

SNELHEIDSLIMIETEN VOOR VRACHTWAGENS

Consult in opdracht van Rijkswaterstaat

R-91-29

Drs. R. Roszbach

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding en vraagstelling
2. Gezichtspunten
3. Van 60 naar 80 km/uur voor gelede voertuigen
4. Limietdifferentiatie
5. De algemene snelheidslimiet voor vrachtwagens in een hiërarchisch stelsel
6. Conclusies

Referenties

1. INLEIDING EN VRAAGSTELLING

In het nieuwe RVV verdwijnt de bepaling dat voor vrachtauto's met aanhanger en bussen met meer-assige aanhanger buiten het auto-/autosnelwegennet een snelheidslimiet geldt van 60 km/uur.

Verder is in het kader van harmonisatie van de Europese regelgeving een algemene of hoogste snelheidslimiet voor vrachtwagens van 90 km/uur als mogelijkheid aan de orde.

De Hoofddirectie van Rijkswaterstaat heeft de SWOV gevraagd na te gaan welke effecten op de verkeersveiligheid hiervan zouden kunnen uitgaan. Deze vragen worden in dit consult summier behandeld. Tevens worden hier en daar wat verbandingen met andere limiet'kwesties' gelegd vanuit de gedachte dat een stelsel van snelheidslimieten eerst en vooral een intern consistent geheel moet vormen.

2. GEZICHTSPUNTEN

Bij de beantwoording van deze vragen zijn (tenminste) drie gezichtspunten aan de orde:

- differentiatie van snelheidslimiet naar voertuigcategorie (of in dit geval subcategorie),
- differentiatie van snelheidslimiet over de diverse typen weg in het wegennet, en,
- de relatie tussen de limiet als regel en het in werkelijkheid vertoonde gedrag.

Dit laatste punt kan dan nog weer op twee manieren worden bekeken:

- functioneel, d.w.z., hoe zouden deze zich idealiter verhouden als de limiet goed zou werken, en,
- feitelijk, hoe verhouden deze zich in de praktijk en welke factoren zijn hierop van invloed?

Tevens kan in de toepassing van limieten nog een onderscheid worden gemaakt tussen limieten die in zijn algemeenheid aan een bepaald omschreven type weg worden verbonden en limieten die in afwijking daarvan lokaal worden ingesteld en aangegeven. Deze twee zaken zijn in zoverre gekoppeld dat de noodzaak voor lokale limieten zal afnemen naarmate het type weg waarvoor een algemene limiet is ingesteld scherper is gedefinieerd, en vice versa.

3. VAN 60 NAAR 80 KM/UUR VOOR GELEDE VOERTUIGEN

Over het snelheidsgedrag op het 80 km/uur-wegennet is weinig nauwkeurige en representatieve informatie beschikbaar. Nog minder informatie is er over het onderscheid tussen personenauto's en vrachtauto's daarbinnen en over verschillen binnen de categorie vrachtauto.

Op empirische basis is er dus (nu) weinig te zeggen over de relatie tussen limiet en gedrag, waar het vrachtwagens met aanhanger betreft.

Het kost echter niet veel voorstellingsvermogen om te vermoeden dat de nu geldende 60 km/uur limiet in feite een dode letter is. Dit is in alle waarschijnlijkheid exact de reden waarom de regel in het nieuwe RVV is geschrapt: de herziening van het RVV is tenslotte vooral een saneringsoperatie waarin overbodige regelgeving wordt verwijderd.

Zo gezien zal er dan met de betreffende snelheden, en dus ook met de verkeersveiligheid, niets gebeuren. Hoewel de cijfers om dit te staven ontbreken.

Hiermee zou men de zaak als afgedaan kunnen beschouwen. Als men dit toch een enigszins onzekere basis zou vinden, zou men eventueel nog enige gegevens ter bevestiging van deze gedachte kunnen verzamelen.

Er is echter ook nog een andere manier om hiernaar te kijken. Tenslotte is het niet de bedoeling om de verkeersonveiligheid constant te houden, maar om deze terug te dringen. Hoe functioneel was deze 60 km/uur-limiet eigenlijk, ook al werd hij niet nageleefd of gehandhaafd?

Hiermee is allereerst de vraag naar de functie van een snelheidslimiet voor een bepaald type situatie gesteld.

Deze kan niet worden opgevat als indicatie van een voor die situatie altijd veilige snelheid. Ook al is het wegtype nog zo streng gedefinieerd, dan nog zullen er verschillen in wegsituatie zijn. Daarnaast zullen er verschillen in verkeerssituatie, weers- en lichtomstandigheden etc. zijn die invloed hebben op wat als veilige snelheid kan worden gezien. De limiet fungeert dus meer als indicatie van die snelheid die voor dat type wegsituatie niet overschreden moet worden, terwijl regelmatig of vaak met lagere snelheden wordt gereden (dat de praktijk anders is zij zo).

De limietwaarde is daarmee afhankelijk van wat functioneel is voor het kwalitatief meest hoogwaardige deel van het wegennet, binnen het type wegsituatie waar de limiet voor is bepaald.

In dit concrete geval is dat de 'weg met geslotenverklaring'. Deze categorie kan nog weer onderscheiden worden in die wegen die gesloten zijn voor alle langzaam verkeer, en die wegen die gesloten zijn voor een deel van het langzaam verkeer: in de regel voor fietsers en bromfietsers bij aanwezigheid van een vrijliggend fietspad.

Hierbinnen bevinden zich belangrijke verbindingswegen die zich soms slechts marginaal van de autoweg onderscheiden. Recente metingen tonen aan dat op dit type weg gemiddelde snelheden vaak in de buurt van de 80 km/uur liggen (Van de Pol & Oei, 1991) en kunnen oplopen tot zo'n 95 km/uur (85% overtredingen).

Zeker bij een beperking tot de aanwezigheid van snelverkeer lijkt een limiet van 60 km/uur voor vrachtwagencombinaties in dit type situatie dan niet zeer geschikt. Vanuit dit gezichtspunt was deze 60 km/uur dus ook niet functioneel, en aan te raden deze te laten verdwijnen.

Het wegennet buiten de bebouwde kom, afgezien van de auto-/autosnelwegen (AW/ASW) omvat echter zo'n 50.000 km. Hiervan heeft slechts een kleine 7000 een geslotenverklaring, hoewel op deze 7000 kilometers weg meer voertuigkilometers worden afgelegd dan op de overige 43.000 (Janssen, 1988).

Op die wegen zonder geslotenverklaring (d.w.z. met gemengd verkeer) gebeuren echter weer meer (letsel)ongevallen. Ook op deze wegen is dan de limiet voor zware gelede voertuigen 80 km/uur. Dit lijkt aan de rijkelijk hoge kant. In iets mindere mate zal dit overigens ook gelden voor de vrachtwagen in het algemeen, en voor de personenauto. (Op zulke 'lagere' wegtypen kunnen in de huidige situatie gemiddelde snelheden dalen tot zo'n 50 km/uur, gepaard gaande met 0% overtreding van de 80 km/uur-limiet.)

Het zou dus meer in de rede hebben gelegen de 60 km/uur te handhaven voor wegen met gemengd verkeer en de limiet slechts te verhogen voor wegen met geslotenverklaring of een omschreven deel daarvan.

Hoewel de bepalingen van het nieuwe RVV zich slechts marginaal onderscheiden van die van het huidige, is de situatie die ontstaat er één waarin voor alle wegen buiten de bebouwde kom voor alle categorieën snelverkeer (behalve voor personenauto's en motorfietsen op auto-/autosnelwegen) dezelfde limiet van 80 km/uur van kracht is. Dit moet welhaast leiden tot een zeer beperkte werking als de limiet functioneel is voor de hoogste

categorie weg, of massale overschrijding als hij functioneel zou zijn voor een lagere categorie.

Hierbij kan nog worden aangetekend dat het huidige RVV ook nog een bepaling voor alle vrachtwagens/bussen op zgn. B-wegen kent die de snelheidslimiet voor deze categorie daar op 60 km/uur stelt. Ook deze differentiatie lijkt te zullen verdwijnen.

4. LIMIETDIFFERENTIATIE

Hiermee zijn we nadrukkelijk bij het gezichtspunt van de differentiatie beland. De hiervoor aangehaalde gegevens duiden aan dat er binnen het wegennet waarvoor een uniform 80 km/uur-snelheidsregime is (zal worden) ingesteld zeer aanzienlijke verschillen in feitelijk snelheidsgedrag optreden. Het lijkt erop dat de weggebruiker hier volledig op zichzelf is aangewezen bij de bepaling van wat een aanvaardbare snelheid is en de 80 km/uur-limiet weinig of geen reële betekenis heeft. De weggebruiker kiest hierbij zowel snelheden die ver boven de 80 km/uur liggen als snelheden die daar ver onder liggen. Een geloofwaardig en handhaafbaar stelsel zou hierin dus onderscheid moeten aanbrengen.

Naast het onderscheid naar type weg is dan ook het eventuele onderscheid naar categorie voertuig aan de orde.

Motorfietsen, personenauto's, vrachtwagens en bussen kennen andere kruis-snelheden waarop ze ontworpen zijn, een andere manoeuvreerbaarheid, andere remkarakteristieken en andere botsingskenmerken als zich een ongeval voordoet.

Hoewel ook binnen de categorieën nog aanzienlijke verschillen mogelijk zijn, zijn er dus in principe verschillende veilige snelheden en is er dus in principe ook een grondslag voor verschillende limieten. (Verschillen tussen vrachtwagens en vrachtwagencombinaties kunnen hierbij ook aan de orde worden gesteld. Zulke subcategorisering en zouden een limietenstelsel echter wel steeds ingewikkelder maken).

Aan de andere kant maken deze categorieën in het algemeen gebruik van dezelfde verkeersruimte. Hierin leiden verschillende snelheden tot onregelmatigheden in de afwikkeling en tot extra manoeuvres die gevaar in zich houden.

Er moet dus een evenwicht worden getroffen tussen de wenselijkheid van verschillende snelheden en de wenselijkheid van gelijke snelheden. Hoe belangrijk het één ten opzichte van het ander is zal ook nog weer per situatie verschillend gewaardeerd moeten worden. Het gaat hier dus in feite om een reeks van gekoppelde optimaliseringsvraagstukken.

De kwantitatieve uitwerking hiervan gaat te ver voor dit beperkte consult. Wel kunnen, vergelijkenderwijs, enige nadere overwegingen worden geformuleerd.

leerd. Waar empirische gegevens voorhanden zijn, zou als pragmatisch uitgangspunt kunnen worden gehanteerd voor de limieten van vrachtwagen's en personenauto's dat de snelheden van vrachtwagen's ergens 'onderin' de verdeling van de snelheden van personenauto's worden geplaatst. (Ergens onder het gemiddelde? Enige overlap in snelheidsverdeling zal er moeten zijn omdat anders de gecombineerde aanwezigheid van vracht- en personenauto vrijwel 'automatisch' ook tot een 'conflict' leidt). Waarbij er in principe dan ook nog rekening kan worden gehouden met de wenselijkheid om de gereden snelheden van personenauto's omlaag te brengen en een toekomstige snelheidsverdeling die daaraan beantwoordt als referentie wordt genomen.

5. DE ALGEMENE SNELHEIDSLIMIET VOOR VRACHTWAGENS IN EEN HIERARCHISCH STELSEL

De vraag naar de maximum snelheid voor vrachtwagens van 90 km/uur moet hier dus gespecificeerd worden als vraag die zich toespitst op de (huidige) 120 km/uur wegen, en als vraag die in relatie wordt gezien tot de aldaar door het personenautoverkeer gereden snelheden.

Die snelheden van personenauto's liggen momenteel gemiddeld rond de 110-115 km/uur met een spreiding (s.d.) van zo'n 15 km/uur. In zo'n situatie is de combinatie van 90 en 120 km/uur dan een reële optie, althans, reëler dan de huidige combinatie van 80 en 120 km/uur. Zelfs zou verdedigd kunnen worden dat een gehandhaafde limiet van 90 km/uur voor vrachtwagens (leidend tot een gemiddelde snelheid van wellicht 80-85 km/uur) in combinatie met de huidige snelheden van personenauto's dan nog zou leiden tot te grote snelheidsverschillen. En dat dus tegelijkertijd ook de snelheden van personenauto's omlaag zouden moeten worden gebracht.

Ook hier moet echter de relatie tussen regel en realiteit in het oog worden gehouden. Huidige gemiddelde snelheden van vrachtwagens op 120 km/uur-wegen liggen op 85-90 km/uur. Het percentage overtredingen ligt hiermee op zeer ruim boven de vijftig. Verandering van de limiet van 80 naar 90 km/uur, zonder dat er verder iets gebeurt, zal in zo'n geval waarschijnlijk niet al te veel gedragsconsequenties kunnen hebben. (Wellicht is er sprake van enige 'opwaartse druk' op de laagste snelheden. Dit vermindert dan echter ook de spreiding, hetgeen weer positief werkt.).

De gevolgen zijn dan vooral formeel, in de zin dat het percentage overtredingen van boven de vijftig naar onder de vijftig wordt teruggebracht.

Van belang is hier dan ook vooral welke mogelijkheden tot handhaving en/of het bereiken van acceptatie bij de weggebruiker een naar 90 km/uur veranderde limiet zou bieden, die de 80 km/uur-limiet blijkbaar niet biedt. Een nageleefde, verhoogde 90 km/uur-limiet zou dan toch tot een aanmerkelijke daling van de werkelijke rijsnelheden kunnen leiden.

Vanuit deze hoogste categorie weg kan dan min of meer 'in combinatie' afgedaald worden via de 100 km/uur-autosnelwegen en de autowegen naar de 80 km/uur-wegen, met als hoogste categorie daarbinnen de wegen met geslotenverklaring.

N.B. Uitgaande van een hiërarchisering kunnen overigens vraagtekens worden gezet bij de huidige limietgelijkschakeling van autowegen en 100 km/uur-autosnelwegen. In deze ordening leent de 100 km/uur-autosnelweg zich dan in principe voor combinatie met de huidige 80 km/uur-limiet voor vrachtwagens, ware het niet dat hier in de huidige situatie het werkelijk snelheidsgedrag in veel ongunstiger zin afwijkt van de regel dan op de 120 km/uur-wegen. Het effect van een gehandhaafde limiet van 80 km/uur voor vrachtwagens zou hier dus in nog sterkere mate afhankelijk zijn van een gelijktijdig terugbrengen van snelheden van personenauto's.

Voor de wegen met geslotenverklaring zal gelden dat, als men 80 km/uur als een reële waarde voor vrachtwagens ziet, eigenlijk niet is in te zien waarom dan 90 km/uur voor personenauto's niet zou kunnen. Wel is hierbij weer de vraag of die 80 km/uur voor vrachtwagens daar inderdaad altijd adequaat is. Hier wreekt zich dat de diversiteit groter wordt, naarmate men verder in de hiërarchie afdaalt. Wellicht zou hier eigenlijk een deel afgezonderd moeten worden, dat beschouwd wordt als onderdeel van de landelijke en regionale hoofdwegenstructuren. Het snelheidsregime hiervoor zou dan in combinatie met dat voor de autowegen kunnen worden beschouwd.

Voor de wegen met gemengd verkeer is al geconstateerd dat 80 km/uur voor het zwaar verkeer te hoog is, en in alle waarschijnlijkheid voor grote delen daarvan ook voor personenauto's te hoog. Hier is te denken aan 60-80 km/uur- of 50-70 km/uur-varianten en een laagste categorie die wellicht volledig op 50 km/uur zou moeten worden begrensd. De 'categoriseringskwestie' komt hierbij echter meer en meer naar voren, waarbij nauwkeurig inzicht in samenstelling, kenmerken en gebruik van het wegennet nodig is om tot een eenvoudige (en voor de weggebruiker inzichtelijke) indeling te komen.

6. CONCLUSIES

De twee specifieke vragen over verhoging van de limiet van 60 naar 80 km/uur voor vrachtwagencombinaties op het zgn. 80 km/uur-wegennet en verhoging van de algemene limiet voor vrachtwagens van 80 naar 90 km/uur kunnen hiermee als volgt worden beantwoord.

Als dit puur als verandering van regelgeving wordt gezien, dan kan van beide limietverhogingen niet veel effect op de verkeersonveiligheid worden verwacht. De oorzaak hiervan is vooral gelegen in het feit dat het huidige snelheidsgedrag niet correspondeert met de huidige regels, resp. op onderdelen het huidige gedrag al aanzienlijk verder gaat dan onder de nieuwe regels zal zijn toegestaan.

Beoordeelt men de twee limietveranderingen als indicatief voor het gewenste gedrag, en daarmee de potentiële onveiligheid van gedrag dat hiermee in overeenstemming wordt gebracht, dan moeten de beide wijzigingen verschillend worden beoordeeld.

Van een limiet voor vrachtwagens van 90 km/uur waaraan men zich conformeert, zeker in combinatie met een nageleefde limiet van 120 km/uur voor personenauto's, mag verwacht worden dat er een positief effect op de verkeersveiligheid zal kunnen uitgaan, vergeleken met de situatie nu.

Van een 'nageleefde' 80 km/uur-limiet voor vrachtwagencombinaties buiten de bebouwde kom (niet AW/ASW) kan echter verwacht worden dat dit voor het overgrote deel van dit wegennet onveilig zal zijn. De verandering van regelgeving beweegt zich hier in feite in een vanuit verkeersveiligheidsgezichtspunt ongewenste richting. Eerder zou hier voor een belangrijk deel van dit net een verlaging van de 80 km/uur-limiet, ook voor andere zware voertuigen en voor personenauto's, in aanmerking komen.

Hiermee is tegelijkertijd gezegd dat de twee specifieke vragen die hier behandeld zijn onderdeel uitmaken van een bredere vraag naar een meer functioneel en gedifferentieerd limietenstelsel dan het huidige.

REFERENTIES

Janssen, S.T.M.C. (1988). De verkeersonveiligheid van wegtypen in 1986 en 2010; Resultaten van berekeningen voor een beleidsscenario uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer. R-88-3. SWOV, Leidschendam.

Po1, W.H.M. van de & Oei, H. (1991). Indicatieve snelheidsmetingen op 80 km/uur-wegen. SWOV, Leidschendam (Nog niet gepubliceerd).