

Bart Van Hoorebeeck, Centrum voor Sociaal Beleid (UFSIA), voorheen werkzaam bij het BIVV
 Johan De Mol, Centrum Duurzame ontwikkeling (RU Gent)

Belgen en intelligente snelheidsbegrenzing

Bezorgdheid over verkeersveiligheid

In het vorige nummer van *Verkeersspecialist* brachten we de ervaringen van vrachtwagenbestuurders met snelheidsbegrenzing in kaart. In dit artikel ligt de nadruk op de maatschappelijke aanvaarding van intelligente snelheidsbegrenzing (ISA). De bevindingen volgen ook deze keer uit een onderzoek van DWTC, de federale dienst voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden. De onderzoekers peilden naar de mening van zowel beroepschauffeurs en vervoerbedrijven als alle verkeersdeelnemers rond aanvaarding en verkeersveiligheid. Ze kwamen tot verrassende resultaten.

De recente interesse voor voertuig-technische snelheidsbeheersing is gegroeid uit een concrete nood. Ondanks de bestaande maatregelen, gericht op remming van de snelheid en handhaving van de regels in verband met snelheid, rijden chauffeurs nog steeds te hard. Dit gedrag eist een zware tol: (dodelijke) ongevallen, economisch verlies, subjectieve onveiligheid bij andere (vooral 'zwakkere') weggebruikers en nadelige milieueffecten van de verhoogde uitstoot van schadelijke stoffen.

De huidige middelen waarmee de overheid overdreven snelheid aanpakt, lijken echter onvoldoende. Hoewel de huidige snelheidslimieten vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zeker legitiem zijn, moet er toch worden gedacht aan nieuwe maatregelen die de naleving van de snelheidslimieten beter garanderen. Hier dient zich de intelligente snelheidsbegrenzer onmiskenbaar aan.

Definitie

Een snelheidsbegrenzer is een toestel dat de snelheid kan aanpassen aan het type weg waarop de wagen zich bevindt. Hiervoor krijgt het sig-



De huidige middelen waarmee overdreven snelheid wordt aangepakt, lijken onvoldoende.

nalen van buiten de wagen waardoor het overal weet wat de toegelaten snelheid is. Deze snelheidsadaptor kan op verschillende manieren ingesteld worden:

- Vooreerst is er de waarschuwingsfunctie, die slechts informeren of adviserend werkt (open systeem). Het apparaat geeft aan de bestuurder een signaal of een tegendruk op het gaspedaal zodra de toegelaten snelheid is bereikt.

Toch kan de chauffeur in dit open systeem nog steeds zelf beslissen om harder te rijden ondanks deze waarschuwing;

- De tweede mogelijkheid is het daadwerkelijk begrenzen en de snelheid verplicht opleggen (gesloten systeem). Het apparaat geeft een signaal aan de motor bij het bereiken van de snelheidslimiet zodat de toegelaten snelheid niet kan worden overschreden.

De 'intelligentie' van de snelheidsbegrenzer biedt trouwens nog meer mogelijkheden. Zo kan de snelheid aangepast worden aan wegwerkzaamheden, klimatologische omstandigheden, files en verkeersdrukte. Hiervoor is echter, naast andere technische hulpmiddelen, vooral een dynamisch verkeersmanagement nodig.

Aanvaardbaarheid

De mogelijke doeltreffendheid van de voertuigtechnische snelheidsbegrenzing betekent terzelfder tijd de sterkte en de zwakte voor de mogelijke aanvaardbaarheid. In het huidige maatschappelijke klimaat kan je verwachten dat sommige verkeersdeelnemers de snelheidsbegrenzer als een aanslag op de individuele vrijheid beschouwen. Daarom startten het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent en het BIVV een studie rond de publieke aanvaarding van zo'n snelheidsbeperkende maatregel. Deze aanvaarding bepaalt immers mee de maatschappelijke haalbaarheid van deze maatregel. Er moet dus worden nagegaan op welke manier de voertuigtechnische snelheidsbegrenzing aanvaardbaar kan zijn en welke beleidsvoorbereidingen er kunnen worden getroffen om het draagvlak of de publieke aanvaarding te vergroten.

Om de aanvaardbaarheid van ISA te meten, werden twee enquêtes afgenomen, enerzijds bij alle verkeersdeelnemers en anderzijds bij beroepschauffeurs en vervoerbedrijven.

Draagvlakonderzoek bij alle verkeersdeelnemers

Inhoudelijk kozen de onderzoekers voor een vraagstelling die verder gaat dan het onderzoeken van de



In woonwijken en zone 30 is het effectief respecteren van de snelheidslimieten het grootst.

concrete houding van de bevolking tegenover ISA. Zo werden ook houdingen tegenover het beleid, de probleemdefiniëring van te snel rijden en meer algemene houdingen tegenover snelheid in de vragen opgenomen.

Telefonische enquête

Uit een afweging van inhoudelijke, methodologische en budgettaire aspecten kwam een telefonische bevolkingsenquête als de beste onderzoeksmethode naar voren. Alle inwoners tussen 15 en 80 jaar oud werden in dit onderzoek betrokken. Een verdere afbakening naar bijvoorbeeld de rijbewijshouders toe, leek verkeerd aangezien het hier gaat om een thematiek die relevant is voor iedereen die zich op de openbare weg begeeft.

Uiteindelijk werden 2.507 enquêtes afgenomen, waarmee de betrachte steekproefomvang gehaald werd ⁽¹⁾ met een netto responsratio van 73 %. Om op socio-demografisch vlak de representativiteit te verzekeren, werden gepaste wegingscoëfficiënten voor de respondenten berekend ⁽²⁾.

Overdreven snelheid en de aanpak ervan

Aan de respondenten werd gevraagd om aan te geven hoe frequent zij te snel rijden. Als het over verboden gedrag gaat, is er steeds discussie over de waarde van zelfrapportage, maar vanuit de veronderstelling dat te snel rijden door de meeste mensen niet als 'crimineel' gepercipieerd wordt, kan hier toch een grote eerlijkheid vermoed worden.

Tabel 1 geeft aan dat in de woonwijken en zone 30 het effectief respecteren van de snelheidslimieten het grootst is. Bijna twee op drie respondenten zegt er nooit te snel te rijden. Voor de snelwegen is het aantal overtreders hoger, maar het is nog altijd 'slechts' 13,5 % die er vaak of altijd te snel rijdt zodat het verschil met de bebouwde kom niet zo groot is (9,6 %). Bestuurders zijn natuurlijk wel afhankelijk van de bezettingsgraad van de weg, files, verkeersongevallen en weersomstandigheden.

1. Op basis van de steekproefgrootte kunnen we stellen dat een voor een bepaald kenmerk vastgesteld percentage van 50 % minder dan 2 procentpunten zal afwijken van het percentage in de volledige populatie dat dit kenmerk heeft. Deze inschatting heeft een zekerheid van 95 %.

2. Voor meer gedetailleerde uitleg over de methodologie, zie Van Hoorebeek, B., "Naar een maatschappelijk draagvlak voor snelheidsbegrenzers in een intrinsiek veilige omgeving", Brussel, BIVV, 2000.

rijdt te snel...	nooit	soms	regelmatig	zeer veel	altijd
op snelwegen	37,4	36,4	12,8	7,6	5,9
buiten bebouwde kom	44,2	40,8	9,5	3,3	2,2
in bebouwde kom	42,6	36,5	11,3	5,3	4,3
in woonwijk / zone 30	63,8	25,9	4,2	2,7	3,5

Tabel 1: Bestuurders en hun snelheidsgedrag binnen verschillende regimes (in %).

De antwoorden op vragen naar algemene attitudes rond het snel rijden vertonen verrassende resultaten. Weinig mensen zien snel rijden als een bron van plezier of vrijheid (12,2 %) of ervaren het als opwindend (13,1 %). Minder dan een kwart van de respondenten gelooft dat snel rijden tijd bespaart en meer dan acht op tien ziet de auto enkel als vervoermiddel. Er lijkt dus een eerder kleine groep van mensen te bestaan voor wie met de wagen rijden een 'meerwaarde' heeft. Deze groep lijkt geconcentreerd bij de mensen die bijna dagelijks met de wagen rijden.

 **Slechts voor een kleine groep mensen lijkt de auto een 'meerwaarde' te hebben.**

Ook wat de inschatting van de eventuele gevaren betreft, lijkt het oordeel over snelheid overwegend negatief. Zowat acht op tien van de respondenten noemt snel rijden 'gevaarlijk' en 'roekeloos', terwijl slechts 13,4 % het 'sportief' vindt. De perceptie van het gevaar is beduidend minder aanwezig bij de frequente autogebruikers. Voetgangers, motorrijders en fietsers ervaren het te snel rijden van andere weggebruikers het meest als onveilig. Van de mensen die zich op deze

snelheidslimiet	veel te laag	te laag	goed zo	te hoog	veel te hoog
autosnelwegen 120	3,5	29,3	62,4	3,9	1
buiten bebouwde kom 90	0,6	8,7	78,8	11	0,8
in bebouwde kom 50	1,5	23	66,3	8,3	1
woonwijk zone 30	3,4	23,3	70,8	2,4	0,2

Tabel 2: Oordelen over snelheidslimieten (in %).


gebruik van...	helemaal oneens	oneens	noch eens, noch oneens	eens	helemaal eens
onbemande camera's	15,3	13,7	9,4	24,8	36,8
infrastructuur	18,1	16,6	8,7	26,5	30,2
campagnes	7,7	9,5	10,4	25,6	46,7
politiecontroles	3,9	4,4	7,3	30	54,5
zorgen voor veiliger verkeer...	helemaal niet	eerder niet	neutraal	eerder wel	zeker wel
onbemande camera's	21	16,7	15,8	22,4	24,1
infrastructuur	14,5	10,7	12,4	30,4	32
campagnes	13	16,8	21,8	28,1	20,3
politiecontroles	4,2	4,1	10,8	32,4	48,6

Tabel 3: Oordelen over huidige maatregelen tegen te snel rijden (in %).

manieren in het verkeer begeven, beaamt telkens minstens driekwart dit.

Een belangrijke vaststelling is dat de bestaande snelheidslimieten op een sterke aanvaarding kunnen rekenen (Tabel 2). Een zeer ruime meerderheid vindt voor elk aangeboden wegtype de beperkingen goed zoals ze zijn. Zelfs de 120 km/u op snelwegen wordt door meer dan zes op tien van de respondenten goed bevonden. Verder heeft het onderzoek vastgesteld dat voor de wegen

binnen en buiten de bebouwde kom zowat één op tien van de respondenten de huidige limieten nog te hoog vindt. Het aantal mensen dat de snelheidslimiet te hoog vindt voor snelwegen en woonwijken, is daarentegen zeer laag. Eén op drie vindt de 120-limiet op snelwegen echter te laag. Onder diegenen die dagelijks met de wagen rijden, loopt de groep die de limiet op snelwegen te laag vindt op tot 43,6 %. Onder diegenen die nooit rijden is dit nog 12,6 %.

 **Een zeer ruime meerderheid vindt voor elk aangeboden wegtype de beperkingen goed zoals ze zijn.**

De respondenten moesten verder oordelen over bestaande maatregelen, zoals onbemande camera's, verkeersremmende infrastructuur, campagnes en politiecontroles. Volgens tabel 3 heeft slechts een minderheid bezwaren tegen elk van deze maatregelen. Achter de controversiële onbemande camera's schaarft zich zelfs een meerderheid van zes op tien mensen. Ook hier tekent zich een groot verschil af tussen wie wel of niet zelf met de wagen rijdt. Van wie nooit met de wagen rijdt, is meer dan driekwart



Zes op tien respondenten vindt de snelheidslimiet van 120 km/uur op snelwegen aanvaardbaar, drie op de tien vindt ze te laag.

gebruik van ISA...	helemaal oneens	oneens	noch eens, noch oneens	eens	helemaal eens
limiterend	18,8	11,7	10,8	22,4	36,3

Tabel 4: Percentage (on)eens met limiterende intelligente snelheidsbegrenzing.

gebruik van limiterende ISA	helemaal oneens	oneens	noch eens, noch oneens	eens	helemaal eens
op snelwegen	38,2	22	13,1	16,2	10,5
buiten bebouwde kom	25,5	21,9	16,4	23,8	12,3
in bebouwde kom	21,1	10,9	11,7	30,2	26,1
woonwijken zone 30	20,6	11,3	10,3	23,7	34,1
gebruik van signalerende ISA	helemaal oneens	oneens	noch eens, noch oneens	eens	helemaal eens
	11	7	11,5	30,5	40

Tabel 5: Over de limiterende en signalerende ISA.

het eens met het gebruik van onbemande camera's. Onder de dagelijkse automobilisten ligt de aanhang beduidend lager, maar toch nog boven de helft. De uitgesproken steun voor politiecontroles is opmerkelijk. Bijna 85 % van de respondenten is het eens of helemaal eens met deze maatregel, waarvan meer dan de helft het volledig eens is. De politiecontroles wordt ook een grote efficiëntie toegekend. Acht op tien respondenten vindt dat deze bijdragen tot een veiliger verkeer, waarmee ze boven de andere maatregelen uitsteken. Campagnes en onbemande camera's vinden geen meerderheid die in hun doeltreffendheid gelooft.

Intelligente snelheidsbegrenzing: eerder een logische stap dan een schrikbeeld

De kern van deze studie is het peilen naar de aanvaarding van intelligente snelheidsbegrenzing. Daarom werd de werking van de snelheidsbegrenzer aan de respondenten uitgelegd zonder technische bijzonderheden.

Ondanks de ingrijpendheid van deze maatregel en de vrees die een onbekend, technisch en controlerend systeem oproept, is er toch een meerderheid van bijna zes op tien mensen die het eens zou zijn met het invoeren van intelligente snelheidsbegrenzing die volledig limiteert (Tabel 4). Slechts drie op tien mensen kant zich in de enquête tegen een limiterende snelheidsbe-

grenzer. Dit is een zeer bemoedigend resultaat. Hiermee lijkt deze eerste beoordeling van ISA in het verlengde te liggen van de resultaten die rond snelheid in het algemeen en probleemperceptie werden vastgesteld. Verder kan worden verwacht dat de groep aanhangers van de snelheidsbegrenzer nog zal toenemen naarmate de bekendheid ervan groeit. Daarenboven zullen de gunstige effecten die uit test- en demoprojecten blijken, de aanvaarding nog verhogen. Anderzijds moet opgemerkt worden dat het voorleggen van het principe van ISA in een enquête iets vrijblijvend heeft. Het is niet zeker zo dat, wanneer de implementatie aan de orde zou zijn en mensen de gevolgen beter kunnen inschatten, de resultaten nog even gunstig zouden zijn.



Slechts drie op tien mensen kant zich tegen een limiterende snelheidsbegrenzer.

De aanhang voor deze maatregel is duidelijk afhankelijk van de frequentie waarmee men zelf met de wagen rijdt. Bij de mensen die niet met de wagen rijden, loopt de aanhang voor een effectief begrenzend ISA op tot driekwart. Bij wie dagelijks rijdt, is nog net de helft voor de maatregel te vinden en is 38 % het oneens.

Aan de mensen die het niet eens zijn met de limiterende ISA, werd gevraagd of ze ISA op bepaalde

wegen wel zouden aanvaarden. Daarna werd hen gevraagd of ze het wel eens konden zijn met de invoering van het begrenzingssysteem dat de bestuurder slechts waarschuwt (signaal) als men te snel rijdt (Tabel 5). Van de mensen die het niet eens waren met de invoering van ISA op alle wegtypes, is een meerderheid wel voorstander van de invoering ervan in woonwijken en bebouwde kommen. Zoals te verwachten, is de weerstand het grootst tegen het gebruik ervan op snelwegen. Daarnaast is zeven op tien van de mensen die tegen een limiterende ISA was, het eens met de invoering van een ISA-systeem dat overdreven snelheid enkel signaleert.

Wanneer men er nu vanuit gaat dat mensen die het eens zijn met de effectief limiterende snelheidsbegrenzer ook voorstander zullen zijn van de 'zachte' implementatie (in vergelijking met de huidige situatie zonder begrenzing) dan is 87,6 % het eens met de signalerende snelheidsbegrenzing. Dit opent zeker perspectieven voor de implementatie van dergelijke systemen.



87,6 % is het eens met de signalerende snelheidsbegrenzing.

Wanneer men een dergelijke redenering ook toepast om de groep die het eens is met een limiterende ISA in het algemeen, te koppelen aan diegenen die het eens zijn met limiterende begrenzing voor bepaalde regimes, komen we eveneens tot hoge aanvaardingspercentages. Voor woonwijken en bebouwde kommen telt de groep die het eens is met een limiterende begrenzer ongeveer 80 %, en voor de hogere snelheidsregimes rond de 70 %.

Veiliger verkeer?

Aan alle respondenten werd voor beide varianten van ISA gevraagd of ze meenden of deze zou bijdragen tot een veiliger verkeer. We zien in Tabel 6 dat er weinig verschil is in de omvang van de groepen mensen die achter deze systemen staan. In beide gevallen meent ongeveer 63 %

dat ISA zou bijdragen tot een veiliger verkeer. Minder dan een kwart meent dat dit niet het geval zou zijn. Driekwart van wie nooit met de wagen rijdt, meent dat een limiterende ISA de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Van de mensen die dagelijks met de wagen rijden, is 58,3 % overtuigd van de effectiviteit van deze maatregel. Voor een signalerend ISA ligt het oordeel van deze groepen iets dichterbij elkaar. Zes op tien van de dagelijkse automobilisten en zeven op tien van wie nooit rijdt, gelooft in de effectiviteit ervan.

Financiële vragen over mogelijk implementatiebeleid

Aangezien een eventueel implementatiebeleid oog zal moeten hebben voor de financiële kant van de zaak, werden nog twee vragen toegevoegd die hierop betrekking hebben. Aan die mensen die zich voorstander van één van de implementatievormen toonden, werd de vraag gesteld of ze bereid zouden zijn om 10.000 frank te betalen voor de implementatie van het systeem in hun wagen. Hierop werd zeer verdeeld geantwoord: iets minder mensen dan degenen die dit bedrag wel willen betalen, zeggen hiertoe niet bereid te zijn. Aan de mensen die tegen intelligente snelheidsbegrenzing zijn, werd gevraagd of ze het systeem wel zouden aanvaarden als daardoor hun autoverzekering substantieel goedkoper zou worden. Ook hier zijn de antwoorden verdeeld met veel onbeslist: zowat een derde van de tegenstanders wil onder dergelijke voorwaarde het systeem wel aanvaarden.

Wanneer de bevindingen over de aanvaarding van ISA gekruist worden met een aantal andere variabelen, krijgt men opmerkelijke verschillen tussen bevolkingsgroepen te zien. Wat de regionale verschillen



44% van de vervoerbedrijven gelooft dat ISA de verkeersveiligheid kan verhogen.

betreft, valt het op dat Brussel minder gewonnen lijkt voor snelheidsbegrenzing dan de andere regio's. Het verschil tussen mannen en vrouwen is zeer opvallend. Bij mannen wordt er geen meerderheid gevonden die voor een limiterende snelheidsbegrenzer is. Naar leeftijdscategorie zijn de respondenten tussen 20 en 40 jaar de begrenzer het minst genegen.

Draagvlakonderzoek bij vrachtwagenbestuurders en vervoerbedrijven

In de uitvoering van de enquête bij vrachtwagenbestuurders en vervoerbedrijven over het gebruik van de maximale snelheidsbegrenzer (zie *Verkeersspecialist nr. 69*, p. 3-9) werd gepeild naar de houding rond de intelligente snelheidsbegrenzer voor alle voertuigen. De resultaten zijn om twee redenen uiterst belangrijk: vooreerst kennen de beroepschauffeurs alle voor- en nadelen van de maximale snelheidsbegrenzer en ten tweede staat deze specifieke groep eerder nega-

tief tegenover de maximale snelheidsbegrenzer.

Het belang van de antwoorden ligt niet alleen in het absolute resultaat voor of tegen, maar ook in de redenen die hiervoor worden aangehaald. Uit de motivaties kan het beleid immers de nodige gegevens halen om draagvlakversterkende maatregelen op te bouwen.

Verkeersveiligheid

Bij de vraagstelling werd niet louter geopteerd voor een voor of tegen; er werd ook gevraagd of de (intelligente) snelheidsbegrenzer voor alle voertuigen de verkeersveiligheid kan verhogen. De respondent kon kiezen uit verschillende verantwoordingen.

Bij de beroepschauffeurs is 45 % er van overtuigd dat ISA de verkeersveiligheid bevordert. Een gelijkaardig resultaat werd verkregen bij de bedrijven: volgens 44 % kan met ISA de verkeersveiligheid verhogen terwijl 46 % daar niet van overtuigd is.

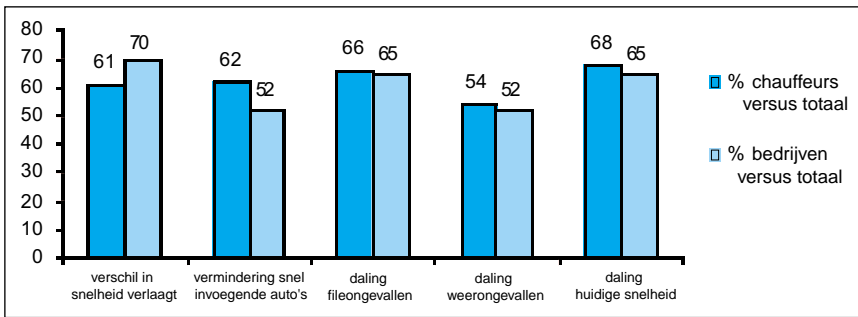


Een groot deel van de beroepschauffeurs en bedrijven gelooft dat ISA de verkeersveiligheid kan verhogen.

Dit zijn opmerkelijke resultaten. De respondenten kunnen immers zeer

ISA zorgt voor veiliger verkeer	helemaal niet	eerder niet	neutraal	eerder wel	zeker wel
limiterend	13,8	10,5	12,6	27,2	35,8
signalerend	11,2	12,5	13,5	33,4	29,4

Tabel 6: Inschatting doeltreffendheid ISA (in %).



Grafiek 1: ISA bevordert de verkeersveiligheid.

goed de gevolgen van een dergelijk systeem inschatten, bovendien hebben zij al kennis gemaakt met de improvisatorische invoering van de maximale snelheidsbegrenzer. Aangezien zowel de beroepschauffeurs als de vervoerbedrijven de maximale snelheidsbegrenzer eerder negatief evalueerden, ligt het aantal respondenten dat ISA bevorderlijk vindt voor de verkeersveiligheid opmerkelijk hoog. Als de beroepschauffeurs immers menen dat de maximale snelheidsbegrenzer volgens hen niet leidt tot veiliger verkeer of tot ontspannen rijden, maar wel tot filevorming en meer stress, zou het een grote stap betekenen om aan te geven dat de intelligente snelheidsbegrenzer voor alle voertuigen wel de verkeersveiligheid kan verhogen. Of men dit resultaat simplistisch kan wegwuiven met een soort van weerwraak voor het gedrag van bestuurders van snelrijdende en op het laatste moment invoegende personenwagens, is weinig waarschijnlijk. De kans is trouwens groot dat deze respondenten zelf of hun gezinsleden met een personenwagen rijden.

De bedrijven die ISA als positief voor de verkeersveiligheid beschouwen (zie grafiek 1), kiezen in belangrijke mate voor de daling van de snelheid. Zowel de daling van het verschil in snelheid als de daling van de huidige snelheid scoren hoog, respectievelijk 70 en 65 %. Voor de chauffeurs ligt het voordeel van ISA vooral in de daling van de huidige snelheid (68 %), op de voet gevolgd door de daling van het aantal fileongevallen. Dit laatste geldt ook voor bedrijven als belangrijk (65 %). Het verminderen

van snel invoegende auto's scoort veel hoger bij de chauffeurs dan bij de bedrijven. Dit is logisch omdat in de praktijk dit snel invoegen van auto's vooral bij vrachtwagenbestuurders veel wrevel opwekt.

De daling van het aantal ongevallen als gevolg van weersomstandigheden wordt het minst gesmaakt. Vermoedelijk heeft dit te maken met het feit dat men inschat dat dit met de huidige technische kennis niet zo heel veel voordeel oplevert.

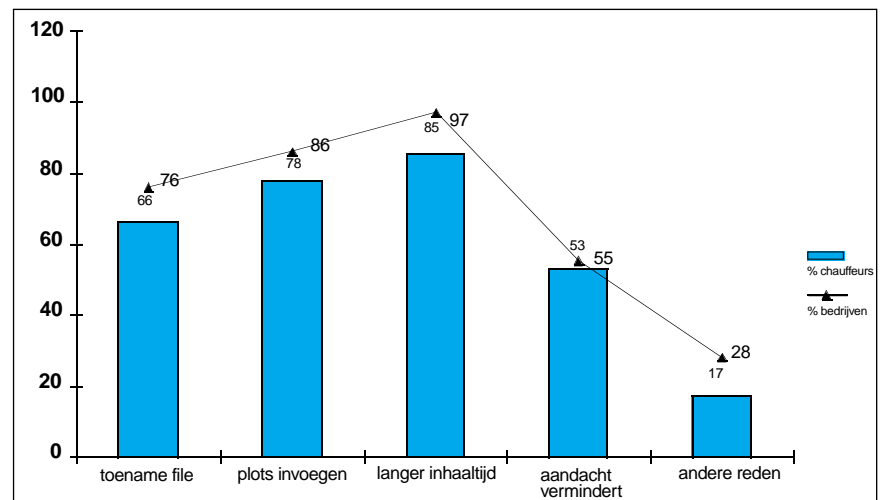
Langere inhaaltijd en plots invoegen

In grafiek 2 kan men vaststellen dat de antwoorden van chauffeurs en bedrijven dezelfde trend vertonen. Zowel chauffeurs als bedrijven vinden als belangrijkste motivatie voor hun negatief antwoord de langere inhaaltijd, respectievelijk 85 en 97 %, en het plots invoegen, respectievelijk 78 en 86 %. Beide argumenten kunnen met wat goede

informatie gemakkelijk omgebogen worden. Bij een quasi gestroomlijnde snelheid van het autoverkeer zal inhalen immers minder gebeuren en mogelijk zijn, terwijl bij een voldoende snelheidsverschil inhalen mogelijk blijft omdat aan de acceleratie van het voertuig niets wordt gewijzigd. Het is evident dat de inhaaltijd zal toenemen naarmate het verschil tussen het inhalende voertuig en het ingehaalde voertuig kleiner wordt. Daartegenover staat dat bij een klein snelheidsverschil de noodzaak om voorbij te steken en het elkaar uitdagen tot sneller rijden grotendeels zal weggeven. Wanneer bijvoorbeeld een voorliggende auto binnen de bebouwde kom 45 km/uur rijdt, dan lijkt het weinig plausibel dat men met een snelheidsverschil van 5km/uur de voorligger zal proberen inhalen. Als er toch wordt ingehaald, zal het lage snelheidsverschil uiteraard leiden tot een lange inhaalperiode en -ruimte. Tegen het probleem van het plots invoegen kan ISA niet rechtstreeks positief ingrijpen. Alleen zal het inhalen minder frequent voorvallen, waardoor ook dit plots invoegen beperkter zal zijn.

Toename van file

Naast het plots invoegen en de langere inhaaltijd, wordt de toename van file als derde belangrijkste motivatie aangegeven. Ook deze



Grafiek 2: ISA bevordert de verkeersveiligheid niet.

stelling kan relatief gemakkelijk worden ontkracht. Het volstaat om de hoofdoorzaak van files beter in beeld te brengen en dit in verband te brengen met de mogelijkheden van ISA.

Buiten het feit dat files slechts mogelijk zijn bij een bepaalde capaciteitsbezetting van de weg (dit element wijzigt uiteraard niet met ISA), ontstaan de meeste files als gevolg van externe factoren of als gevolg van conflicten.

Zo kunnen wegwerkzaamheden en weersomstandigheden aanleiding geven tot filevorming. In principe is het mogelijk om ISA te koppelen aan weerrapportering. Dit zal echter niet gebeuren in de eerste fase van ISA. De voordelen van ISA voor het anticiperen op verkeersongevallen en het vermijden of beperken van files daardoor, zal vermoedelijk ook niet in de eerste fase van het invoeren van ISA verwacht worden. ISA biedt deze mogelijkheid wel, maar dit is pas mogelijk indien een dynamisch verkeersmanagement mee uitgebouwd wordt met ISA.

Wegwerkzaamheden zijn meestal wel te plannen en kunnen veel vroeger gemeld worden, waardoor enerzijds de snelheid kan worden aangepast en anderzijds via DRIP's een vroeger invoegen van bijvoorbeeld drie wegvakken naar twee, kan worden gepland. Op deze wijze is het mogelijk het aantal potentiële conflicten (verschil in snelheid, laattijdig en gevaarlijk invoegen, ...) te beperken.

Het viel op dat respondenten die vonden dat ISA de verkeersveiligheid zou bevorderen, naast hun motivaties voor dit antwoord, ook mogelijke negatieve gevolgen aanstipten. Bij de chauffeurs en de bedrijven worden vooral de langere inhaaltijd en het plots invoegen als mogelijk negatieve gevolgen van ISA aangeduid. Anderzijds waren er ook heel wat bedrijven en chauffeurs die ISA negatief beoordeelden, maar wel vonden dat ISA voordelen kan hebben bij de

'daling van de huidige snelheid' en bij 'daling van de weerongevallen'. Deze aanduidingen zouden voor het beleid belangrijke uitgangspunten moeten zijn bij de uitwerking van draagvlakversterkende maatregelen.

Samenvatting

Wat het snelheidsgedrag betreft, zijn er duidelijke verschillen tussen de verschillende wegtypes. Een ruime meerderheid van de bestuurders zegt nooit te snel te rijden in woonwijken en zone 30. Slechts zeer weinigen rijden er zeer veel of altijd te snel. Daartegenover staan de snelwegen, waar ruim een kwart regelmatig tot altijd te snel rijdt.

Wat de inschatting van de eventuele gevaren betreft, lijkt het oordeel over snelheid overwegend negatief. Meer dan acht op tien respondenten vindt snel rijden gevaarlijk en roekeloos, en slechts één op acht vindt het sportief.

De bestaande snelheidslimieten kunnen op een sterke aanvaarding rekenen. Zelfs de 120 km/u op snelwegen wordt door meer dan

zes op tien respondenten goed bevonden. Een belangrijke vaststelling is dat onder de personen die dagelijks of bijna dagelijks met de wagen rijden, de groep die de limiet op snelwegen te laag vindt, oploopt tot 43,5 %. Dit oordeel lijkt dus in sterke mate gekleurd door het eigen vervoersgedrag.

Slechts een minderheid van de respondenten bleek bezwaren te hebben tegen het gebruik van de huidige maatregelen tegen overdreven snelheid. Ook de 'controversiële' onbemande camera's krijgen de steun van 60 % van de respondenten. Opmerkelijk is zeker de zeer uitgesproken steun voor politiecontroles. De politiecontroles worden ook een grote efficiëntie toegekend.

Bijna zes op tien respondenten is het eens of helemaal eens met de invoering van een limiterende intelligente snelheidsbegrenzer in alle wagens. Minder dan drie op tien is het oneens of helemaal oneens. Onder de respondenten die zelf niet met de wagen rijden, loopt de steun op tot 75 %; bij wie frequent rijdt, is net de helft het eens. Onder



Vrachtwagenchauffeurs en vervoersbedrijven geven de toename van file als derde belangrijkste motivatie aan voor een negatief oordeel over de intelligente snelheidsbegrenzer.

de tegenstanders is 70 % het dan weer wel eens met de invoering van een systeem dat niet effectief begrenst, maar slechts signaleert wanneer men te snel rijdt. Verder blijkt de weerstand tegen een limiterende begrenzer vooral het grootst voor de snelwegen. Wanneer we de groepen samentellen die het eens waren met een limiterend, dan wel een signalerend systeem, dan zien we dat 87,6 % het eens is met een signalerende ISA. Voor zowel de limiterende als de signalerende variant zien we dat 63 % van de respondenten meent dat deze systemen zullen bijdragen tot een veiliger verkeer.

Opmerkelijk is dat een groot deel van de beroepschauffeurs en van de vervoerbedrijven expliciet aangeeft dat ISA de verkeersveiligheid bevordert. Nochtans is dit een groep die ervaring heeft met de werking van een snelheidsbegrenzer en die voldoende kan inschatten wat de gevolgen zijn van een snelheidsbegrenzer die instelbaar is volgens de geldende snelheidsregimes. Aangezien zowel chauffeurs als bedrijven de maximale snelheidsbegrenzer negatief beoordelen, is deze bevinding erg verwonderlijk en geeft het aan dat er dringend een coherenter en doorzichtiger beleid rond de maximale snelheidsbegrenzer moet worden opgezet.

Besluit

Tot besluit kan worden vastgesteld dat deze studies de gevoeligheid voor de problematiek van snelheid in het verkeer weerspiegelen en dat de bekommerde mensen zeker niet afhaken van het idee van intelligente snelheidsbegrenzing. Integendeel zelfs, het totale plaatje, gevormd door het oordeel van de ganse bevolking en van mensen uit de transportsector, toont dat de tijd rijp is voor het beleid om de mogelijkheden van telematica te gaan benutten. Over deze beleidsaanbevelingen doen we enkele suggesties in het volgende nummer van Verkeersspecialist. □



Hogere boetes voor tachograafraudes

Vanaf 1 september kunnen vrachtwagen- en busschauffeurs zich verwachten aan een fikse boete bij geknoei met de tachograaf. De boete, afhankelijk van de ernst van de inbreuk, bedraagt minimum 50.000 frank, een bedrag dat onmiddellijk betaald moet worden aan de bevoegde instanties. Onder de inbreuken vallen het knoeien met de tachograaf, het ontbreken van de naam op de tachograaf of van een geldige vervoersvergunning, het niet eerbiedigen van rij- en rusttijden voor het vrachtvervoer of het versnellen van boordpapieren.

Handhaving 0,5-promillegrens

Het voorstel van Vlaams minister van Mobiliteit Steve Stevaert om een totaal verbod op te leggen voor drinken en rijden, blijkt niet aan te slaan bij Verkeersminister Durant. Samen met het BIVV is zij van oordeel dat een nullimiet het aantal verkeersongevallen door dronkenschap niet doet dalen. Wel is zij voorstander van een verhoging van het aantal alcoholcontroles. Voorlopig blijft de 0,5-promillegrens als strafbaar alcoholgehalte dus van toepassing.

Nieuwe analyse van elektrische wagens

Met behulp van een complex computerprogramma, het Voertuig Simulatie Programma, heeft Joeri van Mierlo in zijn doctoraat onderzoek hoe sterk elektrische auto's verontreinigen. Zijn conclusies luiden dat elektrische en hybride wagens het energieverbruik doen dalen met 30 tot 40 procent en dat schadelijke uitlaatgassen gereduceerd kunnen worden tot bijna 100 procent. Het nadeel van de elektrische wagens is wel dat de afstand

die men ermee kan afleggen beperkt blijft tot 70 à 100 kilometer. De aankoop prijs van deze toekomstwagens ligt ook nog steeds ongeveer 150.000 frank hoger dan een normale wagen.

Toename autoverkeer

Statistieken van de afdeling verkeerskunde van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap tonen opmerkelijke resultaten: het verkeer op de autosnelwegen nam in vergelijking met 1985 met maar liefst 93 procent toe en in vergelijking met 1998 'slechts' 4,3 procent. Op de gewestwegen steeg de drukte met 52 procent in vergelijking met 1985 en met 2,6 procent in vergelijking met 1998. In Antwerpen en Oost-Vlaanderen is het verkeer het drukst, vooral de Antwerpse ring schiet er statistisch boven uit, zelfs boven de bekende Brusselse ring.

Spreiding verkeersdrukte in Groningen

Om de drukte op bus, trein en wegen te verspreiden, wil Noord-Ned, het Nederlandse commerciële openbaarvervoerbedrijf, starten met een proefproject in Groningen waarbij leerlingen een uurtje later op school kunnen arriveren. Volgens het BIVV biedt deze oplossing echter maar een tijdelijke soelaas. Nu al zien we de ochtend- en avondspits steeds meer verschuiven, waardoor een spreiding nog weinig zin heeft. Een verdere uitbouw van het openbaar vervoer of het promoten van andere soorten mobiliteit zoals de fiets of de voeten, zouden een alternatief kunnen zijn.

Rekeningrijden

Gedurende twee jaar loopt in Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag een proefproject waarbij men in de ochtendspits 7,5 gulden (of 5 gulden met een elektrische betaalbox) moet betalen als je de stad wil binnenrijden. Dit project kan, als het succes heeft, verlengd worden tot tien jaar. □