

Minister Eurlings (Verkeer en Waterstaat, CDA) loopt op de Europese ontwikkelingen vooruit met zijn voorstel om automobilisten te verplichten verlichting overdag te voeren. Wetenschappelijk is het voordeel voor Nederland nog niet onomstotelijk bewezen. Er zijn ook nadelen aan verlichting overdag verbonden. In Europees verband wordt er gewerkt aan verlichtingstechniek die aan een aantal bezwaren tegemoet kan komen.

Als vaststond dat er jaarlijks 15 procent doden en 10 procent zwaargewonden minder zouden vallen - zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid aanneemt - zou licht overdag meteen verplicht moeten worden gesteld. Maar de onderzoekscijfers geven niet de werkelijkheid weer. Ze zijn slechts een theoretische extrapolatie van onderzoeksresultaten. Veel gegevens komen uit Zweden en Noorwegen, landen met een lage zonnestand en lange landwegen. De situatie lijkt enigszins op die van de Nederlandse polderwegen, waar licht overdag al verplicht is. De onderzoeksresultaten in het zuidelijker dan Noorwegen en Zweden gelegen Denemarken zijn minder overtuigend. In Nederland heeft TNO slechts een onderzoek gedaan met dia's van verkeerssituaties. Dat is wat anders dan de straat zelf.

De minister moet zich informeren in Oostenrijk, dat per 1 januari de verplichting tot licht overdag heeft opgeheven omdat sinds de invoering het aantal ongevallen juist sterk was gestegen. Het licht hielp niet. In Italië is nu debat ontstaan om de verplichting tot licht overdag op snelwegen op te heffen. In sommige landen is licht overdag zelfs verboden.

Het effect van de verlichtingsplicht zou nadelig kunnen uitvallen voor Nederland, het land met het grootste aantal fietsers in Europa. De Fietsersbond, die hetzelfde wetenschappelijke onderzoek anders interpreteert, protesteert tegen het plan van Eurlings. Verlichte auto's zijn beter zichtbaar voor iedereen, maar de onverlichte verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, vallen minder op. Vooral bij grote drukte in de stad is dat nadelig. Het gaat te ver om in de wedloop voor maximale zichtbaarheid ook fietsers en voetgangers overdag van dimlichten te voorzien.

Dan is er nog het probleem van extra slijtage. Er zullen meer auto's met kapotte lichten rondrijden die tegenwoordig steeds vaker alleen in de garage kunnen worden vervangen. Bovendien verbruiken dimlichten 1 tot 3 procent extra brandstof, net nu Nederland zich heeft voorgenomen flink energie te gaan besparen.

Er bestaan al ledlampen die veel zuiniger zijn, minder snel kapotgaan en minder verblindend zijn dan dimlicht. Het contrast met minder beveiligde verkeersdeelnemers is dan minder. De Europese Unie kan de auto-industrie verplichten dergelijke veilige, zuinige en minder verblindende lampen aan te brengen. Als voormalig Europarlementariër moet Eurlings genoeg ervaring hebben om zich in Brussel te oriënteren, voordat hij zomaar een nieuw regeltje oplegt.

Bron: NRC 13 januari 2008