



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Kabinet van de Staatssecretaris



PERSCONFERENTIE VAN 22 JULI 2008

Voorstelling van de campagne
“Als je te snel rijdt, zie je hem (haar) niet”
28/07 – 24/08/2008



Etienne SCHOUPPE

Staatssecretaris voor Mobiliteit

Voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid



Inleiding

Overdreven of onaangepaste snelheid vergroot zowel het risico op een ongeval als de ernst ervan. Dat is op zich niets nieuws, het is een basisgegeven in de verkeersveiligheid. Niettemin stellen we nog steeds vast dat heel wat bestuurders zich niet aan de snelheidsbeperkingen houden, of hun snelheid niet aanpassen aan de omstandigheden.

Als we de doelstelling willen halen om het aantal verkeersdoden tegen 2010 te halveren, dan moet daar dringend verandering in komen. De sensibilisatiecampagne die we vandaag aan u voorstellen, moet daar alvast toe bijdragen. Ze wil mensen aan het denken zetten over hun snelheidsgedrag en hen aansporen om hun verantwoordelijkheid op te nemen in het verkeer. Veel ongevallen kunnen immers perfect worden voorkomen op voorwaarde dat weggebruikers hun gedrag aanpassen.

Te snel rijden, een “onschuldige” overtreding?

Nog al te vaak wordt te snel rijden vergoelijkend afgedaan als een “onschuldige” overtreding. Daarom blijft het belangrijk om telkens weer te hameren op de zware gevolgen die overdreven en onaangepaste snelheid kan hebben.

Diverse studies bewijzen dat snelheid een doorslaggevende factor is in 30% van de dodelijke ongevallen¹. Omgerekend naar de Belgische cijfers betekent het dat jaarlijks meer dan 300 mensen om het leven komen bij ongevallen waarin overdreven en onaangepaste snelheid een rechtstreekse rol speelt.² Die slachtoffers vallen natuurlijk niet alleen bij de snelheidsduivels zelf, maar ook bij de passagiers en andere weggebruikers.

Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid maakte een analyse van het aantal verkeersdoden aan de hand van de verschillende conflicttypes³. Daaruit blijkt dat 61,2% van de ongevallen met personenwagens éézijdige ongevallen zijn. 30% daarvan gaat van de weg af zonder dat er eerst gebotst wordt. Het gaat hier om een opmerkelijke vaststelling die er op wijst dat onder meer onaangepaste snelheid een belangrijk aandachtspunt moet zijn.

Het verband tussen snelheid en ongevallen

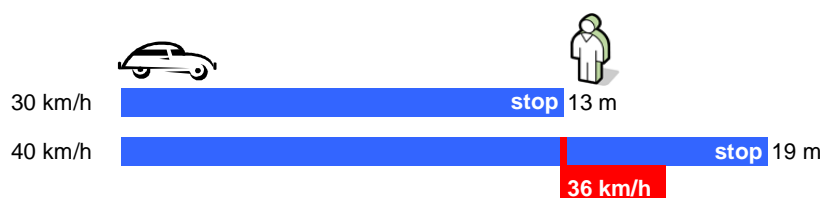
Snelheid vergroot in de eerste plaats het risico om in een ongeval betrokken te raken. Bij hogere rijsnelheden heb je immers minder tijd om informatie te verwerken en te reageren. Met de snelheid stijgt bovendien de afstand die je nodig hebt om te kunnen stoppen: hoe hoger de gereden snelheid, hoe langer de afstand die je aflegt tijdens de reactietijd, en hoe langer de remafstand. Dit alles maakt het moeilijker om een botsing te voorkomen.

¹ N. N. Bowie & M. Waltz (1994). "Data Analysis of the Speed-Related Crash Issue". Auto and Traffic Safety, Vol. 2. Transportation Research Board (1998). "Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits". Special report 254. Transportation Research Board (TRB). National Academy Press, Washington DC.

² Berekening op basis van de ongevallenstatistieken voor 2006 (bron: FOD Economie)

³ Observatorium voor de Verkeersveiligheid (2008). Evolutie van de verkeersveiligheid in België 2000-2006. Algemene vaststellingen. Online beschikbaar via http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm

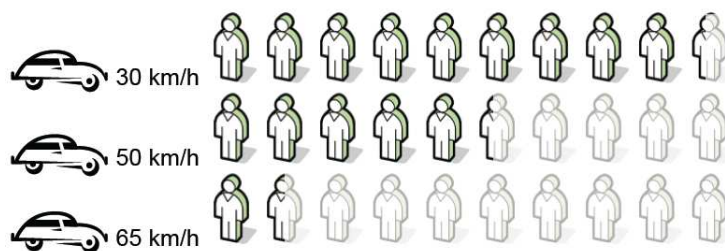
Een simpel voorbeeld: met 30 km/u kan een opmerkzame bestuurder nog net stoppen voor een kind dat 13 meter verder plots de straat oploopt. Met 40 km/u heeft hij 19 meter nodig om te stoppen, en bedraagt zijn snelheid op het moment dat hij het kind aanrijdt, nog 36 km/u. Een verschil van 6 meter, dat het verschil kan betekenen tussen leven en dood... (zie Figuur 1).



Figuur 1 - Stopafstand en botsingssnelheid bij 30 en 40 km/u

Snelheid verergert immers ook de gevolgen van een ongeval. Hogere rijnsnelheden leiden tot hogere botssnelheden, en daarmee tot meer materiële schade en ernstiger letsel. Hoewel auto's tegenwoordig een stuk beter uitgerust zijn om de inzittenden te beschermen bij een ongeval, toch blijven de krachten die vrijkomen bij een botsing enorm sterk in verhouding tot de fysieke kwetsbaarheid van de mens. Snelheid speelt daarbij een kapitale rol: bij een botssnelheid van 80 km/u lopen de inzittenden 20 keer meer risico om te overlijden dan bij 30 km/u⁴.

Die kwetsbaarheid komt nog veel sterker tot uiting bij botsingen met zwakke weggebruikers. Voetgangers, (brom)fietsers en ook motorfietsers hebben immers geen koetswerk om zich heen dat hen bij een botsing kan beschermen. Zo dalen de overlevingskansen van een voetganger die door een personenauto wordt aangereden drastisch als de snelheid toeneemt: bij een botsing met 30 km/u overlijdt 'slechts' 5% van de voetgangers; bij een snelheid van 50 km/u is dat al 45% en bij 65 km/u overlijdt zelfs 85% (zie Figuur 2)⁵.



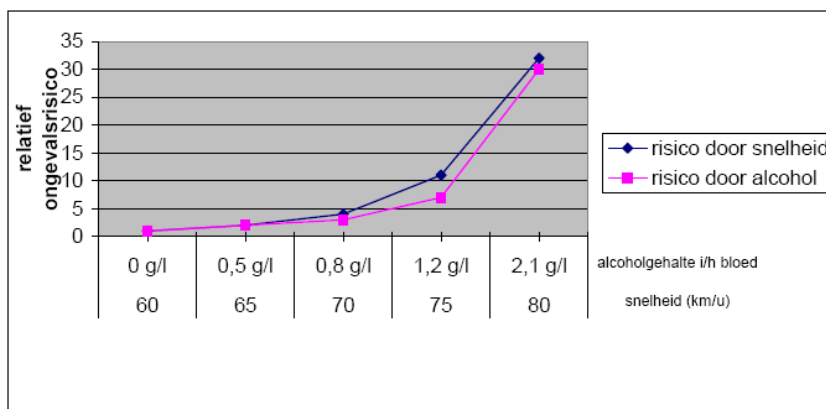
Figuur 2 - Overlevingskansen voor voetgangers volgens snelheid bij aanrijding

Onderzoek toont aan dat de risico's van overdreven snelheid minstens zo groot zijn als die van drinken en rijden. Automobilisten die binnen de bebouwde kom 5 km/u te snel rijden, hebben dubbel zoveel risico op een letselongeval dan zij die zich precies aan de limiet houden. Bij 10 km/u te snel is het risico 4 keer zo groot, bij 15 km/u te snel 10 keer.

⁴ IIHS, 1987

⁵ Ashton and Mackay (1979), geciteerd in ETSC (1995)

De risicoverhoging is te vergelijken met deze van bestuurders die respectievelijk 0,5, 0,8 en 1,2 promille alcohol in het bloed hebben⁶... (zie Figuur 3).



Figuur 3 - Vergelijking tussen het risico op een letselongeval door overdreven snelheid en het rijden onder invloed van alcohol, op een stedelijke verkeersas met 60 km/u-limiet (bron: OESO)

Snelheid minderen = ongevallen vermijden

Het is bewezen dat zelfs een minieme snelheidstoename of –afname al een sterke invloed heeft op het ongevalsrisico en de ernst van de ongevallen. Zo blijkt dat een toename van de gemiddelde snelheid met 1 km/u het aantal ongevallen op de autosnelweg met 2% doet stijgen, en binnen de bebouwde kom met 4%. Bovendien blijkt een wijziging van de snelheid een groter effect te hebben op ernstige ongevallen dan op lichte ongevallen, en dit ongeacht het wegtype⁷.

Maatregelen om de snelheid te verlagen zijn dus van kapitaal belang om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Door een daling van de gemiddelde snelheid van 2 km/u in alle snelheidsregimes in 2006 hadden we ongeveer 120 levens kunnen redden. Hoe meer de gemiddelde snelheid daalt, hoe groter het aantal levens dat gered wordt.

Mentaliteit evolueert, gedrag volgt langzaam

Uit een attitudemeting die het BIVV in 2006 uitvoerde, blijkt dat 21,7 % van de bevroegden snel rijden beschouwt als een manier om tijd te winnen; 63,1 % vindt snel rijden sociaal onaanvaardbaar, en 76,6 % is van mening dat snel rijden gelijkstaat met je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten.⁸

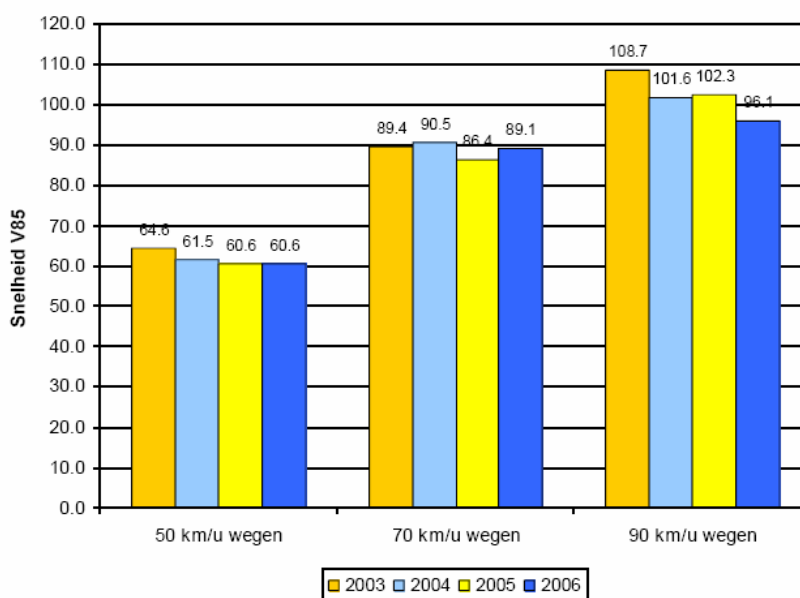
⁶ Kloeden et al. (1997)

⁷ G. Nilsson (1982). "The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden". In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption, Dublin. G. Nilsson (2004). "Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety". Bulletin 221, Lund Institute of Technology, Lund. R. Elvik, P. Christensen. & A. Amundsen (2004). "Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model". TØI report 740/2004. Institute of Transport Economics TOI, Oslo.

⁸ BIVV, *Attitudemeting 2006*.

Deze cijfers staan in duidelijk contrast met de meting van 2001, waar de resultaten respectievelijk 59 %, 56 % en 52 % bedroegen⁹. Volgens de veiligheidsmonitor-enquête van de Federale Politie wordt onaangepaste snelheid door de meerderheid van de bevolking trouwens ook aangeduid als belangrijkste buurtprobleem¹⁰.

Die attitudewijziging wordt echter nauwelijks weerspiegeld in het gedrag, zo blijkt uit de jaarlijkse metingen van het BIVV. Deze tonen aan dat de snelheidslimieten in ons land slechts in beperkte mate worden nageleefd. De grootste problemen stellen zich op de 70km/u-wegen. Zowel de gemiddelde snelheid als de snelheid die door 85% van de bestuurders wordt gerespecteerd (V85) liggen er hoger dan de maximumsnelheid. In de 50km/u-zones ligt de gemiddelde snelheid rond de wettelijke limiet, maar blijft de V85 bijna 10 kilometer boven de maximumgrens (zie Figuur 4).



Figuur 4 - Evolutie van de V85 (= maximum gereden snelheid door 85% van de bestuurders) volgens snelheidsregime, 2003-2006 (Bron: BIVV)

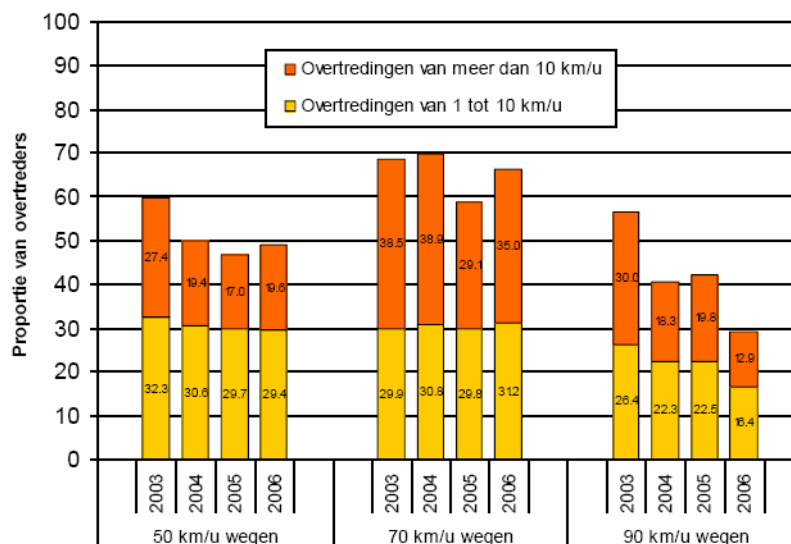
Het percentage overtreders blijft hoog voor alle snelheidsregimes. Bovendien is er een hoge proportie van overtredingen van meer dan 10 km/u. Ze vormen meer dan de helft van de overtredingen op 70 km/u-wegen. De overtredingspercentages blijven status-quo voor 50 en 70 km/u-wegen, terwijl er tussen 2003 en 2006 een opmerkelijke vooruitgang werd geboekt voor 90 km/u-wegen (zie Figuur 5). Het percentage overtredingen van meer dan 10 km/u te snel bedraagt in 2006 echter nog altijd 12,9%, terwijl de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2002 een percentage van 5% vooropstelden¹¹.

⁹ BIVV, *Attitudemeting 2001*.

¹⁰ Federale Politie, Directie van de Nationale Gegevensbank, *Veiligheidsmonitor 2006*.

¹¹ Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). Dossier 1: Overdreven en onaangepaste snelheid. Beschikbaar op

<http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=nl>



Figuur 5 - Evolutie van het percentage overtreders volgens snelheidsregime, 2003-2006 (Bron: BIVV)

Daarbij komt nog dat de maximumlimiet die de borden aangeven, in sommige omstandigheden al te snel kan zijn, bijvoorbeeld bij slecht weer, bij slechte zichtbaarheid of wanneer er veel voetgangers en fietsers in de buurt zijn. Als het regent na een lange periode van droogte kan de weg zelfs spekglad worden. Je bent dan verplicht om je snelheid aan te passen. De wegcode vermeldt immers duidelijk dat “elke bestuurder [...] zijn snelheid [moet] regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in ’t bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig”. Een verantwoorde snelheid is dus een snelheid die rekening houdt met al deze factoren.

Geïntegreerde aanpak

Het probleem van overdreven en onaangepaste snelheid dient vanuit verschillende invalshoeken te worden aangepakt. Een combinatie van maatregelen verhoogt het effect van elke maatregel afzonderlijk. Een efficiënt snelheidsbeleid vereist een geïntegreerde, systematische en gecoördineerde aanpak.

Het bepalen van geloofwaardige en realistische snelheidslimieten is daarin de eerste stap. De snelheidslimiet moet een weerspiegeling zijn van de snelheid die in normale omstandigheden als veilig kan beschouwd worden, afhankelijk van het type weg, de verkeerssamenstelling en de plaatsgesteldheid. Ten tweede moeten bestuurders overal behoorlijk worden ingelicht over de geldende snelheidslimiet. Vaste verkeersborden en wegmarkeringen zijn daarvoor de meest gebruikelijke middelen, maar ook variabele signalisatie en toepassingen gebaseerd op GPS-technologie doen gaandeweg hun intrede. Daarnaast zijn snelheidsremmers nodig op plaatsen waar snelheid een bijzonder risico inhoudt (schoolomgevingen, oversteekplaatsen, kruispunten,...).

Maar zelfs als aan deze voorwaarden is voldaan, dan nog zullen er bestuurders zijn die er bewust voor kiezen om te snel te rijden. Net zoals voor andere overtredingen geldt ook hier dat een verhoging van de pakkans het probleemgedrag kan doen afnemen. Uit onderzoek blijkt trouwens dat een meerderheid van de bestuurders zelf verklaart dat een grotere pakkans hen het meest zou aanmoedigen om de voet van het gaspedaal te halen. Verder blijven sensibilisatiecampagnes absoluut noodzakelijk, enerzijds om het draagvlak voor de andere maatregelen te vergroten, anderzijds om in te spelen op de attitudes en overtuigingen die bestuurders kunnen motiveren om hun snelheid te minderen. Op die manier helpen sensibilisatiecampagnes om het snelheidsgedrag op een duurzame wijze te veranderen en het aantal ongevallen dat te wijten is aan snelheid, terug te dringen.

Conclusie

Indien de gemiddelde snelheid met slechts 2 km/u zou dalen, dan zouden we er in één jaar tijd in slagen om 120 levens te redden... De strijd tegen overdreven en onaangepaste snelheid is dus van kapitaal belang om de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid te realiseren, namelijk het aantal verkeersdoden tegen 2010 laten dalen tot maximum 750, en tegen 2015 tot maximum 500.

Hoewel de toestand langzaam verbetert, zijn bijkomende inspanningen nodig om nog meer weggebruikers ertoe aan te zetten om de snelheidslimieten te respecteren. Een geïntegreerde aanpak waarbij controles en sensibilisatie worden gecombineerd, speelt daarbij een sleutelrol.

Wie betrapt wordt op te snel rijden, riskeert minstens een onmiddellijke inning van 50 euro. Vanaf 10 km/u boven de toegelaten snelheid, stijgen de bedragen per km/u die men te snel rijdt. Zware overtreders worden onmiddellijk doorverwezen naar de rechter. Hoe meer gevaar men veroorzaakt, hoe zwaarder dus de straf. Dat is niet meer dan logisch, want wie te snel rijdt, is een risico voor zichzelf en voor de anderen.