

Auteur: Sven Maerivoet
Laatste wijziging: 14 oktober 2010

Bedenkingen bij een verhoogde snelheidsbeperking van 130 km/u op autosnelwegen

Radio 1, Peeters & Pichal (15/10/2010)

Resultaten studie TML (in opdracht van Bond Beter Leefmilieu, januari 2009)¹.

	100 km/u	110 km/u	130 km/u
	[milj. euro/jaar]		
Reistijd	254	104	-84
NOx	-3.26	-1.75	2.04
PM	-58.73	-29.95	32.81
CO2	-7.35	-3.93	4.55
Veiligheid	-217	-105	107
Totaal	-32.34	-36.63	62.4

- Bij verhoging naar 130 km/u neemt de totale reistijd weliswaar af, maar de verhoogde emissies en verkeersonveiligheid doet dit voordeel sterk teniet (er werd rekening gehouden met alle types voertuigen).
Merk op dat de snelheidsverschillen hier wel hoger liggen!
 - In se zijn autosnelwegen het veiligste: er gebeuren minder ongevallen op autosnelwegen dan op het onderliggende wegennet.
→ Maar de kans op verwondingen bij een eventueel ongeval ligt wel veel hoger!
 - Een verlaging tot 110 km/u scoort het beste.
 - Weliswaar is het verschil met 100 km/u niet significant.
 - Verlaging staat nu niet ter discussie.
 - Het is geen zwart/wit beeld: trager rijden is niet per definitie beter.
 - Trager rijden laat toe dat bestuurders hun aandacht kunnen verplaatsen, zoals met de radio beginnen spelen et cetera.
- Uitgebreide studie is nodig.

Voorstel: 's nachts en tijdens de daluren sneller rijden.

- Het zogezegde voordeel zit vooral in het hoofd van de bestuurders ('t is perceptie).
- Snel rekenvoorbeeldje: stel Brussel → Antwerpen via E19:
 - Afstand is 35 km.
 - Stel dat je 120 km/u kan rijden, dan duurt de rit ongeveer 17 minuten.
 - Als je nu 130 km/u mag rijden, dan duurt de rit ongeveer 16 minuten.
 - Die ene minuut zal het niet maken, om maar te zeggen dat 't relatief is!
- 's Nachts ben je vaak ook vermoeider en zie je minder dan overdag.

¹ F. Vanhove, **Impact van maximumsnelheid op autosnelwegen**, Rapport in opdracht van Bond Beter Leefmilieu, Januari 2009.

- Wat betreft de regel: bij goed weer 130 km/u en bij slecht weer 110 km/u:
 - Vereist dynamische snelheidsborden: geen goedkope zaak om die overal te plaatsen.
 - Wat is “goed weer”?
Cfr. inhaalverbod vrachtwagens: bij regen mogen ze niet inhalen, maar wat als het net geregend heeft en strikt genomen dus niet meer regent?
De baan ligt wel nog nat...
→ Te willekeurig criterium.

De files zouden volledig opgelost zijn.

- Dit is een verkeerde gedachte: files ontstaan voornamelijk door druk verkeer.
 - Indien er meer voertuigen op de weg rijden, dan zijn er ook meer interacties tussen deze voertuigen: meer inhaalbewegingen, meer optrekken en afremmen, ...
 - In België rijden we soms als halve racepiloten: tegen 120 km/u op slechts een halve tot hele wagenlengte van de voorligger.
 - Van zodra er iemand remt, geeft dit een kettingreactie als gevolg.
 - Indien iemand in de ketting iets te hard moet remmen, dan vertraagt iedereen achter hem vrij drastisch en ontstaat er file.
→ Dit staat los van het feit of je nu 120 km/u of 130 km/u mag rijden.
- Naarmate het drukker wordt, rijden mensen sowieso trager; er is zelfs een soort van “optimale snelheid” waarbij het verkeer zeer druk is en toch nog vlot rijdt (rond de 90 à 100 km/u).
→ Let wel: het verkeer is hier zeer instabiel, van zodra iemand ook maar iets te fel reageert, stort het vlot verkeer in en ontstaat een file.

Reeds ingevoerd in Nederland, Frankrijk, Duitsland en Denemarken.

MAAR:

- Voorwaarden bij invoering in Denemarken:
 - Slechts op 51% van de autosnelwegen (om de vraag tegemoet te komen).
 - Enkel waar de rijstroken voldoende breed zijn (werden her en der aangepast).
 - Gekoppeld aan een verhoogde controle op snelheidsovertredingen.
 - Let wel: niet gewoon flitsen maar wel “Blik op de weg”-achtig.
 - Ook de verbalisatie is navenant.
 - Ook gekoppeld aan een verhoogde controle op het onderliggend wegennet.
→ Gevolg: 25% minder doden, maar voornamelijk wegens verhoogde controles!
→ Indien de controles minderen... dan neemt het aantal doden weer toe!
- In Duitsland is op 1/3^e van de snelwegen geen vast-geldende snelheidslimiet.
 - Let wel: de cijfers inzake verkeersveiligheid zijn hier niet vrijgegeven!
- Bij ongevallen in Duitsland met snelheden boven de 130 km/u betaalt de verzekering proportioneel minder terug.
- Zowel Frankrijk als Duitsland hebben:
 - Rijbewijs met punten.
 - Verhoogde controle op snelheidsovertredingen.
- In Nederland staat de automobilisten belangenvereniging ANWB weigerachtig tegenover de invoering van 130 km/u:
 - Meeste ringwegen zijn maar 100 km/u (cfr. die kleine bordjes langs de kant).
 - Slechts op een handvol autosnelwegen mogelijk wegens op de meeste rijkswegen te gevaarlijk of geluids- en uitstootnormen die overschreden worden.
 - Te grote snelheidsverschillen tussen personenwagens en vrachtwagens.
 - De milieubaten na invoering van de 80 km/u zones wordt zo teniet gedaan.

Wat is nu het beste advies?

- Dat hangt af van waar je de nadruk op legt.
- In onze studie werken we cijfermatig en geven we een objectief beeld. We nemen ook zoveel mogelijk factoren in rekening (tijdsverliezen, uitstoot van schadelijke gassen, verkeersveiligheid, ...) en beschouwen op deze manier het totaalbeeld.
- De politiek kan echter het accent bijvoorbeeld meer op verkeersveiligheid leggen.
 - Meer en gerichtere snelheidscontroles bieden veel meer soelaas (niet gewoon flitsen).