

Minder verkeersslachtoffers, actie nu!

Vias institute publiceert zijn memorandum met daarin 12 haalbare maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren

Vorig jaar waren er 540 verkeersdoden in ons land. Daarmee zijn we nog ver verwijderd van de doelstelling van maximaal 320 verkeersdoden tegen 2030. Die doelstelling werd op de laatste Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid geformuleerd. Enkele maanden voor de verkiezingen publiceert Vias zijn memorandum met daarin 12 concrete maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers op onze wegen te laten dalen. Heel wat concrete maatregelen die elders hun waarde hebben bewezen, liggen al te lang op tafel zonder ooit uitgevoerd te zijn in ons land. Het gaat dan onder andere over nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders, een rijbewijs met punten of slimme camera's die gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren.

540 doden op onze wegen in 2022

In 2022 kwamen 540 personen om het leven in ons verkeer. Ons land heeft bij de laatste Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid een doelstelling uitgesproken van maximaal 320 verkeersdoden tegen 2030. Zonder bijkomende maatregelen halen we die doelstelling niet.

Voor bepaalde types weggebruikers is de situatie de laatste jaren zelfs verslechterd. Het aantal fietsdoden steeg in 2022 naar het hoogste peil van de laatste 10 jaar. In totaal was 1 op de 3 verkeersdoden een fietser of voetganger.

'Actie nu!'

Het memorandum dat Vias institute vandaag publiceert, kreeg als titel 'Actie nu!'. Over verschillende maatregelen wordt al jaren gediscussieerd, maar is er geen politiek akkoord om ze ook in te voeren. Als alle beleidsmakers samenwerken en hun verantwoordelijkheid nemen, kunnen tientallen levens gered worden.

Dit zijn de 12 maatregelen die Vias graag zo snel mogelijk ingevoerd wil zien:

1) Verlaging van de technische marge van snelheidsmetingen

Momenteel is er in ons land een technische tolerantie van 6 km/u (tot max snelheden van 100 km/u) en 6% boven de 100 km/u. Dat zorgt ervoor dat je binnen een zone 30 pas een boete krijgt vanaf 37 km/u en op autosnelwegen pas vanaf 129 km/u. Die marge is veel te ruim. Vias stelt voor om die marge, net zoals in Nederland en Frankrijk, te laten dalen naar 3km/u of 3% (boven de 100 km/u). Een dergelijke verlaging zou jaarlijks ongeveer 30 levens en 2500 gewonden kunnen besparen.

2) Veralgemening van trajectcontroles bij wegenwerken

Bijna 2 op de 3 Belgische bestuurders (64%) 'vergeten' te vertragen in de buurt van wegenwerken. Werven aan wegenwerken zijn gebieden met een hoog ongevalsrisico. Vias pleit om mobiele trajectcontroles vaker te gebruiken, zeker bij werven die langer zijn dan 1 kilometer en een duurtijd van meer dan 1 week hebben.

3) Goed gedrag van weggebruikers belonen

Door weggebruikers te belonen als ze zich aan de verkeersregels houden, is de boodschap duidelijk: het enige doel van verkeersveiligheidsbeleid is het aantal ongevallen en slachtoffers verminderen. Dit beloningssysteem kan op verschillende manieren worden georganiseerd: bestuurders die een tombolaticket krijgen wanneer ze nuchter zijn bij een alcoholcontrole, een klein geldbedrag dat gedoneerd wordt aan een lokaal goed doel wanneer een bestuurder zich aan de snelheidslimiet houdt, etc.

4) Helm verplichten voor gebruikers van een e-step

Uit Belgische ziekenhuisonderzoek blijkt dat 40% van de slachtoffers met een e-step hoofdletsels oplopen en dat de helm slechts zelden gedragen wordt. Vias wil niet alleen de helm verplichten, maar ook het dragen van een fluo vest 's avonds. Ook zouden enkel steps die op Europees niveau gehomologeerd zijn, gebruikt mogen worden.

5) Nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders

De Belgische bestuurder is te tolerant ten opzichte van alcohol achter het stuur. Vias wil, net zoals in 8 andere EU-landen, een nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders. Als de politiek het wenst, kan de maatregel meteen en zonder bijkomende kosten ingevoerd worden. Het draagvlak voor deze maatregel is in alle landsgedeeltes aanwezig. 6 op de 10 Belgen is voorstander.

6) Invoering van een rijbewijs met punten

In ons land leiden herhaalde verkeersovertredingen zelden tot een verschijning voor de rechtbank. Een rijbewijs met punten is net een goed middel om die recidivisten die keer op keer in de fout blijven gaan adequaat te identificeren en te bestraffen. In Europa zijn er al 22 landen die over een puntenrijbewijs beschikken.

7) Camerasysteem gebruiken om gsm achter het stuur te beboeten

Bij een proefproject van Vias institute op een autosnelweg met deze cameratechnologie bleek dat per uur per rijstrook 14 bestuurders in overtreding waren. De politie kan nooit op dezelfde tijdspanne evenveel bestuurders beboeten die in de fout gaan. In Nederland beboet de politie al met deze technologie binnen een bestaand wettelijk kader.

8) Introductie van een digitaal rijbewijs

Vorig jaar heeft de politie 47 000 inbreuken vastgesteld met betrekking tot het rijbewijs. Dat is het hoogste cijfer van de laatste 10 jaar. De kennis wie over een geldig rijbewijs beschikt, is momenteel niet up-to-date verzameld in een database in ons land. Een digitaal rijbewijs maakt het voor de politie eenvoudiger om rijden zonder geldig rijbewijs te controleren.

9) Verbod op waarschuwingssystemen voor mobiele controles

Meldingssystemen waarin mobiele controles van de politie aangegeven kunnen worden, zijn niet gunstig voor de verkeersveiligheid. Bestuurders denken dat ze door dat systeem steeds gewaarschuwd worden voor een snelheidscamera, waardoor ze menen straffeloos te snel te kunnen rijden op alle plaatsen waar geen camera staat. In werkelijkheid krijgen ze echter 50% meer bekeuringen voor snelheidsovertredingen per afgelegde kilometer, wat bewijst dat ze meer risico's nemen en hun gedrag niet aanpassen. Met die systemen kunnen ook alcoholcontroles gesignaleerd worden. Op die manier kunnen bestuurders die te veel gedronken hebben de controles omzeilen. Vias beveelt aan om die systemen te verbieden.

10) Het bezit en vervoer van lachgas verbieden

18% van de bestuurders tussen 18 en 34 jaar geeft toe maandelijks wel eens te rijden onder invloed van lachgas. Sommige lokale overheden verbieden lachgas, anderen niet. Vias wil de wetgeving harmoniseren en pleit voor een verbod op de verkoop, het bezit en vervoer, net zoals in Nederland.

11) Meer controle op drugs in het verkeer

Drugsgebruik achter het stuur is een groot verkeersveiligheidsprobleem, vooral bij jonge bestuurders. 14% van alle bestuurders tussen 18 en 34 jaar geeft toe maandelijks minstens 1 keer onder invloed van drugs achter het stuur te kruipen. Er moet dus extra geld geïnvesteerd worden in drugscontroles als er naast het systematisch controleren bij een letselongeval ook nog ad random meer controles op drugs moeten gebeuren.

12) Leesbare, kwaliteitsvolle en conflictvrije infrastructuur

In een goede weginrichting vindt elke weggebruiker op natuurlijke wijze zijn plaats. Hoe het wegbeeld eruitziet, hoe herkenbaar de inrichting is en de manier waarop het ons als weggebruiker 'leidt' naar het gewenste gedrag is van groot belang onder andere voor het (beter) respecteren van de snelheidslimieten en de voorrangregels.

Karin Genoe, CEO Vias institute: *'Als wetenschappelijke onderzoeksinstelling stellen we vast dat in het domein van verkeersveiligheid er veel goede intenties zijn, maar er slechts beperkte maatregelen genomen worden. Het gaat eerder over 'correcties' in de wegcode dan echte maatregelen die levens kunnen redden. De structurele maatregelen blijven uit. Met dit memorandum hopen we de aandacht van de politiek te vestigen op de noodzaak om snel te handelen om de vooropgestelde doelstellingen nog te halen.'*

Bekijk het volledige memorandum via: <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/memorandum-2023/>

Contactpersoon

Stef Willems, woordvoerder Vias institute: 0473/85.59.44.