

Bedankt voor het downloaden van dit artikel. De artikelen uit de (online)tijdschriften van Uitgeverij Boom zijn auteursrechtelijk beschermd. U kunt er natuurlijk uit citeren (voorzien van een bronvermelding) maar voor reproductie in welke vorm dan ook moet toestemming aan de uitgever worden gevraagd.

Boom

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikelen 16h t/m 16m Auteurswet 1912 jo. Besluit van 27 november 2002, Stb 575, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoeding te voldoen aan de Stichting Reprorecht te Hoofddorp (postbus 3060, 2130 KB, www.reprorecht.nl) of contact op te nemen met de uitgever voor het treffen van een rechtstreekse regeling in de zin van art. 16l, vijfde lid, Auteurswet 1912.

Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16, Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten, postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

No part of this book may be reproduced in any way whatsoever without the written permission of the publisher.

info@boomamsterdam.nl
www.boomuitgeversamsterdam.nl

130

door *Theo Boer*

De auteur is universitair docent Ethiek aan de Protestantse Theologische Universiteit te Groningen.

Sinds kort mogen we op snelwegen 130 kilometer per uur rijden. Het CDA had zich in het regeerakkoord met de VVD met gedoogsteun van de PVV gelieerd aan het voorneemen om waar dat mogelijk en betaalbaar is, de maximumsnelheid op snelwegen te verhogen naar 130 kilometer en op sommige 80 kilometerwegvakken naar 100 kilometer. ‘Merkwaardig’, zal de één zeggen. ‘Het verhogen van de maximumsnelheid is niet bepaald “des CDA”.’ ‘Ach’, zal een ander zeggen, ‘concessies horen nu eenmaal bij coalitieregeringen en zo’n big deal is het verhogen van de maximumsnelheid nu ook weer niet. Instemmen met een klaar-met-levenwet, dát zou pas een verloochening van het eigen gedachtegoed zijn geweest!’

* * *

Maar door op die manier te relativieren onderschatten we toch echt die 130 en die 100 kilometer. Er gaat namelijk een drietal belangrijke signalen van uit. Ten eerste is de verhoging een ondubbelzinnige solidariteitsverklaring aan degenen die vinden dat het met de overmatige aandacht voor het milieu maar even afgelopen moet zijn. De maatregel is strijdig met afspraken en inzichten op het terrein van natuur, milieu en veiligheid. Terwijl internationale afspraken over de reductie van CO₂-uitstoot naar alle waarschijnlijkheid niet gehaald kunnen worden en de geluidsover-

last en de uitstoot van fijnstof voor de aanwonenden weer gaan toenemen, legitimeert Nederland dat er weer vervuild mag worden. De impact van die verhoging kan misschien nog het best worden vergeleken met het opheffen van het rookverbod in openbare gebouwen. De knop is om, het signaal staat op ‘doorrijden’. Nu 130 op bepaalde wegvakken mag en rondom de grote steden de 100 weer terug is, is de bewijslast omgedraaid. En denk maar niet dat de argumenten van voorstanders van langzamer rijden snel op instemming kunnen rekenen. Dat argumenten tegen de verhoging snedig worden afgedaan met dooddoeners als ‘Het valt wel mee’ en ‘We houden de luchtkwaliteit zorgvuldig in de gaten’, voorspelt weinig goeds voor de wijze waarop bezwaren tegen snelheidsverhoging in de toekomst zullen worden gehonoreerd. Wat wil je ook? Symboolpolitiek zit per definitie niet te wachten op een eerlijke wegging van alle pro’s en contra’s.

Een pijnlijke illustratie van die omdraaiing van de bewijslast vormen de discussies over de verhoging van de maximumsnelheid op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Twee keer vijf, hier en daar twee keer zes rijstroken, de moeder van alle snelwegen. De verbreding vormde destijds onderdeel van een deal tussen vertegenwoordigers met botsende belangen en visies. In ruil voor de garantie van een filevrije snelweg haalden omwonenden en milieuorganisaties de concessie van de 100 kilometerlimiet binnen. Maar het duurde niet lang of er stond een farao op die Jozef niet meer gekend heeft. De verhoging

naar 130 kilometer per uur heeft de zaak van degenen die de overeengekomen grens wilden handhaven, allesbehalve goed gedaan.

Het symbool van de 130 en de 100 zit nog ergens anders. De verhoging van de maximumsnelheid lijkt weliswaar een vrijheidsrecht te behelzen ('Alleen wie dat willen, zullen sneller rijden; er is geen plicht'), maar nodigt wel degelijk ook uit tot harder rijden. Tien tegen één dat bij een enquête onder de 130-rijders blijkt dat een flink aantal van hen oorspronkelijk helemaal geen

voorstander van die verruiming was. Veel burgers hebben, terecht, en gelukkig maar, een groot vertrouwen in de goedheid en de wijsheid van de overheid. Als de overheid hogere snelheden mogelijk maakt, zal het met de milieuschade, het extra verbruik en de overlast vast wel meevallen. Toch? En zo doen ook mensen die helemaal niet om verhoging van de maximumsnelheid hebben gevraagd, er van nu aan toch al gauw vijf of tien kilometer bovenop. Ongemerkt.

Dat alles maakt, ten derde, het leven op de weg harder. Er zullen altijd mensen zijn die – vanwege onzekerheid, ouderdom, omdat ze het milieu willen ontzien of puur uit gezelligheid – ook op de 130 kilometervakken niet veel harder dan 90 of 100 willen rijden.

De snelheidsverschillen zullen daardoor toenemen. Wie een langzame zuster met 110 inhaalt, loopt steeds meer kans dat een snelle broeder hem knipperend en gesticulerend op de staart gaat zitten. Het sterk groeiende aantal ouderen op de weg zal zich door de snelheidsverhoging bepaald niet veiliger en meer welkom voelen.

* * *

Het CDA heeft aan deze koehandel meegedaan, zoals het als echte middenpartij wel vaker met standpunten en waarden schuift. Daar is niets mis

mee zolang de partij zich van haar eigen uitgangspunten bewust blijft, vast voornemens om die alsnog te realiseren zodra zich daar een politieke meerderheid voor aftekent. Rentmeesterschap kan in het kader van de mobiliteit weinig anders betekenen dan dat automobilisten worden gestimuleerd om zo dicht mogelijk in de buurt te blijven van een snelheid die een zo gering mogelijke CO₂-uitstoot behelst. Natuurlijk kan een nieuw kabinet, zeker als de VVD erin meedoet, de 130 kilometermaatregel niet ineens terugdraaien. Daarmee zou het vertrouwen in de overheid niet zijn gediend. Maar het is niet te verwachten dat de verhoging van de maximumsnelheid een erg lang bestaan zal hebben.

Het CDA heeft aan deze koehandel meegedaan