

SISYPHUS EN ZIJN ROTSBLK?

Het snelheidsprobleem vanuit wetenschappelijke optiek.

Bijdrage aan de themadag "Snelheidsbeheersing in de regio", 31 oktober
1991, Ede.

R-91-66

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding
2. Regels zijn regels...
3. Regels veranderen?
4. Rijsnelheden en ongevallen
5. Het huidige beleid
6. Bouwstenen voor een strategie
7. Politietoezicht met voorlichting
8. Sisyphus en zijn rotsblok

Geraadpleegde literatuur

Afbeeldingen 1 t/m 5

1. INLEIDING

Sisyphus was de stichter en legendarische koning van Korinthe. Hij wist er een zodanige rust en vrede te doen heersen dat men veronderstelde dat hij Thanatos (de Dood) had uitgeschakeld. Om deze en nog andere daden tegen de goden werd hij ertoe veroordeeld in de onderwereld eeuwig een reusachtig rotsblok tegen een helling omhoog te rollen. Wanneer hij vlak bij de top was gekomen, rolde dit blok telkens terug naar beneden.

Een zwaar rotsblok tegen een steile helling op wentelen. Behoeft de parallel met het onderwerp "snelheidsbeheersing" verdere toelichting? Past er een uitroepteken dan wel een vraagteken achter de titel? Zijn we in staat Sisyphus echt te helpen? Is bij snelheidsbeheersing sprake van sisyphusarbeid, dat wil zeggen zware arbeid, die steeds opnieuw moet beginnen zonder dat ooit het beoogde doel wordt bereikt? Een poging tot een antwoord.

2. REGELS ZIJN REGELS

Op het moment dat burgers massaal het overheidsoptreden negeren, is een kerntaak van de overheid in het geding, de taak namelijk dat de overheid verstandige, fatsoenlijke en eerlijke wetten en regels maakt, gebaseerd op gevoelde normen bij 'de' bevolking, en die regels en wetten ook handhaaft. Op het moment dat burgers massaal regels en wetten overtreden is een overheid machteloos.

De huidige snelheidslimieten worden op dit moment in Nederland massaal overtreden. Niet een enkeling, niet op sommige plaatsen of op sommige tijdstippen. Daarmee hollen snelheidsovertredingen genoemde kerntaak van de overheid uit. Zo blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek naar rijsnelheden op 80 km/uur-wegen dat afhankelijk van het wegtype tot meer dan 40% van de weggebruikers de limiet overtreedt (Oei & Van de Pol, 1991). Ook op de autosnelwegen wordt massaal de limiet overtreden. Op de 100 km/uur-wegvakken overschrijdt meer dan de helft van de weggebruikers de limiet, op de 120 km/uur-wegvakken ligt de 85%-waarde op meer dan 125 km/uur. Voor de 80-ers (zwaar verkeer) bedraagt de 85%-waarde meer dan 95 km/uur.

Nederlanders stellen iedere dag hun eigen limiet en de overheid staat dat, zij het met een enkele tegenstrubbeling, toe. Er is een fundamenteel probleem aan de orde, even fundamenteel als bijvoorbeeld misbruik van sociale voorzieningen, als belastingfraude of als de veel voorkomende criminaliteit. Te vrezen is dat deze problematiek zich niet op een gemakkelijke wijze laat oplossen, daarvoor is deze te diep geworteld, te massaal.

Het overtreden van snelheidslimieten op de huidige schaal stijgt qua dimensie ver uit boven het verkeersveiligheidsbeleid. Een kerntaak van de overheid 'verstandige regels maken en die handhaven' staat op dit moment nogal opzichtig ter discussie en de 'calculerende' weggebruiker daagt de overheid dag in dag uit haarzelf op dit terrein van rechtshandhaving te bewijzen; een kat-en-muis-spel waarbij de kat duidelijk aan de verliezende hand is.

De overheid - en dan vele geledingen daarbinnen - zullen nu moeten proberen het vertrouwen van de weggebruiker weer terug te krijgen, te bewerkstelligen dat hij zich wel weer conform regels c.q. limieten gedraagt en dat daarmee de snelheden beheerst worden. Want regels zijn regels, en aan regels dienen weggebruikers zich te houden. Doet een weggebruiker dat niet dan zal hij daarmee geconfronteerd dienen te worden. Blijken regels niet uitvoerbaar of handhaafbaar dan staat de regelgever voor een dilemma: regels veranderen of ... toch maar handhaven. Een tussenweg leidt tot verloedering van een samenleving; een tussenweg is er dus niet.

3. REGELS VERANDEREN

Het eerste en ook gemakkelijkste wat gedaan zou kunnen worden is de regel veranderen: als burgers een regel zo massaal ontduiken, is er klaarblijkelijk geen behoefte aan, dus zou de regel aan de kant kunnen; snelheidslimieten zouden kunnen verdwijnen of op z'n minst kunnen worden opgetrokken, zo zou de conclusie kunnen leiden. Helaas laat de problematiek zich niet zo gemakkelijk oplossen. Als de regel verstandig was, dat wil zeggen intrinsieke waarde bezat, en als er zonder regel - maatschappelijk gezien - ongewenste ontwikkelingen zouden plaatsvinden, mag een regel niet gewijzigd worden. Vele inbraken zullen er zeker niet toe leiden dat er wetten op dit terrein gewijzigd worden en de premie op massale belastingontduiking is geen belastingverlaging, eerder het tegenovergestelde.

Er was en er is goede reden snelheidslimieten te introduceren en te handhaven. De ervaringen in de Scandinavische landen, zowel op autosnelwegen als op overige wegen buiten de bebouwde kom, laten zien dat limietverlagingen leidden tot snelheidsverlagingen, terwijl het omgekeerde ook plaatsvond (Nilsson (ed.), 1990). In de Verenigde Staten zijn de snelheidslimieten op autosnelwegen eerst in 1974 verlaagd en in 1987 in 38 Staten weer verhoogd. Ook daar deed zich eenzelfde effect voor (TRB, 1984 en NHTSA, 1989). In Nederland heeft zich rondom de wijziging van de snelheidslimieten op autosnelwegen het opmerkelijke feit voorgedaan dat snelheden daalden, terwijl de limiet op sommige delen van het wegennet verhoogd werd van 100 naar 120 km/uur, iets dat uiteraard alles te maken had met het niet handhaven van de oorspronkelijke limiet. Snelheidslimieten hebben een effect dat weggebruikers naar een limiet toekruipen.

Algehele limietverhoging bijvoorbeeld van 80 km/uur naar 90 km/uur zou uit een oogpunt van verkeersveiligheid in Nederland ontraden moeten worden (Oei, 1991). Van een dergelijke maatregel is, gegeven het huidige snelheidspatroon, te verwachten dat de rijksnelheden zullen toenemen en de snelheidsverschillen eveneens. Snelheidslimieten hebben effect op rijksnelheden, kunnen derhalve wel degelijk zin hebben en ze kunnen niet zomaar weg, zelfs niet als ze overtreden worden. Dit betekent niet dat er niet gezocht zou kunnen worden naar verdere limietdifferentiatie op weg naar een meer geloofwaardig en beter handhaafbaar stelsel (Roszbach & Blokpoel, 1991). Van andere dan de huidige limieten, meer toegesneden limieten - op bepaalde plaatsen, wegen, tijdstippen of tijdens bepaalde omstandigheden - is wellicht het nodige te verwachten, maar een uitgewerkt plan is nog niet beschikbaar. Aanbevolen wordt hier wel aan te werken.

Maar ook limietdifferentiatie biedt geen fundamentele oplossing in de zin dat daarvan zonder meer te verwachten is dat de intrinsieke waarden achter de limieten (meer veiligheid, minder energieverbruik, minder milieubelasting) onderschreven zullen worden, de limieten dan gerespecteerd zullen worden en er dus niet op massale schaal overtredingen plaatsvinden. Want als de individuele weggebruiker de afweging moet maken tussen wat hij of zij denkt dat een goede rijksnelheid is, prevaleren wellicht individuele belangen boven de bedoelingen van de regelgever. Dit betekent dat ook dan acceptatie van limieten door weggebruikers zeer essentieel zal zijn.

Aan te bevelen is met relevante en aansprekende voorlichting te proberen op het gebied van snelheid hetzelfde bij de Nederlands bevolking te werkstelligen als nu bij rijden onder invloed of bij gescheiden inzamelen van afval het geval lijkt te zijn: rijden onder invloed mag niet, afval scheiden moet. Zonder een stevig draagvlak bij de bevolking voor beheerste rijsnelheden lijkt elke campagne - de luxe of niet - of elke wegverbetering op sisyphusarbeid.

Voorlopig zal het zware rotsblok tegen de steile helling gewenteld moeten worden waarbij het rotsblok steeds zwaarder lijkt te worden.

Twee illustraties daarvan. Sportief rijden, lekker opschieten in het verkeer is een positief gewaardeerde rijstijl. Autoreclames en je-bent-jongen-je-wilt-wat-tv-series zijn er niet voor niets en missen hun uitwerking niet.

Een tweede illustraties hangt samen met het toenemen van het motorvermogen van personenauto's en van vrachtwagens waardoor de topsnelheid van voertuigen eveneens stijgt. In moderne auto's kan met een steeds hogere snelheid op een comfortabele wijze gereden worden. Metingen op Duitse Autobahnen laten zien dat hoe hoger de topsnelheid, hoe hoger de rijsnelheden. En bovendien blijkt daar dat op autosnelwegen (aanbevolen snelheid max. 130 km/uur) de gemiddelde rijsnelheid jaarlijks is toegenomen met 1,1 km/uur, de 85-percentielwaarde met 1,3 km/uur en het aandeel auto's dat sneller rijdt dan 13 km/uur is jaarlijks met 1,9% toegenomen (Hotop, 1988). Het is aannemelijk dat de laatste jaren een dergelijke ontwikkeling zich zonder limietverandering in Nederland ook zou hebben voorgedaan. Pogingen derhalve om de rijsnelheden aan banden te leggen zullen deze 'druk naar boven' moeten weerstaan. Nog een goede reden niet onnodig lang met beleid op dit gebied te wachten; het blok wordt steeds zwaarder.

Samenvattend: Hoewel zeker andere, meer specifieke limieten te overwegen zijn, kunnen limieten niet zo maar weg en is een algemene limietverhoging een schijnoplossing zo niet een verslechtering voor de huidige problematiek van massale snelheidsovertredingen.

4. RIJSNELHEDEN EN ONGEVALLLEN

Het verband tussen snelheid en onveiligheid is niet eenvoudig te leggen. Hoge snelheden zijn niet zonder meer onveiliger. Dat blijkt al uit de hoge rijsnelheden op autosnelwegen en de relatief geringe ongevallenkans op deze wegen. Merkwaardigerwijs wordt er over de relatie tussen snelheid en ongevallen weinig in de literatuur gerapporteerd. De kennis komt voornamelijk uit de Verenigde Staten en uit de Scandinavische landen.

Vergroting van snelheidsverschillen leidt tot een grotere ongevallenkans. Deze stelling is als volgt aannemelijk te maken. Snelheidsverschillen dwingen op een gegeven moment tot het moeten uitvoeren van gevaarlijke manoeuvres, zoals inhalen op een tweestrooksweg (Hauer, 1970), die ook moeilijk te voorspellen zijn. Die onvoorspelbaarheid vergroot de kans op verkeerde beslissingen en zo de kans op een ongeval. Snelheidsverschillen vereisen een reactie van weggebruikers en naarmate die reactie 'heftiger' moet zijn, zal deze kritischer worden en zal de kans op foute beslissingen toenemen.

Tamelijk traditioneel wordt in dit verband gerefereerd aan al meer dan twintig jaren () oude studies uit de V.S. In deze studies is gevonden dat de ongevallenkans toeneemt bij een groter verschil ten opzichte van de gemiddelde snelheid (Afbeelding 1) (Solomon, 1964 en Cirillo, 1968). Nieuwere inzichten zijn daar niet over bekend.

De botssnelheid bepaalt in hoge mate de afloop van een ongeval. Een hogere rijsnelheid leidt in het algemeen tot een hogere botssnelheid. Daarbij moet meer energie worden omgezet en omdat deze kwadratisch toeneemt met de snelheid, leidt dit tot grotere vertraging en vervorming en dus tot meer letsel en grotere schade. Dit verband is ook in de praktijk overtuigend vastgesteld (Afbeelding 2).

Kennis hierover heeft bijvoorbeeld ertoe geleid dat de snelheidslimiet in woongebieden op 30 km/uur is geplaatst. Uit Afbeelding 3 blijkt dat botsnelheden onder de 30 km/uur zelden tot ernstige verwondingen leiden (Huijbers & Van Kampen, 1985).

Een grotere remvertraging leidt tot een lagere botssnelheid, maar wellicht zijn de verschillen in remvertraging tussen individuele voertuigen belangrijker in het steeds drukker wordende verkeer. Vrachtwagens bereiken doorgaans niet meer dan de helft van die van personenauto's. Als vrachtwagenchauffeurs met hun betere uitzicht eerder kunnen reageren dan kan hun langere remweg (gecombineerd met de grote massa van een vrachtwagen) er toch toe leiden dat de afloop van botsingen met vrachtwagens ernstig is.

Een vaak geciteerd onderzoekresultaat komt uit Finland, waar vastgesteld is dat slechts een geringe daling van de gemiddelde rijsnelheid, enkele kilometers per uur, gepaard ging met vele tientallen procenten reductie in aantallen slachtoffers (Salusjärvi, 1981). Dit aansprekende resultaat (Afbeelding 4) heeft in zich een eigen leven te gaan leiden, maar dan wellicht gewekte verwachtingen niet waar te maken. Want de snelheidsreductie waar Salusjärvi rapporteerde kwam tot stand na limietwijzigingen en de daaraan gekoppelde massale inspanningen op het gebied van politietoezicht en voorlichting.

Dit is een bijzondere situatie. Limietveranderingen gaan in de regel gepaard met discussies in de bevolking en de politiek. Als gevolg daarvan is het denkbaar dat er in de attitude van mensen en in hun gedrag veranderingen optreden, met een positief effect voor de verkeersveiligheid die niet uitgedrukt worden in de simpele verlaging van de gemiddelde rijsnelheid. Dit zou dan ook een verklaring kunnen vormen voor het feit dat er van limietveranderingen een positief uitstralingseffect uitgaat naar wegen, waar de limiet niet gewijzigd is. Er is hierbij overigens nog afgezien van de mogelijke verklaring dat de daling van het gemiddelde in het bijzonder veroorzaakt zou kunnen worden door een verlaging van de hoogste rijsnelheden. Kortom, misschien is onze theoretische kennis op dit moment nog niet toereikend de totale relatie tussen snelheidsveranderingen en de veranderingen in ongevallen die daar het gevolg van zijn te begrijpen. Enige voorzichtigheid lijkt wel geboden met de Salusjärvi-kromme.

Een tweede 'beroemd' resultaat op dit terrein komt uit Zweden. Nilsson stelt op basis van empirisch onderzoek naar de effecten van limietveranderingen op Zweedse wegen dat er sprake is van een relatie tussen snelheidsveranderingen - vóór en na - en de veranderingen in het aantal verkeersslachtoffers. Nilsson drukt deze relatie uit in de volgende formule:

$$\left(\frac{\text{Ongevallenquotiënt na}}{\text{Ongevallenquotiënt voor}} \right)^p = \frac{\text{Gemiddelde snelheid na}}{\text{Gemiddelde snelheid voor}}$$

waarbij:

p = 2 bij ongevallen met letsel

p = 3 bij ongevallen met ernstig letsel

p = 4 bij ongevallen met dodelijk letsel

In Afbeelding 5 is deze Nilsson-relatie grafisch weergegeven.

Beide auteurs komen tot de conclusie dat vermindering van de rijsnelheden tot relatief grote verkeersveiligheidswinsten kunnen leiden, zij het dat de omvang van gevonden veiligheidsveranderingen niet dezelfde zullen zijn bij eenzelfde snelheidsverandering. Deze bevindingen vormen geen garantie dat elke snelheidsverandering als ware het een algemeen toepasbaar nomogram tot eenzelfde mate van veiligheidsverandering zal leiden. Er zijn ook voorbeelden bekend dat deze relatie niet kon worden geconstateerd. In Nederland zijn op dit moment nog geen onderzoekresultaten beschikbaar, die een bevestiging blijken te zijn voor relatief bescheiden snelheidsreducties gekoppeld aan hoge ongevallenreducties.

5. HET HUIDIGE BELEID

Het speerpunt 'rijsnelheden' in het MPV is een van de meest weerbarstige speerpunten, een speerpunt dat de laatste jaren onder de doem terecht is gekomen van de limietveranderingen op de snelwegen. Dit onderwerp zoog veel energie en aandacht weg van de snelheidsbeheersing op andere wegen.

Binnen de bebouwde kom lijken er weinig nieuwe initiatieven te worden genomen op het terrein van snelheidsbeheersing, maar wellicht is daar de publikatiedrempel mede debet aan.

In de regio zijn de laatste jaren heel wat activiteiten ontplooid. Er is geen Regionaal Orgaan dat dit onderwerp niet op het programma heeft staan. Over een aantal projecten is gerapporteerd (bijvoorbeeld uit Groningen, Overijssel, Utrecht, Noord-Brabant, Zeeland, Limburg). Bestudering van de rapporten geeft de indruk dat qua conceptie overal min of meer hetzelfde is gebeurd en dat ook de doelstellingen overeenkomen: bewustmaking van de

weggebruikers van snelheidsproblemen, verlagen van de rijksnelheden en van de aantallen slachtoffers. Centraal in de activiteiten staan gericht verkeerstoezicht (opvallend, staandehoudingen) en publiciteit en voorlichting over dat toezicht.

Opvallend hierbij is dat bepaald niet alle activiteiten tot succes hebben geleid. Zo wordt in één provincie gemeld dat er geen duidelijk aantoonbare effecten te vinden zijn van de gevoerde acties en één van de conclusies uit een andere provincie luidt: uit de metingen na afloop van de campagne blijkt zowel de gemiddeld gereden snelheid als de 85%-snelheid hoger uitkomt. Maar er wordt ook gerapporteerd: "Duidelijk is dat sinds de start van het project zowel de snelheid buiten de bebouwde kom en - in mindere mate - op de komgrenzen, als het aantal ongevallen is gedaald".

Verklaringen voor tegenvallende effecten worden vaak gezocht in gebrekkige uitvoering van het voorgenomen actieplan. Maar vaak is ook geen of geen bevredigende verklaring voorhanden. Er is derhalve alle reden nog eens goed na te gaan hoe optimale toezichtscampagnes er volgens de huidige inzichten uit zouden moeten zien, gebaseerd op de meest nieuwe inzichten op theoretisch gebied en door na te gaan waar het in uitgevoerde campagnes aan geschort heeft en welke verbeteringen aangebracht zouden kunnen worden. Aanbevolen wordt deze 'meta-evaluatie' (evaluatie van evaluaties) van het beleid in de regio uit te voeren.

6. BOUWSTENEN VOOR EEN STRATEGIE

De massaliteit van de snelheidsovertredingen in ons land, het feit dat vrijwel iedereen zich er in meer of mindere mate aan schuldig maakt, de verschillende omstandigheden waaronder overtredingen worden gemaakt en de redenen die worden aangegeven vraagt om ingrijpende oplossingen. Het zal niet toereikend blijken te zijn, is te vrezen, als een enkele goedwillende wegbeheerder of politiekorps actief is of een enkele campagne wordt gehouden. Voorgesteld wordt een aanpak die echt aansluit bij de bovengeschetste kenmerken van de problematiek.

Te denken is aan een aanpak in drieën:

- de bevolking (en de weggebruikers) bewustmaken van de aarde en de omvang van snelheidsovertredingen en van de consequenties daarvan;

- aanpassen van de weginfrastructuur door beter afstemmen van functie van wegen, de vormgeving en de regelgeving;
- voorlichting en politietoezicht.

De beide eerste onderdelen zullen op een wat langere termijn, het laatste onderdeel op korte termijn effect kunnen hebben. Ter toelichting daarop het volgende.

Een marginale aanpak zal geen effecten hebben en is zonde van de moeite en energie. Er zal niet te gemakkelijk gedacht moeten worden over de oplossing van de problematiek. Het massale karakter vraagt om een massale aanpak en de vraag die onder ogen gezien moet worden is of de politiek en de maatschappij dat echt willen. Daarbij is natuurlijk bekend dat politieke wil geen onveranderbaar fenomeen is, maar beïnvloed kan worden. Particuliere organisaties, gebruik makend van wetenschappelijk kennis, zullen hierin een voortrekkersrol te vervullen hebben. Als deze bewustmaking aanslaat bestaat de kans dat Sisyphus het rotsblok werkelijk de helling opkrijgt.

Bij deze bewustmaking is niet zozeer aan de orde op welke wegen de meeste slachtoffers vallen, als wel waarom en in welke mate de meeste overtredingen plaatsvinden. Vanuit de hier gepresenteerde benadering zouden ook niet zo zeer prioriteiten gesteld moeten worden, maar zou de problematiek in volle breedte aangepakt moeten worden. Overwogen zou kunnen worden de snelheidsproblematiek een nog meer prominente positie te geven in de aanpak van de verkeersonveiligheid en als hét centrale speerpunt te positioneren: 'speerpunt onder de speerpunten'.

Het ligt voor de hand bij deze draagvlakcampagne gebruik te maken van de kennis over de redenen die mensen noemen als ze gevraagd wordt waarom ze zich niet aan limieten houden. Het feitelijk snelheidsgedrag zou het resultaat zijn van de afweging van de volgende factoren: rijplezier, risico, reistijd, onkosten en milieu (Vogel & Rothengatter, 1984). Hoewel de vraag is welke van deze redenen dominant is en welke van minder belang, is het waarschijnlijk zo dat sommige personen nooit, anderen altijd en weer anderen afhankelijk van de omstandigheden limieten zullen overtreden. Deze laatste groep zal wel het grootste blijken te zijn. Het ligt daarbij voor de hand niet in de eerste plaats de 'gemotiveerde overtreder' aan te pak-

ken, maar veeleer de grote groep zo-nu-en-dan-overtreders. Het is hierbij geboden de redenen voor snelheidsovertredingen precies te kennen en mede gebaseerd op deze kennis op een gerichte wijze campagnes te voeren om draagvlak te krijgen voor meer beheerste rijnsnelheden.

Pas als er meer draagvlak voor snelheidsbeheersing bestaat kan een echte stap voorwaarts gemaakt worden. Deze echte stap voorwaarts gaat uit van een gecategoriseerd wegstelsel, waar herkenbare en uniform vormgegeven verkeerssituaties tot voorspelbaar verkeersgedrag leidt en tot meer homogene verkeersstromen dan nu het geval is. Onder de vlag van 'duurzaam veilig' vaart dit gedachtengoed op dit moment. In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is normaal, routinematig handelen veilig en voldoende. Daarin leidt het op elkaar afgestemd zijn van functie, vorm en regels van alle wegen tot het vormen van verwachtingen bij weggebruikers die telkens weer worden waargemaakt.

Daar waar deze gedachte goed is uitgewerkt zal minder toezicht door de politie en minder voorlichting gegeven behoeven te worden. Het is daar vanzelfsprekend zich aan de limiet te houden. De bedoelingen van de wegbeheerder zijn helder en een zeer groot deel van de weggebruikers gedraagt zich, zo is de veronderstelling, conform die bedoelingen. Zij die dit onverhoopt niet doen, moeten een goede kans lopen daarop betrapt te worden en vervolgens gestraft. Derhalve toezicht en voorlichting teneinde enkele () kwaadwillenden in toom te houden.

Daar waar deze gedachte (nog) niet goed is uitgewerkt zal allereerst geprobeerd moeten worden de 'duurzaam veilig'-gedachte te implementeren. Als dit wat hoog gegrepen zou zijn, verdient het aanbeveling waar snelheidsaanpassingen geboden zijn locaties zo om te vormen dat het snelheidsgedrag ook daadwerkelijk verandert. Dit is een pleidooi om te beginnen al die locaties waar sprake is van een limietverandering of van een verandering in gewenst snelheidsgedrag als zodanig herkenbaar in te richten en snelheidsaanpassingen onontkoombaar te maken. Wat te denken van rotondes op komgrenzen? Wat te denken aan herkenbaar vormgegeven overgangen van 30 km/uur-zones naar de verkeersaders?

De derde stap in deze strategie is het politietoezicht en de voorlichting (over dat toezicht). In deze aanpak is dit bedoeld als sluitstuk. Zo bezien

kan het toezichtniveau reëel zijn in relatie tot het overtredingenniveau. Een groot vraagstuk blijft dan wel wat te doen als de verhouding daartussen scheef is? En dat leidt weer tot de vraag welk toezichtniveau (en het gaat hier om het door de weggebruiker gepercipieerde niveau) tot gedragsverandering leidt?

Het is een enorme opgave om hierover in de praktijk betrouwbare informatie te verzamelen. Aanbevolen wordt dat wel te gaan doen en in Nederland een 'Masterplan Snelheidsbeheersing' te gaan opstellen en uitvoeren, dat opgebouwd wordt als documentatiecentrum. Te vrezen is dat als een dergelijk Masterplan niet de leidraad wordt voor toekomstig handelen overal het wiel opnieuw wordt uitgevonden, wat leidt tot verspilling van belastinggeld en tot demotivatie van uitvoerend personeel. Het ligt in de rede dat de Directeur Verkeersveiligheid initiatieven in deze neemt en samen met verantwoordelijke politiefunctionarissen hieraan uitwerking geeft. Regio's zouden aangemoedigd kunnen worden hieraan deel te nemen (om geen dwingendere term te gebruiken).

7. POLITIETOEZICHT MET VOORLICHTING

Op één onderdeel zal hierbij een wat nadere uitwerking gegeven worden. Op welke wijze kan op de meest effectieve wijze een toezicht- en voorlichtingsbeleid worden ingericht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de ideeën die binnen de SWOV hierover onlangs zijn uitgewerkt naar aanleiding van het evaluatie-onderzoek naar de effecten van limietverandering op autosnelwegen (Roszbach & Blokpoel, 1991). Daarin wordt een gefaseerd beleid voorgesteld.

Mede gegeven de ervaringen hierover zou er in de toekomst bij snelheids-campagnes bewust gestreefd moeten worden naar het tot stand brengen van een inschakelverschijnsel: een relatief groot en ook tijdelijk effect. Dit tijdelijk en aflopend effect zal in alle waarschijnlijkheid veroorzaakt worden door dreiging met verhoogd politietoezicht. In essentie zal hier sprake zijn van een publiciteitseffect.

Het is reëel onder ogen te moeten zien (zie de invoering van de 1 november wet tegen rijden onder invloed en de snelheidslimieten op snelwegen)

dat deze dreiging vervolgens niet wordt waargemaakt. Er zal onder die omstandigheid gezocht moeten worden naar een effectieve pakkans in relatie tot het aantal overtredingen. Deze relatie is nu niet bekend en zal resultaat dienen te zijn van het eerder genoemde Masterplan. Als mocht blijken dat het aantal overtredingen te hoog is gezien de te realiseren pakkans, dan zou men zich kunnen beperken tot specifieke overtredingen (de meest gevaarlijke bijvoorbeeld).

Het is niet goed voorstelbaar dat in dit land lange tijd hoge toezicht-niveaus kunnen worden opgebracht. Het is als laatste stap denkbaar dat gewerkt wordt aan gewoontevorming en acceptatie; iets dat ook al aan de orde kwam bij het scheppen van draagvlak. Dit kan bereikt worden met voorlichting.

Aanbevolen wordt deze aanpak in drie fasen nader uit te werken.

8. SISYPHUS EN ZIJN ROTSBLOK

In deze publikatie is lang niet alles aan bod gekomen dat bij het thema beheersing van rijsnelheden in het wegverkeer aan bod zou kunnen komen. Zo is er bijvoorbeeld geen aandacht gegeven aan de problematiek van bromfiet-sers, alhoewel hun risico in het verkeer en hun snelheidsgedrag daar zeker aanleiding toe zou kunnen geven.

Ook is niet aan de orde geweest de vraag waarom de belastingbetaler moet opdraaien voor dure verkeerstechnische maatregelen, voor vele uren politietoezicht etc. en waarom niet simpelweg besloten wordt snelheidsbe-grenzers in te bouwen al dan niet geactiveerd vanaf de 'wal', vanuit de gedachte 'de vervuiler betaalt'.

Of Sisyphus onder aan de helling staat of bijna aan de top is, is niet zo interessant. Sisyphus moet het rotsblok omhoog duwen, of hij wil of niet. Het rotsblok bij Sisyphus rolde steeds terug. Sisyphus was veroordeeld zijn leven lang de kei omhoog te wentelen. Wij niet. Wij leren en kunnen daarmee het rotsblok-duwen onder de knie krijgen. Wij lijken soms wel op Sisyphus. Maar wij zijn Sisyphus niet.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

DVK (1989). Evaluatie snelheidslimieten 1 jaar na invoering van nieuw limietenstelsel op autosnelwegen. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde, Rotterdam.

Gundy, C.G. (1983). Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-83-32. SWOV, Leidschendam.

Hauer, E. (1970). Accidents, overtaking and speed control. *Accid. Anal. & Prev.* 3, 1-13.

Hotop, R. (1988). Development of speed and following behaviour on motorways. In: A century of automobiles: Past, present and future of automotive safety, The Hague, October 7th, 1988. SWOV, Leidschendam.

Huijbers, J.J.W. & Kampen, L.T.B. van (1985). Schatting van het effect van letselpreventiemaatregelen voor voetgangers, fietsers en bromfietsers bij botsingen met personenauto's. R-89-36. SWOV, Leidschendam.

Kampen, L.T.B. van (1985). Rijsnelheid, botssnelheid en afloop van botsingen tussen tweewielers en motorvoertuigen. R-85-8. SWOV, Leidschendam.

Modde, M.M. & Veling, I.H. (1990). Drie speerpunten project verkeersveiligheid Overijssel; Eindevaluatie. Traffic test bv., Veenendaal.

Mulder, J.G.A. (1989). Snel en veilig: een dilemma. In: Wegman, F.C.M.; Mathijssen, M.P.M. & Koornstra, M.J (eds). Voor alle veiligheid. SDU, 's-Gravenhage.

NHTSA (1989). The effects of the 65 mph speed limit during 1987. DOT, Washington, D.C.

Nilsson, G. (1981). The effects of speed limits on traffic accidents. In: Proceedings OECD Symposium on the effects of speed limits on traffic accidents and transport energy use. An Foras Forbatha, Dublin.

Nilsson, G. (ed). (1990). Speed and safety; Research results from the Nordic countries. VTI, Linköping.

Oei Hway-liem (1990). Snelheid en verkeersonveiligheid op 80 km/uur-wegen. Een literatuurstudie. R-90-30. SWOV, Leidschendam.

Oei Hway-liem & Van de Pol, W.H.M. (1991). Rijsnelheden op 80 km/uur-wegen in Nederland II; Verslag van snelheidsmetingen in twaalf geografisch verspreide gebieden in Nederland. R-91-24. SWOV, Leidschendam.

Oei Hway-liem (1991). Verhoogde snelheidslimieten voor personenauto's op niet-auto(snel)wegen buiten de bebouwde kom? R-91-28. SWOV, Leidschendam.

Riedel, W.J. & Bruin, R.A. de (1986). Snelheidsgedrag op 80 km wegen. Demonstratieproject Gericht verkeerstoelicht. VSC, R.U. Groningen, Haren.

Roszbach, R. (1991). Snelheidslimieten voor vrachtwagens. R-91-29. SWOV, Leidschendam.

Roszbach, R. & Blokpoel, A. (1991). Veiligheidseffecten van de invoering van het 100 en 120 km/uur snelheidslimietenstelsel. SWOV, Leidschendam (Nog niet gepubliceerd).

ROV Utrecht (1991). Evaluatie snelheidscampagne "50 de uiterste limiet" en "Ken je limiet 80". ROV, Utrecht.

Salusjärvi, M. (1981). The speed limit experiments on public roads in Finland. VTT, Espoo.

Tenkink, E. (1988). Determinanten van rijsnelheid. IZF-TNO, Soesterberg.

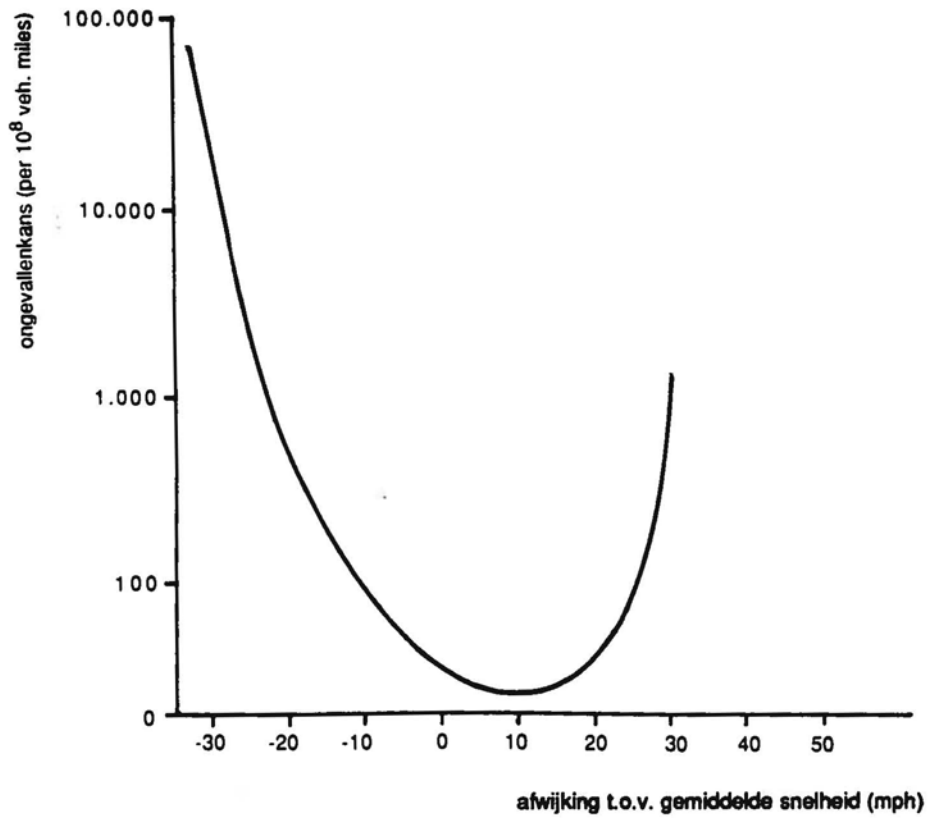
TRB (1984). 55: A decade of experience. Special report 204. National Research Council, Washington, D.C.

VIA (1991). Verkeersveiligheid op de 80 km/u-wegen in Zeeland; Fase 2: effectmeting snelheidscampagne 1990. VIA, Vught.

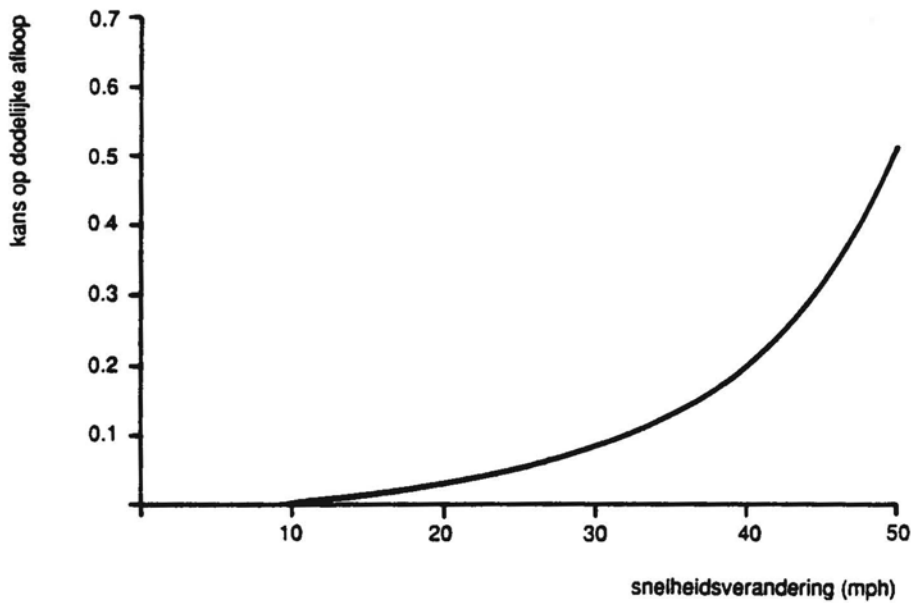
Vogel, R. & Rothengatter, J.A. (1984). Motieven van snelheidsgedrag op autosnelwegen; Een attitude-onderzoek. VSC, R.U. Groningen, Haren.

Wildervanck, C.; Steekstra, W. & Vries, L. de (1989). Gericht verkeerstoelicht op de S2. Verkeerskunde 40 (10): 418-422.

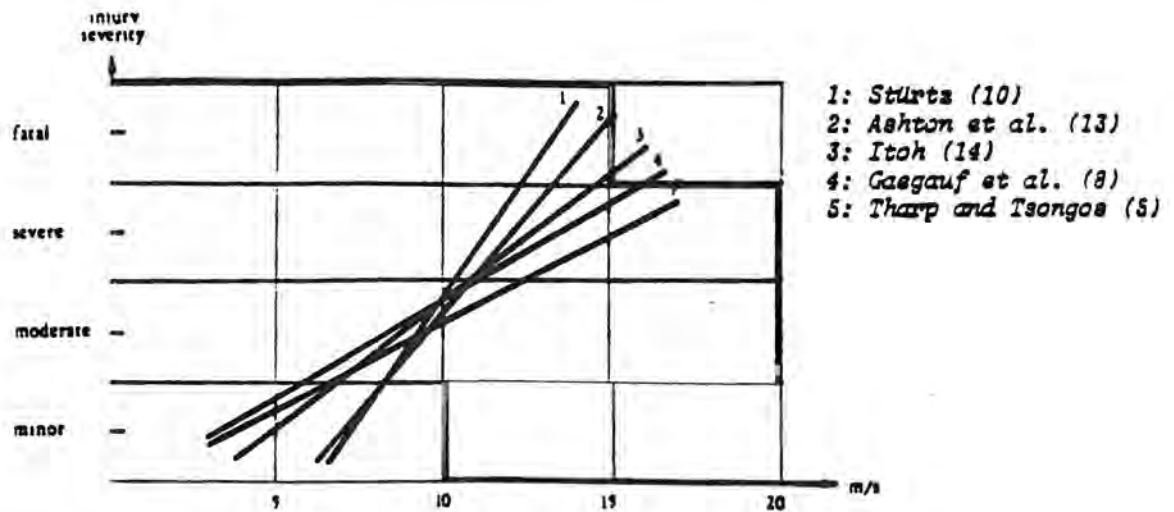
Wildervanck, C. (1991). Beïnvloeding van snelheidsgedrag (1) en (2). Verkeerskunde 42 (5): 20-23 en 42 (6): 23-27.



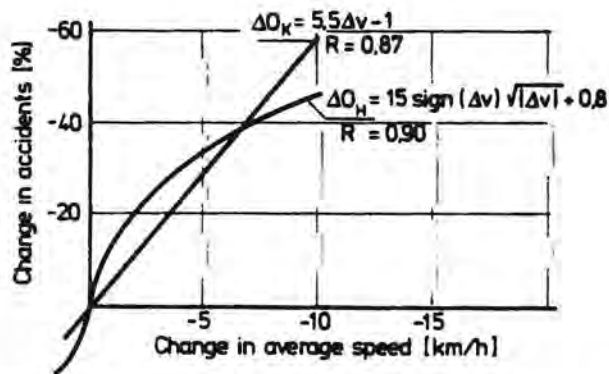
Afbeelding 1. Een grotere spreiding leidt tot een hogere ongevallenkans (Solomon)



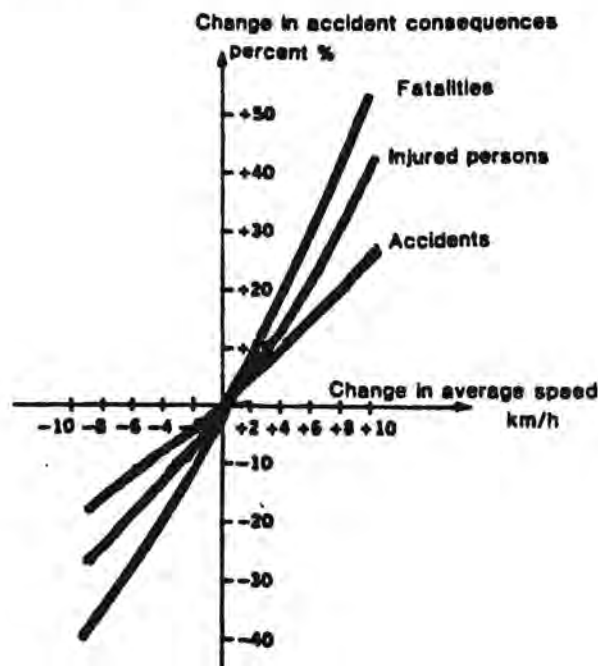
Afbeelding 2. Botsingen met een hogere botssnelheid vergroten de kans op een dodelijke afloop



Afbeelding 3. Botssnelheden onder 30 km/uur leiden zelden tot ernstige verwondingen



Afbeelding 4. Kleine veranderingen in Vgem. leiden tot grote veranderingen in ongevallen (Salusjärvi - kromme)



Afbeelding 5. Veranderingen in de ernst van ongevallen t.g.v. veranderingen in Vgem. (Nilsson - relatie)