we terugvinden op welk tijdstip het 'geënquêteerde voertuig' over de wegdetectoren op het meetvak gereden was. Aangezien de onderlinge afstanden van deze detectoren bekend waren, was het nu mogelijk om van dit voertuig de snelheid op het meetvak en het rijgedrag van de omringende voertuigen te achterhalen. Met behulp van computers van de TU-Delft werd de snelheid van alle voertuigen die over het meetvak gereden waren berekend. Van deze 'geënquêteerde voertuigen' werden dus naast de snelheid, ook de versnelling en de standaarddeviatie van de versnelling, de volgafstand en nog meer grootheden die het rijgedrag kenmerken nauwkeurigheid bepaald.

Resultaten:

Uit de resultaten blijkt dat 51 van de 86 geënquêteerde voertuigen op de linkerstrook met een snelheid groter dan 100 km/uur reden (59 procent), terwijl 7 van de 86 personenauto's (8,7 procent) harder dan 120 km/uur reed. Op de rechterstrook reden 35 van de 94 (37,5 procent) onderzochte voertuigen harder dan 100 km/uur en 2,4 procent meer dan 120 km/uur.

Uit deze meetresultaten blijkt dat de bestuurders in Nederland ten tijde van dit onderzoek het handhaven van de maximumsnelheid in geen hoge prioriteit gaven.

Een aantal jaren was in woonachtig in Noord-Amerka en land waar de autodichtheid al generaties eerder even groot als nu in Nederland en het verkeer al veel eerder te maken heeft met aangepast gedrag in het verkeer Dat wil zeggen: rekening houden met de samenhang tussen snelheid, volgafstand en de kans op een ongeval. Wellicht is dit er de oorzaak ervan dat men zich daar veel meer houdt aan de toegestane snelheidslimiet en rijdt met aangepaste volgafstand. Die laatste afstand is daar in het algemeen veel groter dan op onze wegen.

Ook is de houding van de mensen ten aanzien van verkeersovertredingen aldaar verschillend van die in Holland. Amerikanen denken veel meer: 'Zoiets doe je niet want dat is onbehoorlijk en afwijkend gedrag'. Een volwassene die zo handelt wordt daar door zijn omgeving moeilijk geaccepteerd. Het is misschien te vergelijken met hoesten. In Nederland zorg je ervoor dat je niet iemand anders in het gezicht hoest. In Noord-Amerika vindt men het zich niet houden aan de snelheidslimiet, even afkeurenswaardig als hoesten in iemands gezicht in Nederland. In Nederland wordt het autorijden veel meer gezien als een sportieve activiteit. Iets wat je in je vrije tijd doet, iets waarbij je vrij bent. Ook is autorijden voor veel weggebruikers nieuw. Voorheen reden mensen op de fiets en moesten hard trappen tegen wind en regen om op tijd op het werk te zijn. En: 'kijk eens hoe hard ik nú kan. Ik trap alleen maar op het gaspedaal!'

Een belangrijk verkoopargument is vaak dat de auto in x seconde naar een snelheid van 0 naar 100 km/uur optrekt. Zo'n snelheidsvermeerdering in korte tijd heeft de personenautomobilist bij verplaatsingen op de openbare weg helemaal niet nodig. Integendeel. Maar, het geeft hem waarschijnlijk een gevoel van macht en van vrijheid. En kennelijk geeft dat de doorslag bij de aanschaf.

Ook is het zo dat het rijexamen in Nederland moeilijk is, veel moeilijker dan in vrijwel alle staten in de VS. Het aantal regels en borden dat de Nederlandse bestuurders in spé moet kennen is een veelvoud van dat in Amerika. Daarnaast komt het morele aspect: de samenhang tussen de kans op een ongeval en het zich houden aan de snelheidslimiet en het bewaren van een goede volgfstand in Nederland veel minder aan de orde. Dit geldt ook voor de doelstelling dat je medeweggebruikers niet onnodig in gevaar moet brengen en overlast moet bezorgen.

Uitgaande van het beschreven rijgedrag van Nederlandse bestuurders ten aanzien van snelheidslimieten lijken de nieuwe regels rond de toegestane maximumsnelheid hoog gegrepen: Op dit gedeelte van de snelweg mag je maximaal met een snelheid in het interval: 100 - 120 km/u en wel gedurende het tijdvak 6- 18 uur. Op dezelfde snelweg, maar nu een paar honderd meter verder, waar de wegeigenschappen overigens identiek zijn, mag je maximaal 100 en wel gedurende de volle 24 uur. Het lijkt erop dat de ratio ontbreekt. Het ontbreken hiervan zal ertoe leiden dat minder weggebruikers de regelgeving serieus nemen en bereid zijn zich aan de snelheidslimiet houden.

De recente wetgeving met betrekking tot de maximumsnelheid lijkt zeer gecompliceerd. Ook lijkt de ratio soms te ontbreken: waarom mag ik op één weg nu eens maximaal 130 en dan weer niet harder dan 100 rijden? De weggedeelten waar je maximaal 130 en 100 mag rijden zijn immers identiek met betrekking tot hun wegeigenschappen. Onze geliefde overheid stapelt regel op regel, zo is een veel gehoorde verzuchting. Veel burgers achten dit bezwaarlijk en onzinnig en dit zal ertoe leiden dat minder weggebruikers bereid zijn om zich aan de voorgeschreven maximumsnelheid te houden. Terwijl het uit een oogpunt van verkeersveiligheid in het algemeen toch wenselijk is dat dat het wel gebeurt. Dit geldt wellicht meer nog voor wegen binnen de bebouwde kom, voor secundaire wegen en voor weggedeelten met wegwerkzaamheden.