

# Engagement gevraagd

## Waarom er in de verkeerskunde nood is aan een vierde E **OPINIE**

JOHAN DE MOL (INSTITUUT VOOR DUURZAME MOBILITEIT, UNIVERSITEIT GENT)

**De daling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen zwakt af en dreigt zelfs om te buigen in een stijging. Zo bleek op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid in mei. Als verkeerskundigen moeten we daar iets aan doen.**

Voor elke discipline, elke beleidskeuze die maatschappelijke problemen wil oplossen, zijn juiste gegevens nodig. Dat is niet anders als het gaat over verkeersveiligheid. De tijd lijkt rijp om vanuit de verkeerskundige wereld krachtig te protesteren tegen het bureaucratische geklungel met datasystemen. De primaire ongevaldata in België/Vlaanderen (soort ongeval, betrokken voertuigen, tijdstip, locatie, doden en/of zwaargewonden...) beantwoorden nog steeds niet aan de minimale kwaliteitseisen: correct, representatief en volledig. En dan zwijgen we nog over relevantie, nauwkeurigheid, tijdigheid, continuïteit, flexibiliteit en koppelbaarheid. Dat het anders kan, bewijst de verkeerspolitie van Antwerpen, die een accurate, up-to-date database heeft van de ongevallen op haar grondgebied.

### ■ SNELHEID

Toch kan men op basis van de beschikbare manke data vaststellen dat de daling van de ongevallen minstens vertraagt. Hoeft dat te verwonderen? Net als het gebruik van alcohol, drugs of medicijnen door weggebruikers, wordt die andere hoofdoorzaak van verkeersonveiligheid – snelheid – slechts beperkt onder controle gehouden.

Men produceert wagens met een steeds hoger vermogen, gewicht en topsnelheid, zoals blijkt uit onderzoeken van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit. Men probeert consumenten voortdurend te verleiden met snelheden hoger dan de toegelaten 120 km/uur. En als de reclame voor sportieve bolides het niet doet, zal een tv-programma of automagazine er wel op wijzen dat niet de snelheid het echte probleem is, maar wel de weginrichting, andere weggebruikers, de snelheidsreglementering, slechte wegcommunicatie... Voor hardrijders heeft snelheidshandhaving dan weer niets te maken met verkeersveiligheid, maar alles met het spijzen van de staatskas.

### ■ VERGEVINGSGEZIND

We roepen verkeersdeskundigen op om hier tegenin te gaan. Elke verkeersdeskundige heeft de taak om het internationaal erkend verband tussen snelheid en de kans op een ongeval, te blijven onderbouwen. Het ligt voor de hand dat we ervoor pleiten om in alle onderdelen – de klassieke drie E's: Engineering, Education, Enforcement – maatregelen te voorzien. Concreet zal moeten worden ingezet op infrastructuur. De wegbeheerder zal een weg moeten ontwerpen die niet alleen beantwoordt aan de eisen van verkeersveiligheid en doorstroming, maar door zijn opbouw ook het gewenste rijgedrag uitlokt. Wegen moeten bovendien vergevingsgezind zijn voor weggebruikers die in de fout gaan. Maar er zijn grenzen. Een autosnelweg ontwerpen waar men snelheden van meer

dan 150 km/uur kan waarborgen, lijkt niet wenselijk of haalbaar. Verkeersdeskundigen die pleiten om bomen langs wegen te verwijderen, zijn dringend aan bijscholing toe.

Net als bij wegen zijn er ook bij voertuigen grenzen aan de vergevingsgezindheid. Er bestaan geen auto's die bij een botsing met 150 km/uur tegen een vast voorwerp nog een overlevingskans garanderen aan de inzittenden. Crashtesten gebeuren overigens met maximaal 56 km/uur. De tendens naar almaar snellere en krachtigere voertuigen staat haaks op de inspanningen die de maatschappij levert om snelheid onder controle te houden. Bovendien worden producten op de markt gebracht die de veiligheid van de consument in gevaar brengen. Het ongeval van voetballer Sterchele was bijzonder tragisch. Moeten wij echter zomaar aanvaarden dat er op onze wegen wagens rijden die makkelijk meer dan 200 km/uur halen?

Ook inzake handhaving zullen de inspanningen opgevoerd en verfijnd moeten worden. Controles, zowel bemand als onbemand, moeten vooral de objectieve pakkans verhogen. Wat baten duizend onbemande camera's als ze vooraf aangekondigd of gekend zijn? Erg plaatselijk zal de snelheid wel dalen, maar de vraag is of de veiligheidseisen op lange termijn nog zullen worden gehaald.

Binnen het luik educatie zou men in de rijopleiding meer kunnen inzetten op rijsimulatoren, waar reële verkeerssituaties uit de directe omgeving kunnen worden getest. Via webapplicaties of spelconsoles zouden zelfs kinderen in een virtuele wereld kunnen leren hoe ze als voetganger of fietser veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.

### ■ DE E VAN ENGAGEMENT

Samen met de vertegenwoordigers van het stadsbestuur en de verkeerspolitie van Antwerpen zijn we tot de conclusie gekomen dat de klassieke drie E's nood hebben aan een vierde E: de E van Engagement. Een verdere verbetering van de verkeersveiligheid is namelijk enkel mogelijk als de verkeersdeelnemers bewust worden gemaakt van de risico's die zij zelf veroorzaken en als ze ervan overtuigd kunnen worden die risico's te beperken. Dat is wat gezaghebbende instituten op het vlak van de verkeersveiligheid – zoals het Nederlandse SWOV – meer en meer benadrukken.

Net zoals bij de verschuivende maatschappelijke tolerantiegrenzen tegenover roken, is ook voor de verkeersveiligheid een maatschappelijk draagvlak nodig. Als verkeerskundige moeten we ons op dit belangrijke moment in de evolutie van het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen engageren: individueel in onze dagelijkse werkopdrachten, maar ook als groep moeten we onze inzichten in het maatschappelijke debat brengen. Want elke verkeersdode is er één te veel.

*Reageren kan via [verkeersspecialist@wkb.be](mailto:verkeersspecialist@wkb.be). De redactie behoudt zich het recht voor om reacties te publiceren, al dan niet ingekort.*