

## Trajectcontroles zorgen voor helft minder zware ongevallen

***Trajectcontroles zorgen voor een daling van meer dan 50% van het aantal zware verkeersongevallen in het traject waar ze de snelheid controleren. De installatie en activering van trajectcontroles is de laatste maanden in Vlaanderen in een stroomversnelling gekomen. Vias institute is blij met deze evolutie, want snelheid blijft een groot probleem op onze wegen.***

### **Daling aantal ernstige ongevallen met meer dan 50% door trajectcontroles**

In ongeveer één derde van alle verkeersongevallen met een dodelijke afloop speelt overdreven snelheid een rol. Trajectcontroles en vaste snelheidscamera's hebben als doel het aantal ongevallen te verminderen door de snelheidslimieten te handhaven. Terwijl vaste snelheidscamera's de rijsnelheid op een bepaald punt meten, meet trajectcontrole de gemiddelde rijsnelheid over een langer weggedeelte.

Uit internationaal en Belgisch onderzoek is gebleken dat zowel de vaste snelheidscamera's als trajectcontroles een gunstige invloed hebben op de verkeersveiligheid. Vaste snelheidscamera's verminderen het totale aantal letselgevallen met 20%. De gemiddelde vermindering van het aantal letselgevallen bij trajectcontroles ligt nog een pak hoger. Zo is er een daling met 30% voor het totale aantal letselgevallen en zelfs 56% voor de ongevallen waarbij iemand sterft of zwaargewond is. Bovendien beperken de effecten van een trajectcontrole zich niet enkel tot de locatie waar de camera's opgesteld staan.

### **Wat zijn de effecten van een trajectcontrole op de snelheid?**

Een verklaring voor de verschillen in effecten tussen de snelheidscamera's en de trajectcontroles valt af te leiden uit de effecten op het snelheidsgedrag. Op de plaatsen waar losse snelheidscamera's staan, daalde de snelheid volgens Vlaams onderzoek gemiddeld met 4 km/u en is er vooral een duidelijke daling ter hoogte van de camera. Het aantal snelheidsovertredingen daalde met 53% en het aantal bestuurders dat meer dan 10% boven de toegelaten snelheid reed, daalde zelfs met 61%.

Bij deze resultaten valt vooral op dat er een sterke daling is van de snelheid en het aantal overtreeders ter hoogte van de camera, maar geen sterke verschillen op de locaties voor en na de flitspaal. Bestuurders remmen vaak af voor de camera om daarna terug te versnellen naar hun oorspronkelijke snelheid.

Bij trajectcontroles is dat niet het geval. Uit een wetenschappelijke evaluatie van de 7 kilometer lange trajectcontrole op de E40 tussen Wetteren en Erpe-Mere bleek dat de snelheid op het traject daalde met gemiddeld 5 km per uur ten opzichte van de situatie voordien. Het aantal overtreeders en zware overtreeders daalde respectievelijk met gemiddeld 71% en 85%. Ook in een ruime zone voor en na de trajectcontrole daalde de snelheid en het aantal overtreedingen. De metingen gaven ook aan dat het systeem leidt tot een veel gelijkmatiger snelheidsprofiel. Over een langere afstand zorgen trajectcontroles voor een rustiger wegbeeld. Bestuurders wisselen ook minder van rijstrook.

## **Vias institute voert sinds kort eindkeuringen van trajectcontroles uit**

Sinds april doet Vias institute technische eindkeuringen van trajectcontroles. Die eindkeuringen bestaan uit een reeks tests om zeker te zijn dat de camera's en de computers van de trajectcontrole exact de juiste snelheid meten en berekenen. Zo kan er op geen enkele manier een betwisting zijn over hun goede werking. Na de eindkeuring door Vias institute kan de politie beginnen verbaliseren.

Het controleren van de werking van snelheidscontroles door Vias institute is een logische uitbreiding van hun activiteiten. Vias institute wil namelijk voor elk verkeersveiligheidsprobleem actief meezoeken naar een oplossing.

In dit filmpje ziet u hoe zo'n eindkeuring gebeurt en hoe een trajectcontrole precies werkt.

<https://www.youtube.com/watch?v=kVDIffBOJQw>

### **Contactpersoon**

Stef Willems, woordvoerder Vias institute : 0473/85.59.44.