

Voorstelling resultaten snelheidsmetingen Fietsersbond nav de sensibiliseringscampagne 'The sky is the limit - Snelheid doodt!'

Om het draagvlak voor snelheidsverlagende maatregelen te verhogen, voerde de Fietsersbond de afgelopen weken de sensibiliseringscampagne 'The sky is the limit - Snelheid doodt!'

Metten is weten. Daarom voerden 15 plaatselijke afdelingen van de Fietsersbond snelheidsmetingen uit. Niet met de bedoeling in de plaats te treden van de politiediensten, niet met de bedoeling automobilisten te pesten, maar wel met de bedoeling objectieve cijfers te hebben om onze eisen te onderbouwen.

Algemene conclusies snelheidsmetingen

Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen:

42 % rijdt sneller dan de aangegeven limiet;
Vooral in zone 30 significant: **81%** te snel, gemiddelde snelheid zelfs bijna 41 km/u;
Ook in zone 50 nog steeds 44% te snel;
Zones 30 en 50 nemen samen ruim 85% van de zware overtredingen en 98% van de zware overtredingen 3e graad voor hun rekening;
Zware overtredingen 2e en 3e categorie moeten eruit!

Gemiddelde snelheden te hoog:

Rond of hoger dan de snelheidslimiet (uitz. limiet 90).

Handhaving:

In limieten 70 en 90 km/u goed (o.m. onbemande camera's);
In limieten 30 en 50 km/u slecht;
Nochtans aanwezigheid meeste zachte weggebruikers!

De resultaten tonen dat:

de snelheidslimieten regelmatig met (zware) voeten getreden worden;
bepaalde chauffeurs blijkbaar de mogelijke gevolgen van hun te hoge snelheid aanvaarden;
er nog een lange weg te gaan is op het vlak van sensibilisatie van de weggebruikers;

er nog een lange weg te gaan is op het vlak van handhaving, vooral binnen de bebouwde kom;
er nog een lange weg te gaan is op het vlak van infrastructuuraanpassingen om de maximaal toegelaten snelheid infrastructureel af te dwingen.

1. Deelnemende afdelingen

Deelnemende [afdelingen van de Fietzersbond](#): Aalst, Antwerpen, Brakel, Deerlijk, Deinze, Druivenstreek, Eeklo, Gent, Ieper, Kontich, Kortrijk, Leuven, Ninove, Oudenaarde, Pajottenland.

2. Gebruikte meetapparatuur

Snelheidsmeter LAVEG (gekeurd door Physikalisch-Technische Bundesanstalt) en Speedgun Traffipatrol (gekeurd door NMI (NL), Home Office (GB) en Openbare Werken (IT)).

3. Resultaten

3.1. Algemene resultaten

Aantal meetpunten: 67;
Aantal gecontroleerde voertuigen: 6385;
Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen: 2678 (42%);

Waarvan zware overtredingen 1ste graad: 592;
Waarvan zware overtredingen 2de graad: 314;
Waarvan zware overtredingen 3de graad: 130.

3.2. Resultaten zone 30

Aantal meetpunten: 6;
Aantal gecontroleerde voertuigen: 646;
Vastgestelde gemiddelde snelheid: 41 km/u;
Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen: 521 (81%);

Waarvan zware overtredingen 2de graad: 198;
Waarvan zware overtredingen 3de graad: 64;
Maximale overschrijding: 82 km/u.

3.3. Resultaten limiet 50

Aantal meetpunten: 41;
Aantal gecontroleerde voertuigen: 3851;
Vastgestelde gemiddelde snelheid: 50 km/u;
Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen: 1693 (44%);

Waarvan zware overtredingen 1ste graad: 486
Waarvan zware overtredingen 2de graad: 76
Waarvan zware overtredingen 3de graad: 63
Maximale overschrijding: 113 km/u

Vergelijking stad en platteland

Antwerpen-Berchem, Uitbreidingsstraat:
Gemiddelde snelheid 39 km/u, 'slechts' enkelen te snel;
Brakel-Parike, Steenweg:
Gemiddelde snelheid 56 km/u, 70 % te snel.

3.4. Resultaten limiet 60

Aantal meetpunten: 2;
Aantal gecontroleerde voertuigen: 67;
Vastgestelde gemiddelde snelheid: 65 km/u;
Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen: 31 (46%)

Waarvan zware overtredingen 1ste graad: 10;
Waarvan zware overtredingen 2de graad: 2;
Waarvan zware overtredingen 3de graad: 0;
Maximale overschrijding: 87 km/u.

3.5. Resultaten limiet 70

Aantal meetpunten: 9;
Aantal gecontroleerde voertuigen: 593;
Vastgestelde gemiddelde snelheid: 69 km/u;
Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen: 230 (39%);

Waarvan zware overtredingen 1ste graad: 50;
Waarvan zware overtredingen 2de graad: 15;
Waarvan zware overtredingen 3de graad: 1;
Maximale overschrijding: 117 km/u.

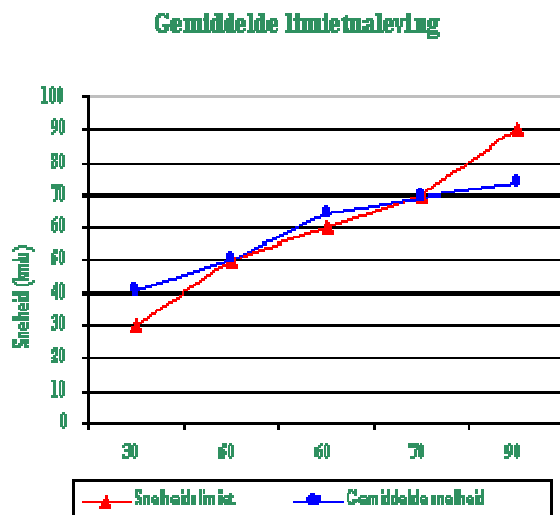
3.6. Resultaten limiet 90

Aantal meetpunten: 9;
Aantal gecontroleerde voertuigen: 1228;
Vastgestelde gemiddelde snelheid: 74 km/u;
Aantal vastgestelde limietoverschrijdingen: 203 (17%);

Waarvan zware overtredingen 1ste graad: 46;

Waarvan zware overtredingen 2de graad: 23;
Waarvan zware overtredingen 3de graad: 2;
Maximale overschrijding: 136 km/u.

3.7. Gemiddelde limietnaleving



4. Het belang van lagere snelheden

4.1. Verband tussen snelheid en verkeersongelukken

Het [BIVV](#) stelt dat overdreven of onaangepaste *snelheid doorslaggevend is in ongeveer 1 op de 3 ongevallen*.

Het BIVV stelt echter terecht dat andere, duidelijker waarneembare ongevalsfactoren zoals verlies van controle over het stuur, het in extremis uitvoeren van een uitwijkingsmaneuver en het houden van onvoldoende volgafstand meestal met onaangepaste snelheid te maken hebben.

Deze factoren liggen aan de basis van 3 op 4 ongevallen. *In 75% van de verkeersongevallen speelt overdreven of onaangepaste snelheid dus een voorname rol.*

4.2. Lagere snelheden leiden tot minder ongevallen

Een snelheidsdaling van 1 km/u resulteert gemiddeld in een vermindering van 3 % in het aantal ongelukken met gewonden.

De grootste verbetering - 6% ongevallenreductie per km/u verlaging - kan bereikt worden op drukke wegen binnen de bebouwde kom met veel langzaam verkeer en grote snelheidsverschillen. Op wegen buiten de bebouwde kom leidt 1 km/u snelheidsverlaging tot 2%

minder ongevallen waarbij slachtoffers vallen.

4.3. Ernst van de ongelukken neemt meer dan proportioneel toe met de snelheid

Het overlijdenspercentage voor de inzittenden van een voertuig die betrokken zijn bij een ongeval tegen 80 km/u is 20 maal hoger dan wanneer de botsing tegen 30 km/u gebeurt. Maar de invloed van de botsnelheid is vooral voor fietsers en voetgangers zeer duidelijk. **Het risico op overlijden bij voetgangers neemt toe van 5 tot 45% als de snelheid van het aanrijdend voertuig stijgt van 30 tot 50 km/u. Bij een snelheid van 80 km/u wordt de overlijdenskans bijna 100%.**

4.4. Heeft het invoeren van lagere snelheidslimieten wel zin?

Praktijkvoorbeelden tonen aan dat een vermindering van de snelheidslimieten het aantal verkeersongelukken sterk reduceert.

Na de invoering van de 50 km/u-limiet gebeurden in Nederland binnen de bebouwde kom 17% minder ongevallen met dodelijke afloop. **Na de invoering van de 30 km/u-limiet in Münster daalde het aantal zwaar gewonden bij verkeersongevallen met maar liefst 72%.** In Denemarken resulteerde de verlaging van de snelheidslimiet van 60 km/u naar 50 km/u in de bebouwde kom in een verhoging met 6% van de veiligheid bij fietsers.

Door de verlaging van de Belgische snelheidslimiet in de bebouwde kom van 60 km/u naar 50 km/u, is het aantal letselongevallen in de bebouwde kom tussen 1991 en 1997 met 23% afgenomen.

5. Wat wil de Fietsersbond?

5.1. Algemene verlaging van de snelheidslimieten:

gewest- en provinciewegen waar nu een maximumsnelheid van 90 km/u geldt, moeten omgevormd worden tot 70km/u-wegen;
binnen de bebouwde kom moet een snelheidslimiet van 30 km/u de regel zijn.
Uiteraard mogen er binnen de bebouwde kom wegen zijn met hogere snelheidslimieten (50 of 70 km/u) waar dit evident is, maar dan slechts als er gepaste infrastructuur voorzien is die de zachte weggebruiker beschermt (bv. afgescheiden fietspaden).

5.2. Op korte termijn moet er voor voldoende **handhaving** gezorgd worden om de lagere limieten te doen respecteren. De verhoging van het aantal controles op de snelwegen door de federale politie (verkeerspolitie) heeft zijn nut bewezen (-8% doden, -15% zwaargewonden). De lokale politie heeft niet altijd mensen, middelen en tijd (of prioriteit?) om voldoende controles te houden. Net op die plaatsen is dit levensnoodzakelijk, gelet op de aanwezigheid van de zwakke weggebruiker.

5.3. De **weginfrastructuur** moet zodanig **aangepast** worden dat het overschrijden van de snelheidslimiet niet mogelijk is.