

PROEF WIJST UIT: FLEXIBELE SNELHEDEN GOED VOOR DOORSTROMING

Harder rijden in spits vermindert file

DEN HAAG • Files lossen veel sneller op als Rijkswaterstaat flexibel omgaat met de maximumsnelheid. Zo wordt de vertraging in een 80-kilometerzone fors minder als in de spits harder mag worden gereden. Terwijl zogeheten spookfiles verdwijnen wanneer automobilisten hun snelheid juist halveren.

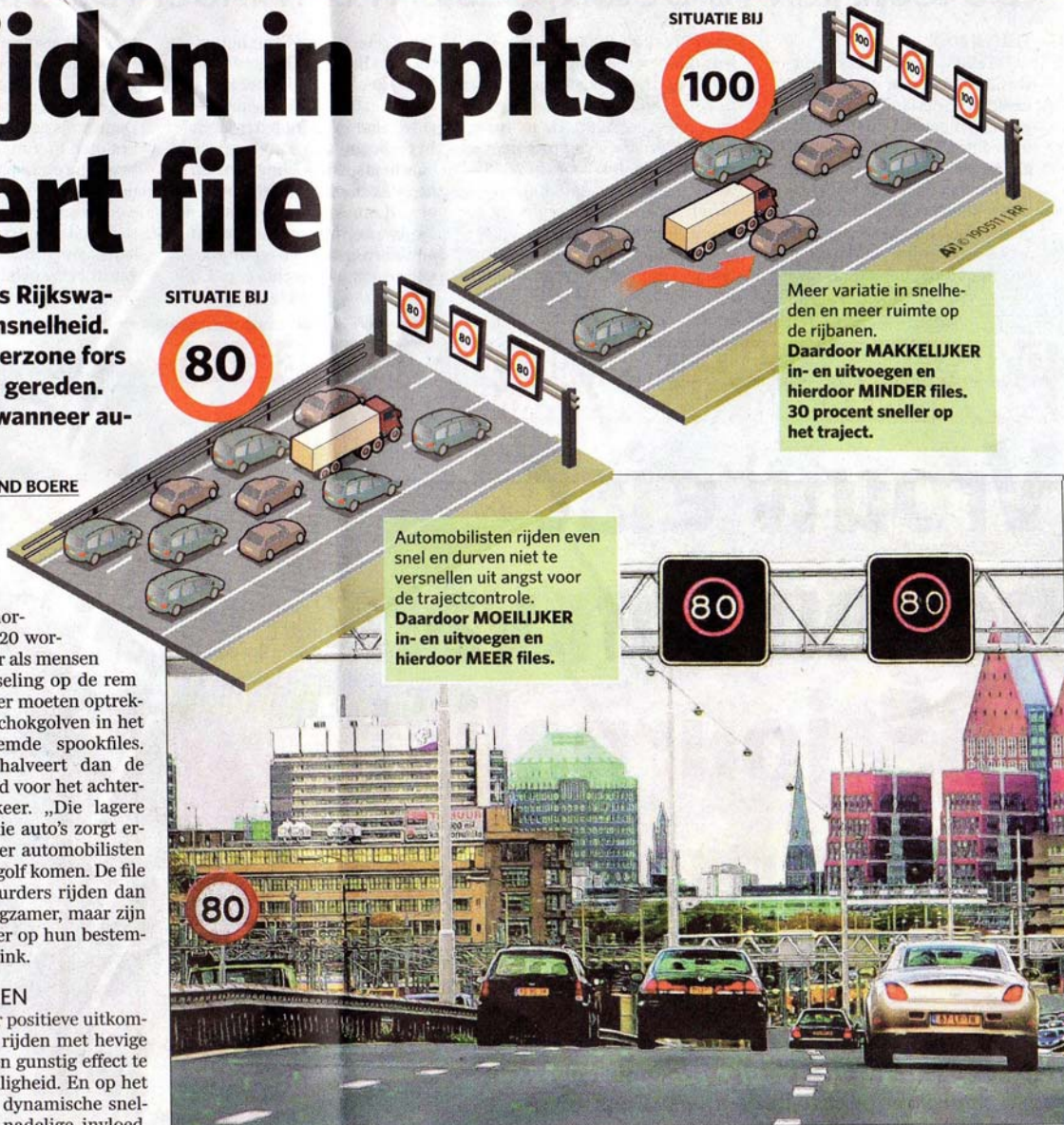
PETER KOOP en RAYMOND BOERE

Het zijn de uitkomsten van een experiment op drie snelwegen met variabele snelheden. Sinds 2009 past Rijkswaterstaat de maximumsnelheid aan op de A1, A12 en A58. Afhankelijk van de verkeerssituatie mogen automobilisten het gaspedaal dieper indrukken of moeten ze zichzelf inhouden en dat blijkt zeer goed te werken, concludeert TNO na metingen. Rijkswaterstaat bekijkt nu of het ook op andere trajecten kan worden ingevoerd.

VOORBURG
De resultaten zijn het opmerkelijkst op de A12 bij Voorburg. Overdag mag daar niet harder worden gereden dan 80 om het milieu te sparen. In de spits gaat de snelheid juist omhoog naar 100. Automobilisten zijn daardoor dertig procent sneller, een tijdswinst van bijna twee minuten. „Als iedereen even hard rijdt en zich daar met trajectcontrole strikt aan houdt, veroorzaakt dat juist extra file,” zegt onderzoekster bij TNO Isabel Wilmink. „Mensen durven uit angst voor een boete niet te versnellen waardoor het moeilijker in- en uitvoegen is. Door de maximumsnelheid te verhogen naar 100 is er een groter verschil in snelheid. Het vrachtverkeer mag immers maar 80. Automobilisten kunnen daardoor makkelijker wisselen van rijstrook.”
Ook spookfiles verdwijnen eerder als er slim wordt ingespeeld op de

verkeerssituatie. Op het A12-traject tussen Reeuwijk en Harmelen mag normaal gesproken 120 worden gereden, maar als mensen door drukte plotseling op de rem gaan staan en weer moeten optrekken ontstaan er schokgolven in het verkeer, zogenoemde spookfiles. Rijkswaterstaat halveert dan de maximumsnelheid voor het achteropkomende verkeer. „Die lagere snelheid van al die auto’s zorgt ervoor dat er minder automobilisten in dezelfde schokgolf komen. De file lost zo op. Bestuurders rijden dan wel korte tijd langzamer, maar zijn uiteindelijk sneller op hun bestemming,” zegt Wilmink.

MATRIXBORDEN
Maar er zijn meer positieve uitkomsten. Langzamer rijden met hevige regenval blijkt een gunstig effect te hebben op de veiligheid. En op het milieu heeft een dynamische snelheid nauwelijks nadelige invloed. Automobilisten moeten zich alleen wel aan de snelheid op de matrixborden houden. Automobilisten doen dat massaal, zelfs als er geen trajectcontrole is. „Bij hevige regenval doen ze dat iets sneller, omdat ze dan het gevaar zien. Maar als er steeds meer mensen 60 rijden, moeten anderen vanzelf mee,” zegt Wilmink. Toch betekent het succes op



Uit de proef van TNO blijkt dat als op de Utrechtsebaan bij Voorburg naar Den Haag de maximumsnelheid 's avonds omhoog gaat, het verkeer beter doorstroomt. FOTO JACQUES ZORGMAN

deze drie proeftrajecten niet dat het op alle snelwegen net zo goed werkt. Volgens Wilmink is dat sterk afhankelijk van de lokale situatie. Rijkswaterstaat beslist dit najaar of het systeem wordt uitgebreid. De ANWB kan in elk geval niet wacht-

ten tot het op veel meer plekken wordt ingevoerd. Zij pleiten er al twee jaar voor. „Als er één traject voor in aanmerking komt is het wel de A2. Op deze vijfbaans snelweg mogen automobilisten nu maar 100. Dat begrijpt niemand,” zegt

zagsman Marcus van Tol. De ANWB hoopt wel dat Rijkswaterstaat automobilisten goed duidelijk maakt waarom ze langzamer of juist sneller mogen rijden. „De motivatie om je aan de snelheid te houden is groter als je weet waarom dat is.”