**Is 130 rijden echt veilig? De getallen kloppen, de SWOV-interpretatie niet.**

Op 20 juni berichtte NRC paginabreed ***“130 per uur leidde niet tot extra doden”.***Vergelijkbare koppen in andere media suggereren dat 130 rijden veilig is. Dat leidt men af uit recent onderzoek van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) naar de hogere limieten sinds 2012. Helaas, geen journalist leest 138 pagina’s vol cijfers en taai vakjargon! Die kop klopte al niet met de conclusie “dat het te vroeg is om harde uitspraken te doen over het verkeersveiligheid-effect.” Zo ontging ook NRC de nuance als SWOV-directeur Van der Knaap stelt “*De toename van het aantal verkeersdoden op autosnelwegen de afgelopen jaren kan niet eenduidig aan de verhoging van de snelheidslimiet worden toegeschreven*.”

In NRC-Opinie van 8 augustus 2018 trok ik wel de conclusie dat de toename van het aantal verkeersdoden van 570 in 2014 naar 621 in 2015 alleen door de hogere maximumsnelheid veroorzaakt kon zijn. Het aantal doden op de “veilige” snelwegen was, tegen de trend in, gestegen van 43 vóór de verhoging (2011) naar 81 in 2015 (bron: Rijkswaterstaat). Andere mogelijke oorzaken waren niet tussentijds radicaal gewijzigd.

De SWOV-onderzoekers hebben geprobeerd uit miljarden meetlus-data van gereden snelheden vast te stellen of die extra snelwegdoden door de limietverhoging veroorzaakt zijn. Dat is onmogelijk zonder zwarte doos in elke auto, die snelheid en rijgedrag continue vastlegt. De onderzoekers keken hoeveel en waar gemiddeld sneller gereden wordt, en naar wegbeeld-kenmerken (breedte vluchtstrook, vangrails, obstakels). En of deze voldoen aan de veiligheidsnormen. Dat laatste blijkt op een groot aantal snelwegen nog steeds niet het geval door niet-uitgevoerde veiligheidsmaatregelen. De SWOV had daaruit de logische conclusie kunnen trekken dat de 130 niet ingevoerd had mogen worden, maar laat dat achterwege.

De onderzoekers berekenden dat men gemiddeld weinig sneller is gaan rijden, 2 tot 7 kilometer. ‘Gemiddelde automobilisten’ verongelukken daardoor uiteraard niet significant méér. Wie zijn de echte risico-categorieën? Daar gaat het om. Meetlussen verhullen de onderliggende factoren die de grootste invloed hebben op de ongevalskans. Zoals over-dynamisch rijgedrag (kleven, snijden, diagonaal inhalen, gas-rem-gas-rem), gestimuleerd door uitlokkingsfactoren als ‘130 mag’ (135 km/u is boetevrij!) en de steeds hogere motorvermogens. Wie zich aan de limiet houdt herkent ze direct in de spiegel: de *speedaholics* in geleaste Tesla’s, de gehaaste pakketbezorgers en overpowerde SUVs. Met 130 is ook voor moderne boodschappenauto’s met turbo en 200 topsnelheid het hek van de dam. Veilig 130 rijden vergt meer dan een rijbewijs: het reactievermogen van Max Verstappen, dat ontberen de meeste automobilisten. De echte te-hard-rijders bepalen het risico veel sterker dan de zichzelf beheersende meerderheid met gelijkmatige snelheid. Onderzoek naar gemiddelde snelheden geeft juist daarover geen uitsluitsel, dat vergt andersoortig (gedrags- en voertuiggericht) onderzoek.

Ook het uitstralingseffect van sneller dan 130 rijden naar te hoge rijsnelheden op wegen met lagere limieten, een patroon dat elke politievideo keihard aantoont, laat de SWOV buiten beschouwing. Hardrijders verongelukken niet uitsluitend op 130 km-wegen, wat de SWOV lijkt te veronderstellen. Het onderzoek laat de na 2012 sterk toegenomen ongevalskans onderbelicht. Die veroorzaakt de sterk toegenomen accidentele files en fileschade. Kostenposten die nooit op directe veroorzakers verhaald worden en waarvan alle andere weggebruikers slachtoffer zijn. Hierdoor zijn de reistijdverliezen verder toegenomen. Eerder concludeerde de Algemene Rekenkamer al dat de hogere limieten geen tijdwinst opleveren, integendeel. Nu blijkt opnieuw dat de geringe verhoging van gemiddelde snelheden geen significant positief effect heeft op de bereikbaarheid. De enorme veronderstelde reistijdwinsten die minister Schultz aan 130 koppelde, blijken dus gebakken lucht, *Freude-am-Fahren* ten koste van economie en mensenlevens.

Als 130 ‘geen extra snelwegdoden’ veroorzaakt, wat dan wel?! Van der Knaap noemt terloops, zonder kwantitatieve onderbouwing, het appen, economische groei, vergrijzing en de (sinds Rutte-1 sterk verminderde) handhaving. Díe cruciale factor is echter buiten dit onderzoek gehouden, een ernstige omissie, of zien we hier de hand van Justitie? Alleen 24/7 trajectcontroles voorzien in een voelbare pakkans. Daarom stelde VROM vanaf 2000 jaarlijks 12 miljoen euro beschikbaar uit de klimaatgelden voor onopvallende surveillancewagens, extra trajectcontroles, politie en OM. Wat is daarmee gebeurd?

De SWOV heeft na de invoering van 130 publiekelijk geen enkel kritisch geluid over de gevolgen laten horen. De onderzoekers hadden nu evenzeer een andere interpretatie aan dezelfde gegevens kunnen geven. Wat weerhoudt een “onafhankelijke” stichting (maar financieel-organisatorisch afhankelijk van het ministerie) van het erkennen van de logische causaliteit tussen snelheid en effecten? De minister kan tevreden zijn met suggestieve krantenkoppen over ‘130 is veilig’. Kritiek op de 130 was en is onwelkom. De vraag blijft: krijgt dit onderzoeksinstituut wel voldoende ruimte voor mogelijk onwelgevallige interpretaties van beleidsgevolgen?

Martin Kroon, oud-projectleider snelheidslimieten en rijgedrag VROM/DG-Milieubeheer

Vincent van den Bergen, oud-afdelingshoofd Internationale Zaken, VROM/DG-Milieubeheer