

## Nationaal verkeerskundecongres 2017

**629 - 570 verkeersdoden = 130 km/uur**

**Martin Kroon, oud-projectleider rij snelheden en rijgedrag (VROM/DGM)**

**Promotor en instructeur Het Nieuwe Rijden**

### Samenvatting

Triest dat er 629 verkeersdoden en een '*Manifest Verkeersveiligheid*' voor nodig zijn om verkeersveiligheid weer op de agenda te krijgen. De politiek behandelt verkeersdoden nog steeds als natuurverschijnsel, niet als 'beleidsproduct'. Op dit onderwerp sneuvelt geen minister. De onverwachte groei van 570 verkeersdoden in 2014 naar 621 in 2015 en 629 in 2016 is aantoonbaar resultante van het beleid van minister Schultz. Die is meer bezig met toekomstspeeltjes als vliegende en zelfrijdende auto's, dan met de verkeersveiligheid hier en nu. De Tweede Kamer is medeplichtig aan haar beleid en dat van Justitie, dat de verkeershandhaving zwaar verwaarloosd heeft. Anders dan bij de Schipholbrand neemt deze minister geen verantwoordelijkheid! In deze bijdrage wordt onderbouwd hoe de systematische verhoging van de snelheidslimieten op autosnelwegen vanaf 2012 én de verregaand uitgekilde politiehandhaving hoofdoorzaak zijn van de trendbreuk in 2015. Geen andere oorzaak kan deze algemene trendbreuk verklaren en zeker niet de groei van het aantal dodelijk verongelukte automobilisten (van 187 in 2014 naar 231 in 2016). Het Manifest komt met een waslijst aan maatregelen, maar die verliezen ernstig aan geloofwaardigheid doordat de meest effectieve maatregel onbenoemd blijft: terugdraaien van de desastreus gebleken snelheidsverhogingen op autosnelwegen.

### Trefwoorden

**Verkeersdoden, trends, verhoging snelheidslimieten, autosnelwegen, smartphonegebruik**



## 1 + 1 = 2: 629 - 570 verkeersdoden = 130 km/uur

Triest dat er 629 verkeersdoden en een *'Manifest Verkeersveiligheid'* voor nodig zijn om verkeersveiligheid weer op de agenda te krijgen. Automobilisten liggen daar niet wakker van, die wanen zich veilig tussen airbags en kreukelzones. Bejaarde automobilisten en fietsers zijn in een steeds dynamischer verkeer het meest kwetsbaar. De politiek behandelt verkeersdoden nog steeds als natuurverschijnsel, niet als 'beleidsproduct'. Op dit onderwerp sneuvelt geen minister. De onverwachte groei van 570 verkeersdoden in 2014 naar 621 in 2015 en 629 in 2016 is aantoonbaar resultante van het beleid van minister Schultz. Die is meer bezig met toekomstspeeltjes als vliegende en zelfrijdende auto's, dan met de verkeersveiligheid hier en nu. Als er al enige daadkracht getoond wordt slaat ze een kromme slag, zoals bij de regels voor de Speed Pedelec, terwijl daartegenover een groot probleem als het massale opvoeren en te hard rijden van snorfietsen en scooters niet effectief wordt aangepakt. De Tweede Kamer is medeplichtig aan haar beleid en dat van Justitie, dat de verkeershandhaving zwaar verwaarloosd heeft.

In deze bijdrage wordt onderbouwd hoe de systematische verhoging van de snelheidslimieten op autosnelwegen vanaf 2012 én de verregaand uitgekledede politiehandhaving hoofdoorzaak zijn van de trendbreuk in 2015. Geen andere oorzaak kan deze algemene trendbreuk verklaren en zeker niet de groei van het aantal dodelijk verongelukte automobilisten (van 187 in 2014 naar 231 in 2016). Anders dan velen denken stabiliseerde het aantal verongelukte fietsers (vooral ouderen). De plotselinge trendbreuk sinds 2015 kan niet door smartphone-gebruik, groeiend autogebruik of vergrijzing – die al decennia toenemen – verklaard worden, zoals de SWOV suggereerde. Juist op de 'veilige' autosnelwegen steeg het aantal doden - terwijl moderne auto's vol veiligheidstechnologie zitten en we daar geen tegenliggers frontaal kunnen treffen. Snelheid en rijgedrag domineren de trendbreuk. Het Manifest en de initiatiefnemers SWOV en ANWB komen met een waslijst aan maatregelen, maar zij verliezen ernstig aan geloofwaardigheid doordat de meest effectieve maatregel onbenoemd blijft: **terugdraaien van de desastreus gebleken snelheidsverhogingen op autosnelwegen**. Dat zegt iets over de invloed van het ministerie op organisaties als de ANWB, VVN en SWOV - die in het verleden nooit vóór snelheidsverhoging gepleit hebben (wat ook RAI en BOVAG nooit deden). Nú was immers het moment om deze ernstige beleidsfout te corrigeren! Deskundigen hadden voor 2012 al voorspeld dat snelheidsverhoging tot meer verkeersongevallen (én emissies) zou leiden. Toch drukte minister Schultz/Rutte-1 het VVD-stokpaardje door en zette zij bewust mensenlevens op het spel. De onderbouwing en motieven voor haar besluit kunnen geen enkele beleidstoets doorstaan – integendeel: de verhoging van de algemene snelheidslimiet van 120 naar 130 km/uur brak met 25 jaar zeer doeltreffend en Kamerbreed gesteund integraal snelheidsbeleid van alle voorgaande kabinetten. Vaststaat dat snelheidsverhoging op snelwegen ook tot risicovol rijgedrag op onderliggende (30/50/60/80-km) wegen leidt, en tot meer verkeersdynamiek en rijtaakverzwaring, waardoor vooral bejaarden moeilijk mee kunnen komen. Dat risico wordt vergroot door steeds hogere prestaties van alle auto's. Ook 'boodschappen-autootjes' halen al 200 km/uur! Hoe sneller, hoe groter het gevaar voor fietsers en voetgangers, hoe meer botsfiles. Autorijden vraagt dus steeds meer zelfbeheersing, wat in onze autocultuur taboe is en met 130 niet lukt. Zelfbeheersing-achter-het-stuur is overigens alleen mogelijk met 'Het Nieuwe Rijden'. Maar ook dat succesvolle verkeersmilieubeleid is onder Rutte-1 afgeschaft.

### De trendbreuk van 2015

In 2015 zijn 621 mensen omgekomen in het verkeer. Zelden was er zo weinig aandacht voor zoveel doden, tweemaal een MH-17.... Dat zijn er 51 meer dan in 2014, toen Nederland met 570 doden in de top-3 verkeersveiligste landen ter wereld stond. De cijfers over 2015 zijn geen statistische variatie maar een absolute en onverwachte trendbreuk - de verkeerde kant op. Verzekeraars kregen 8% meer schademeldingen; ook de autopremies stijgen. Helaas bleek deze trend in 2016 met 629 doden gecontinueerd, reden te meer om naar de mogelijke oorzaken ervan te kijken en de data te analyseren die e.e.a. kunnen verklaren. Want het aantal verkeersdoden daalde al vier decennia op rij, richting het Kamerbreed afgesproken 'beleidsdoel' (een afname tot) 500 doden in 2020. Het aantal (zwaar)gewonden stijgt overigens al jaren (>21.000) wat minstens zo zorgelijk is – niet alleen wegens afwijking van het doel (10.600 in 2020). Het gaat bij verkeersletsels om enorm veel leed, om veel

(jonge) mensen die levenslang invalide blijven, en om miljarden economische schade. Van de 621 doden waren 108 jonger dan 25 jaar en 250 waren 65plus, de twee grootste risico-groepen. De meeste doden vielen bij automobilisten/-inzittenden (gestegen van 187 naar 224, en tot 231 in 2016), gevolgd door fietsers (met 185 gelijk gebleven) en brommer-/scooter- en motorrijders (89). De meeste 65plussers (159) kwamen om op de fiets en zelfs 35 in een (45km)-'invalidervoertuig'. De grootste trendbreuk zit op de, per definitie 'veilige' autosnelwegen, waar in 2011 'slechts' 43 doden vielen, terwijl dat aantal in 2015 tot 81 is gestegen - terwijl moderne auto's vol veiligheidstechnologie zitten en we daar geen tegenliggers frontaal kunnen treffen. Op de 130 km-wegvakken vielen al 32 doden – veel meer dan minister Schultz bij introductie van de 130 km-limiet voorspelde ('statistisch slechts 3-7 extra doden'). Die stijging kan niet door de groei van het autoverkeer met 2,2% verklaard worden, en de fikse stijging van het aantal ongevalsfiles (met een kwart) evenmin. Enig verband met de 130 wordt door het ministerie in de publiciteit consequent genegeerd.

Deze statistieken laten al enkele conclusies toe die tot aanpassing van het verkeersbeleid moeten leiden. De **E-bikes**, met het risico van eenzijdige ongevallen door snelheid en gebrek aan voertuigbeheersing met veelal bejaarde (en ongehelmd) slachtoffers, vragen om extra maatregelen. Naast verplichte fietstraining en leren beheersen van de E-versterking moet het dragen van een helm de norm worden voor wie harder dan 25 km/uur wil rijden (vgl. racefietsers). De zogenaamde invalidenwagentjes (**45 km-categorie**) zijn een nieuwe high risk categorie; qua milieu zouden ze verboden moeten worden, qua passieve veiligheid komen ze uit het jaar nul, en hun frequent gezakte bestuurders qua rijkunst ook, lijkt het. **Hoogbejaarden** zijn mét of zonder rijbewijs in alle vervoermiddelen voor zichzelf en anderen een gevaar in een steeds dynamischer verkeer met complexere rijtaken en interacties (n.b. bejaarde spookrijders). De politiek moet hier hardere keuzes durven maken: wie zo nodig auto wil rijden maar fysiek/mentaal incapabel is, moet het rijbewijs inleveren en verder met OV of (groeps)taxi! Minister Schultz vindt dat bejaarden geen extra beleidsaandacht nodig hebben; de statistieken bewijzen haar ongelijk, en het wordt met de vergrijzende babyboomers alleen maar relevanter. De sociale functie van het OV moet dus behouden blijven, maar ook simpele maatregelen als een verbod op handgeschakelde auto's (= taakverzwarend) en dus verplichte automaten kunnen bejaarden helpen mobiel te blijven. Maar de 130–limiet vergroot de dynamiek en verzwart de rijtaak van bejaarden (multitasken). Verzwaring van de **rijbewijseisen** is ook een must, gezien het feit dat volstrekt incapabele jongeren (zie bijv. het programma '*De slechtste chauffeur van Nederland*') nog een rijbewijs krijgen. Zo had de zwakbegaafde 18-jarige drugsdealer met een IQ van 70, die met 80 km/uur een peuter doodreed in een 30 km-zone, nooit een rijbewijs mogen krijgen. Het rijbewijs en autobezit zijn geen mensenrecht, verschoond te blijven van andermans risicovolle gedrag is dat wel (zorgplicht van de overheid). Ook hier vertoont de politiek een onbegrijpelijk verschil in afweging tussen verkeersrisico's en andere levensbedreigingen, die wel stevig aangepakt worden, zoals asbest.

**De stijging van het aantal snelwegdoden valt dus naadloos samen met de sinds 2012 grootschalig uitgerolde VVD-hobby 130.** Immers, het enige systeemkenmerk resp. conditie die op de Nederlandse autosnelwegen sindsdien landelijk gewijzigd is, is juist het aantal wegvakken met verhoogde limiet. Ikzelf en andere verkeerskundigen (o.a. GoudappelCoffeng) hebben de (ontkennende) beweringen van minister en Rijkswaterstaat omtrent milieu- en veiligheidseffecten al eerder bekritiseerd en als *wishful thinking* afgedaan. Helaas geven de trieste 2015- en 2016-cijfers ons gelijk: 130 is niet veilig en het is in strijd met integraal klimaat- en milieubeleid sinds 1987. En ook niet goed voor de economie, want de enorme stijging van het aantal files is vooral aan de vele dagelijkse (kop-staart)-botsingen en incidenten te wijten en niet aan de herstelde economische groei, zoals de VID meldde. Zelfs in vakantieperiodes worden elk uur botsfiles op de radio gemeld. Die botsingen zijn q.q. het gevolg van dynamischer rijgedrag op alle snelwegen, ook de rustige en die met lagere limieten. Het '*Wegmisbruikers-effect*' wreekt zich hier: als je flink hard rijdt (incl. 5-7 km boetemarge) waar 120 of 130 mag, dan rij je op een 80 km-weg sowieso harder, voelt 50 km/uur als stilstaan en rij je uiteindelijk in een 30 km-zone een spelend kind aan. Zo werkt **speedaholism**. VVN ging vorig jaar dan ook ernstig in de fout door de snelwegen veilig genoeg voor 130 te vinden. Voor een NGO een even grote blamage als wanneer het Longfonds een half pakje per dag roken 'gezond' zou noemen. Mentaliteit en risicobewustzijn van automobilisten verslechteren niet binnen een jaar maar blijven het zwakke punt bij snelheidsgedrag door gebrek aan ingebouwde mentale begrenzers. Onze auto's worden daarentegen steeds veiliger.

**Mijn conclusie blijft, dat de snelheidsverhogingen per direct teruggedraaid moeten worden; met 32 doden op de 130 km-wegvakken in 2015 (die in 2017 weer meer km bestrijken) zijn meer argumenten niet nodig.** Ook Justitie moet voor de noodzakelijke snelheidsreductie aan de bak, want sinds het vertrek van Koos Spee als Verkeersofficier is de verkeershandhaving – met name op autosnelwegen - sterk verminderd. De plannen van Justitie om verkeersshuffers harder aan te pakken zijn een eerste stap in de goede richting. Herstel van vroegere expertise en capaciteiten van de politieverkeersdiensten blijft prioriteit nr.1.

**Tussenconclusie: Als een CEO van een grote onderneming zo'n slecht resultaat boekt als de groei van 570 naar 629 doden, en als het vastgestelde beleidsdoel onbereikbaar wordt, dan vliegt die eruit. Zo niet de goedlachse minister Schultz, die geen 'mea culpa' kent. Zelfs de oppositie laat haar ermee weggelaten, terwijl ze de afgelopen jaren vooral uitblonk in vluchten-naar-voren in zelfrijdende en vliegende auto's, die voor de veiligheid tot 2020 niets veranderen. Verre toekomstplannen redden nu geen levens. Voor minder slachtoffers, zoals de 11 doden van de Schipholbrand, zijn indertijd twee ministers (Dekker en Donner) opgestapt, puur vanwege hun politieke verantwoordelijkheid. Voor de 59 extra verkeersdoden is Minister Schultz direct verantwoordelijk en moet zij alsnog opstappen. Mark Rutte kan met inlevering van VVD-kroonjuweel '130' de dodelijke trend ombuigen. Ook als klimaat-maatregel verdient dat prioriteit, want samen met herintroductie van Het Nieuwe Rijden scheelt dat evenveel CO2 als een kolencentrale sluiten.**

Het **Manifest Verkeersveiligheid** komt voor het nieuwe kabinet met een hele reeks van aanbevelingen en maatregelen waar niemand tegen kan zijn. Die zijn vooral gericht op verbetering van de infrastructuur, de positie van fietsers, de toepassing van steeds meer high tech hulpfuncties in auto's, de rijopleiding en beïnvloeding van verkeersgedrag door meer en effectievere handhaving. Op zich is deze waslijst al een bewijs van onvermogen voor het huidige beleid, want dit willen de 32 organisaties die direct met verkeersveiligheid te maken hebben. Terecht vraagt het manifest extra regelgeving tegen de afleidingsfactor nr.1, de *smartphone*, maar zwijgt ten onrecht over de nr.2, het *touchscreen* en de *'TomToms'* die in elke moderne auto te vinden zijn en die bij bediening tijdens het rijden onze ogen seconden lang van de weg af trekken. Een onbegrijpelijke omissie, of wordt hierin de hand van de (ondertekenende) auto-industrie zichtbaar, die ons immers deze gadgets opdringt? Dit is een typisch voorbeeld van een nieuw onvoorzien risico: verbetering aan het voertuig (voor meer comfort en gemak voor de consument) levert potentieel grote nadelen voor de veiligheid waar nationale of EU-regels nog geen aandacht aan geven. Beïnvloeding van rij- en verkeersgedrag krijgt weliswaar veel aandacht, maar ook hier ontbreekt het (psychologisch) inzicht in hoe risicovol rijgedrag ontstaat c.q. uitgelokt wordt door de simpele beschikbaarheid van te veel vermogen en van waanzinnig hoge prestaties in handen van jongere (en oudere) mannen met alleen een B-rijbewijs als racelicentie. Met de huidige onzinnig hoge motorvermogens is elke poging meer zelfbeheersing achter het stuur op te wekken water naar de zee dragen. De autofabrikanten zijn hieraan debet. **Al in 1991 hebben Europese Verkeersministers (onder voorzitterschap van Maij-Weggen) in een resolutie "on downsizing power and speed" bepleit motorvermogens en prestaties van auto's te verlagen.** Daar is niets van terechtgekomen, integendeel, de motorvermogens zijn sindsdien verdubbeld. De Golf-klasse haalt nu minimaal 200 km/u! Het *unique selling argument* van een Tesla (van 0 tot 100 binnen 3 seconden – sneller dan een Ferrari) is m.i. zelfs uitlokking tot doodslag. Deze trends en risico-oorzaken ontbreken in de behoudende analyses van het Manifest totaal. Vanwege energiebesparing, vermindering CO2-uitstoot en verkeersveiligheid moet Europa juist overgaan tot vermogensbeperking en snelheidsbegrenzing tot 130 km/uur i.p.v. te mikken op steeds meer compensatie-, correctie- en mitigatie-technologie voor te hoge vermogens. Waar tot 2012 het rijden met 130 + 5 km/uur nog als te snel resp. gevaarzettend gekenschetst werd, is dat nu een legale snelheid op het merendeel van de snelwegen. Het Manifest is op dit punt gênant inconsequent en selectief in het definiëren van risicovol gedrag. Vanuit gemiddelde bestuurderscapaciteiten gezien is 130 een onverantwoorde snelheid, hetgeen uit elk statistisch onderzoek naar het verband tussen snelheid en risico blijkt. Dat het Manifest op dit punt zwijgt en de snelheidsverhogingen volkomen negeert in analyse en aanpak, is ronduit beschamend voor organisaties die zich de verkeersveiligheid ten doel stellen. Hiermee moge het Manifest politiek acceptabel geworden zijn, het getuigt van lafheid dat het VVD-speeltje '130' zelfs in deze context ontzien blijft worden. Naast herstel van 120 km/uur als algemene snelheidslimiet zou de te lage strafmaat voor jakkerende kop-staart-botsers verhoogd moeten worden, bij voorkeur

proportioneel aan de ernst van de veroorzaakte file, bijvoorbeeld 1000 euro per uur/km file. Leasemaatschappijen (medeondertekenaar) moeten met strengere bonus/malus-regelingen en HNR/zuinigrijden-trainingen zelf hun klanten, de gehaaste zakenrijders in toom houden. **De meest kosten-effectieve gedragsaanpak is hervatting van de massamediale bevordering van Het Nieuwe Rijden, de enige echte veilige rijstijl.** Met bewust zuiniger rijden wordt de ongevalsrisico gehalveerd, is in de praktijk gebleken. Nieuwe Rijders halen namelijk minder in, houden meer afstand, jakkeren niet meer. Ook op dit punt zwijgt het Manifest. Als iedere automobilist Het Nieuwe Rijden consequent zou toepassen kunnen zware (veiligheids)investeringen in het wegennet achterwege blijven omdat de doelen zo al gehaald kunnen worden.

## Snelheidsbeleid 1988 - 2012

Niet alleen vanwege de verkeersveiligheidseffecten maar evenzeer vanwege de breuk met bestaand verkeersmilieubeleid verdient het snelhedenbeleid van Schultz, voorop de 130-limiet, een kritische beschouwing door verkeerskundigen. Daartoe een terugblik op 25 jaar beleid, vanaf de vorige limietverhoging. Vanaf 1988 is met de *Nota Rijsnelheden* (1987 TK nr. 20366) en in *SVV2 en NMP 3* een effectief nieuw stelsel van gedifferentieerde limieten vastgesteld (100 km/uur op de drukste 18%, 120 km/uur op 82% asw-wegvakken) waarmee zowel de verkeersveiligheid als het milieu gediend werd. Sindsdien zijn snelheidslimieten en de handhaving daarvan ook instrument van milieubeleid en is de milieuminister daarin medeverantwoordelijk. De belangrijkste emissiefactoren die hiermee verminderd worden zijn NOx (luchtkwaliteit, verzuring), CO2 (klimaat effecten) en geluidhinder. Doel van dat beleid was om voor de gemiddelde snelheid (V50) een standstill te hanteren van 106 km/uur (situatie 1986) om de gestegen emissies t.g.v. de factor rijsnelheid te beperken – complementair aan motortechnische emissiereductie en prijsbeleid (niet doorgestaan). In de *Uitvoeringsnota Klimaatbeleid* uit 1999 zijn de snelheidslimieten en handhaving taakstellend deel van het pakket klimaatbeleid-instrumenten gemaakt. Vanaf die tijd is er 12 miljoen euro per jaar uit het klimaatbudget bijgedragen aan Justitie voor de handhaving van limieten. De door Schultz gehanteerde 'randvoorwaarden' betreffen ten onrechte niet CO2 en het klimaatbeleid. Zij liet deze beleidsafspraken en -praktijk onvermeld en schafte deze de facto af zonder serieus milieueffectonderzoek (met een MER!), beleidsafweging of -verantwoording. Experts van DG-Milieubeleid werden daarbij gepasseerd; de Tweede Kamer liet zich een oor aannaaien. Afschaffing van dit instrument betekent verlies van een zeer kosteneffectieve, structurele en praktisch uitvoerbare CO2-reductie. Een A-label auto (met bijv. 1 op 25) rijdt bij 130 nog maar 1 op 16 (vergelijkbaar met C-label), fiscale stimulering betekent daardoor weggegooid (belasting)geld en minder CO2-reductie dan berekend. Elke andere klimaatmaatregel in het verkeer of de industrie kost vele malen meer per ton CO2. Ergo: welbewust CO2-emissies verhogen is anti-klimaatbeleid, bij 130 nota bene door de Minister van Infrastructuur én Milieu. De snelheidsverhoging veroorzaakt al naar schatting een halve megaton CO2/jaar extra. Bij uitvoering van het Parijse Klimaataccoord is herstel van dit instrument en de 120-limiet dus prioriteit 1. Voor luchtkwaliteit (NO2/PM) geldt dat die op veel plaatsen nog boven de EU-gezondheidsnormen uitkomt, vooral rond de grote steden. Ook al worden auto's schoner, de ontstane ruimte onder de norm mag je niet opvullen door auto's weer harder te laten rijden, want ook onder de norm is er gezondheidsschade (cara, copd, hartfalen), en de normen zijn al een compromis tussen economie en gezondheid. Hetzelfde voorzorgsbeginsel geldt voor geluidhinder, waar opvulling van de (slappe) wettelijke normen ontstaat, wat nog hogere schermen nodig maakt. De dieselsjoemelsoftware-affaire heeft overigens duidelijk gemaakt dat de beleidsafbreekrisico's groot zijn als je alle kaarten op techniek zet. Snelheidsreductie is een zekerder vorm van emissiereductie en voldoet q.q. aan het beleidsprincipe: 'vermijdbare vervuiling moet je vermijden'. De minister die onze gezondheid moet beschermen maakt de gezondheid van tienduizenden omwonenden ondergeschikt aan het rijgenot en uiterst geringe tijdswinst voor degenen die de vervuiling veroorzaken, ten gunste van eigen partijbelang en verkiezingswinst. In andere landen heet dat corruptie.

De argumenten vóór het VVD-stokpaardje (beleving, lekker doorrijden, reistijdswinst, vrijheid) waren al flinterdun, de uitvoering van hun verkiezingsleus is bestuurlijk en grondwettelijk wankel. Het gaat hierbij ten principale om de vraag wat de taak is van de overheid en welke rechten burgers hebben. De VVD beroept zich op de 'beleving van de automobilist'. RWS heeft alleen automobilisten op de 130-wegvakken geïnterviewd, dan krijg je uiteraard een meerderheid. Hard rijden is verslavend lekker! Er kon tot 2012 al straffeloos harder dan 120 gereden worden (incl. boetemarge 127 km/uur!). Niet

gevraagd is het grote publiek. Daarvan bleek tweederde tegen snelheidsverhoging (peiling stand.nl). Ook veel VVD-wethouders en de vroegere VVD-ministers van Milieu zijn tegen 130. Omwonenden is niets gevraagd omtrent beleving, hinder en gezondheid. Automobilisten zijn net kinderen: die kiezen een Magnum boven een waterijsje..... Het "Lekker doorrijden"-argument? Is de overheid dan toch de 'geluksmachine' die Rutte op sociaal gebied niet wil zijn?! De wettelijke taak van de overheid is de bereikbaarheid van economische centra waarborgen, en accidentele blokkering van wegen voorkomen. Botsfiles vormen door ernst en onvoorspelbaarheid al het grootste fileprobleem, wat groter wordt met hogere snelheden en rijdynamiek. Autofabrikanten zorgen al genoeg voor fun en genot in de auto.....De grondwettelijke taak van de overheid ligt bij bescherming van de gezondheid, veiligheid en milieukwaliteit voor de inwoners (art.21/22 GW); tijdwinst of geluksgevoelens zijn geen overheidstaak. Doorstroming en reistijdwinst? De hoogste wegcapaciteit ligt tussen 80 en 100 km/uur. Huidige praktijk bij 80-wegvakken (korte volgafstanden, geen snelheidsverschillen en *keep-your-lane*) is juist gunstig voor de doorstroming. Urgenter is voorkomen van zware ongevallen en accidentele files, die een hele stad platleggen, zoals jaren geleden met een vrachtwagen dwars over de A20. Talrijke praktijktests tonen aan dat jakkeren in druk verkeer geen enkele tijdwinst oplevert. 'Schone auto maken 130 mogelijk', een gotspe uit de mond van een milieuminister, want 'schone' auto's zijn in de praktijk nauwelijks schoner geworden, en je mag de technische emissiereducties niet uitruilen voor slechter rijgedrag (preventiebeginsel). Bij 130 rijden ook moderne Euro 4/5/6 auto's veel onzuiniger en vuiler qua NOx dan bij 120 (de EU-emissietest geldt niet boven 120km/uur). CO2-emissies zijn q.q. rechtstreeks afgeleid van snelheid en rijgedrag. Met name diesels zijn boven 120 km/uur extra vervuilend (en hoge bestelauto's ook gevaarlijker bij dynamischer rijgedrag). Ook ten plattelande stijgen NO2/PM10-concentraties (verzuring) en wordt de geluiddeken nog dikker: er is nergens meer stilte in Nederland.

**Verkeersongevallen kosten jaarlijks 12 miljard aan mensenlevens, voertuigschades, ziektekosten en ziekteverzuim. De VVD/Schultz drukte het eigen speeltje '130' erdoor zonder bewijs van nut of noodzaak, tegen het algemeen belang in en zonder bestuurlijk acceptabele onderbouwing. Naar nu blijkt ten koste van tientallen extra verkeersslachtoffers. Zeer kwalijk is het afschaffen van snelheidslimitering als milieu/klimaatmaatregel, die immers zeer effectief is gebleken in aanvulling op technische emissiereductie. Minister Schultzj maakt de overheid wel tot ongrondwettelijke 'geluksmachine' ("*lekker doorrijden, men wil het*") en kiest welbewust vóór (vermijdbare) extra doden en emissies. De afschaffing van het sinds 1988 goed werkende limietenstelsel geschiedde zonder legitiem beleidsdoel op basis van rooskleurige aannames en foute berekeningen. Het snelheids/handhavingsbeleid bracht Nederland in de top-3 verkeersveiligste landen ter wereld, en heeft sindsdien honderden mensenlevens en ruim 10 miljard liter brandstof en 20 miljoen ton CO2 bespaard . Harder rijden is altijd slecht voor milieu en verkeersveiligheid. Het VVD-speeltje is een on-nederlandse vorm van cliëntelisme en dient op de kortst mogelijk termijn teruggedraaid te worden.**

Tabel 4a. Verdeling naar maximum snelheid van de weg (2009–2015)

<b>Maximum snelheid weg (geregistreerde aantallen)</b>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>15 km</b>	2	2	5	0	3	1	0
<b>30 km</b>	30	32	25	35	46	26	40
<b>50 km</b>	196	162	200	174	151	124	127
<b>60 km</b>	82	56	53	87	70	75	90
<b>70 km</b>	20	15	17	18	3	9	14
<b>80 km</b>	216	174	166	162	123	111	145
<b>90 km</b>	3	4	0	1	2	0	0
<b>100 km</b>	35	31	14	27	24	21	19
<b>120 km</b>	48	33	28	39	23	26	30
<b>130 km</b>			1	2	12	10	32
<b>Onbekend</b>	12	28	37	17	19	73	34
<b>Totaal</b>	644	537	546	562	476	476	531

Bron RWS-WVL