

## 12 Binnenland

## Een stukje 120, stukje 130, stukje 100

Wat je ook vindt van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130, verwarend is de situatie op de snelwegen sinds vorige week zeker.

Laten we een ritje op de snelweg maken. We starten de auto in Krabbendijke en rijden naar Roosendaal. Een reis van ongeveer 35 kilometer over een deel van de A58.

We verlaten benzinstation Voetpomp en zien neigens en bord met een maximumsnelheid. De twijfel slaat toe. Als er niets staat aangegeven, geldt het maximum van 130 kilometer per uur. Maar als ik nu eens een bord heb gemist? En als er dan politie staat te filtsen? Na een minuut toch maar flink gassen, want het zou wel raar zijn als hier een snelheidsbeperking zou gelden. Links en rechts alleen maaisvelden en koelien, bommenrijen, hoogspanningskabels en een verwaarde boerderij.

Na zes kilometer doet bij Rilland een bord op. 120! Met daaronder: 6-19 uur. Dat betekent dat je overdag 120 mag rijden. En daarna 130 waar

schtijnlijk. Maar waarom overdag niet? Vanwege de natuur, heb ik gehoord van Rijkswaterstaat. Welke natuur? De weg is dezelfde. Het landschap ook. En nog een vraag: als hard rijden slecht is voor de natuur, waarom mag dat 's nachts dan wel? Omdat de natuur 's nachts slaapt? Dat is toch onzin?

Na acht kilometer puzzelen weer een bord. Weer: 120. Zonder tijds-aanduiding. Vanaf knooppunt Markiezaat mag je dus nooit harder dan 120. Ook vanwege de natuur. Hoezo? Pas na enkele kilometers krijg je in de gaten dat hier misschien daadwerkelijk een kwetsbaar natuurgebied ligt. Er staat een groot bord Brabantse Wal en aan weerskanten van de weg schieten elken en berken voorbij. De twijfel begint te wijken. Misschien toch wel logisch dat je hier niet mag racen.

Bij Bergen op Zoom een bocht naar rechts en daar mag je niet harder dan negentig. Ook logisch. Maar na de bocht verschijnt opnieuw een bord met 120. Vlakbij staat een ander bord: *Hier geldt een verhoogde limiet.* Huh? Verlaagd zou je bedoelen! Lager dan 130. Vanwege de geluidsoverlast. Verbaazingwekkend. Negen kilometer beperking in een gebied waar

## De verkeerspsycholoog: je wilt niet rijden en denken

Wat er in het hoofd gebeurt van een automobilist die met veel verschillende snelheidslimieten wordt geconfronteerd is volgens verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen wel duidelijk: dat leidt tot „negatieve associaties“. Tertoolen: „Dit werkt irriterend op. Veel gaat tijdens het autorijden op de automatische piloot. Je wilt als automobilist niet hoeven nadenken. Het was beter geweest om deze maatregel pas in te voeren als op het merendeel van de snelwegen wettelijk 130 kon worden gereden. Er zijn nu veel te veel uitzonderingen. Al die snelheidsveranderingen zijn op papier misschien logisch, maar zijn dat niet voor de automobilist. Je wilt best langzamer rijden als het glad is of erg druk op de weg. Maar dat hard rijden slecht voor de natuur is, zie je niet onmiddellijk. Daar komt nog bij dat automobilisten na een snelheidsbeperking de gevoelsmatig verloren reistijd kunnen gaan compenseren. Ze gaan harder rijden als na enkele kilometers de snelheidslimiet is opgeheven. Ik vind al deze snelheidslimieten onverstandig.“ Volgens verkeerspsycholoog Cees

Wildervanck wordt het „erg druk“ in het hoofd van weggebruikers door alle limieten. „Dekans dat automobilisten alle borden zien, is sowieso al gering. Laat staan als je geconfronteerd wordt met borden die je niet verwacht. Automobilisten die een kruising naderen, gaan op zoek naar een voorrangsbord. Maar deze borden? Met onderborden? Je kunt niet verwachten dat automobilisten al die informatie snel in zich opnemen en daarnaar handelen. Het leidt tot onzekerheid en irritatie. En dat leidt weer tot onveiligheid. Kijk maar eens naar mensen die op de Boulevard Péripérique in Parijs in de drukke zitruilen terwijf hun kind achterin zittre hullen en die zelf de weg kwijt zijn, omdat Lyon niet meer op de borden staat. Die mensen gaan fouten maken. De weggebruiker is gehaat bij uniformiteit. De limieten zijn weinig doorzacht. Net zoals de hele maatregel zelf trouwens. De belangrijkste reden voor 130 kilometer is dat die limiet beter aansluit bij de beleving van de mensen. Dit is wat de mensen wensen, zegt de minister. Ach ach. Daar kan ik toch zo boos om worden!“

## De automobilist: ik mis een geheugensteuntje

Cosmeticapecialist Michelle Schoep uit Capelle aan den IJssel, goed voor zestigduizend kilometer per jaar, vindt dat de borden langs de A58 best duidelijk aangeven waar je hoe hard mag rijden. Maar ze mist wel eens een bord. „Dan heb ik net een vrachtwagen ingehaald en heb ik dat bord niet gezien. Dan vraag ik me af: hoe hard mag ik hier eigenlijk?“ Jarenlang stond de limiet niet alleen op grote borden, maar ook op hectometrepaaltjes langs de weg. „Die mis ik wel.“

Ze is niet de enige. Veel weggebruikers snakken naar geheugensteuntjes. En waarom de limieten op bepaalde plaatsen wisselen, weet ze niet. Maar ze is wel blij dat ze nu op meer wegen harder mag rijden. „Het scheelt soms best veel tijd.“

Er zijn veel critici. Vergeenwoordiger Robin van Koetsveld uit Bergen op Zoom rijdt jaarlijks bijna zeventigduizend kilometer en heeft het niet op het „gehojo“ met snelheidslimieten. „Je wordt er knettergek van.“ Je kunt volgens hem beter overal 120 rijden dan 130 met zo veel uitzonderingen. „Nederland is te klein

voor zo veel verschillen. Het is een chaos.“

Vergeenwoordiger Frans van Pelt uit Tilburg heeft zich vandaag ook al aan vele limieten moeten houden. „Het is op alle fronten onduidelijk. Je schiet er eigenlijk heel weinig mee op.“ Alleen de politie vaart er volgens hem wel bij. „Wat er gaat gebeuren, is dat het vooral leuk voor de politie is. Die gaat veel bommen schijven aan mensen die in verwarring zijn over de toegestane snelheid. De politie gaat scoren.“

En dan zijn er nog de automobilisten die de invoering van de maatregel prima vinden. Zoals Wilbert Dekkers uit het Zeeuwsche Schouwdijk 5, op weg naar een dagje met collega's. „Ik heb onderweg al veel verschillende borden gezien. Je moet daar goed op letten. Maar dat moet je als automobilist toch altijd? Mensen die klagen dat ze nu meer moeten opletten, zitten vaak iets anders te doen. Telefoneren bijvoorbeeld. Dat doe ik zo min mogelijk. En aan die limieten pas ik me gewoon aan. Het is niet voor niets dat ik hier maar 120 mag. Daar is over nagedacht.“

ogenschtijnlijk niemand er last van heeft. Welhanden en akkers. De dikke kerf van het dorp Wouw op afstand. Roosendaal nadert. Een bord bij de stad meldt dat je hier 120 mag rijden. Slechts tweehonderd meter verderop ineens weer een bord. 100. Omdat de

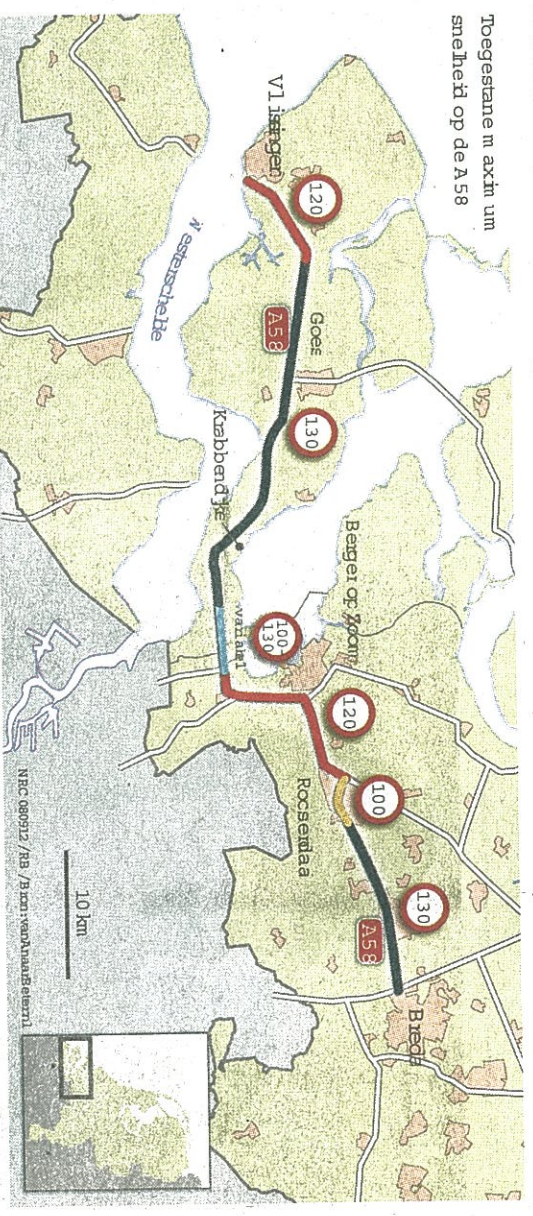
snelweg hier door de stad gaat en dat best veel hertie en vizee stradschlucht zal geven? Nec hoor, de reden is verkeersveiligheid. Wahlief? Misschien omdat er een paar lichte bochten in het parcours zitten? We gaan weer praktiseren.

Na ruim vier kilometer het verlossende bord 130. Het is voorbij. We hebben een rit van 35 kilometer met vier verschillende limieten gemaakt, we zijn doodop van het nadenken.

ARJEN SCHREUDER

## De A58 tussen Vlissingen en Breda: vier verschillende snelheden

Toegestane maximumsnelheid op de A58



Wisselende snelheidslimieten op de A58. „Je kunt niet verwachten dat automobilisten al die informatie snel in zich opnemen en daarnaar handelen. Het leidt tot onzekerheid en irritatie.“ Foto's NRC Handelsblad/Rien Zilvold