

Persbericht Lode Ceyskens
13 februari 2019

Veiligheidsrisico's beter inschatten, betekent trajectcontroles daar waar ze nodig zijn

Bij 1 op 3 verkeersongevallen is een onaangepaste snelheid de oorzaak. Om dat probleem aan te pakken schieten de trajectcontroles in Vlaanderen als paddenstoelen uit de grond op onze Vlaamse autosnel- en gewestwegen. Ze hebben als doel de snelheid van onze chauffeurs beter te handhaven. Trajectcontroles meten de gemiddelde snelheid van een voertuig tussen punt A en punt B. Ligt die snelheid hoger dan de maximaal toegestane snelheid, dan wordt het voertuig geflitst en volgt er een boete.

Ook Lode Ceyskens, Vlaams Parlementslid voor CD&V, is een voorstander van trajectcontroles: "Wanneer chauffeurs op een bepaald traject pertinent te snel rijden, dan kan een trajectcontrole helpen om de chauffeurs beter op hun snelheid te doen letten."

Vandaag kiest Vlaanderen de locaties voor de trajectcontroles, omdat zij de volledige financiering op zich neemt. Die trajectcontroles worden op basis van Floating Car Data en ongevallenstatistieken bepaald. Achteraf wordt er met de betrokken gemeente en/of politiezone bekeken waar de installatie op het tracé het best gezet kan worden.

Ceyskens vindt dat het bepalen van die trajectcontroles beter kan: "Trajectcontroles zouden beter in samenspraak met gemeentes en politiezones afgestemd moeten worden. Zo zijn er vandaag een aantal trajectcontroles, waarvan het veiligheidsrisico beter ingeschat had moeten worden. Lijnrecht tegenover trajectcontroles op een kilometerslange weg door het bos waar nauwelijks verkeer doorkomt of op een baan waar fietspaden ver afgescheiden van de weg liggen, staan trajectcontroles staan waar de nood veel hoger is om de snelheid te handhaven. " Zo hebben we in Oudsbergen bijvoorbeeld de N76 van Meeuwen-centrum richting Opglabbeek. Langs die baan ligt een schooltje, is er een vrijliggend fietspad, maar liggen de huizen wel dicht tegen de weg aan. Op zo'n baan lijken mij de veiligheidsrisico's hoger en zo'n baan zou dus sneller in aanmerking moeten komen voor trajectcontrole dan pakweg een baan waar minder bedrijvigheid is en het veiligheidsrisico dus lager is." aldus Ceyskens.

Vanuit die vaststellingen vroeg Ceyskens aan minister Weyts of de veiligheidsrisico's voor het bepalen van een tracé voor een trajectcontrole niet beter ingeschat kunnen worden. Ook samenspraak met de betrokken gemeentes en politiezones kaartte hij in het Vlaams Parlement nogmaals aan. Minister Weyts houdt echter vast aan zijn aanpak: "We bekijken gewoon objectief of er veel ongevallen zijn en of men van die ongevallen redelijkerwijs kan aannemen dat ze vooral gebeuren door overmatige snelheid. Dat zijn de objectieve gegevens. En het is mogelijk dat dat door bos loopt, want bewoning heeft altijd een snelheidsverlagend effect. Het is dus niet onlogisch dat er overdreven snelheid wordt toegepast in stukken die door een bos lopen."

Ceyskens blijft pertinent voorstander van trajectcontroles: "Trajectcontroles moeten we plaatsen in samenspraak met de 300 gemeenten. Niet alleen Floating Car Data en ongevallenstatistieken moeten in overweging genomen worden, maar ook andere veiligheidsrisico's zoals bijvoorbeeld de ligging van oversteekplaatsen of scholen. Vandaag is de methode voor het plaatsen van trajectcontroles onvolledig en dat is weggegooid belastingsgeld."