

Verplaatsbare superflitspaal doet gemiddelde snelheid aan schoolomgeving met bijna 10 km/u dalen.

Vias analyseerde impact LiDAR aan schoolomgeving in Edegem

Gerichte handhaving aan scholen door middel van een LiDAR, of verplaatsbare superflitspaal zorgt ervoor dat het aantal (grote) verkeersovertredingen spectaculair daalt. Vias institute stelde bij een analyse aan een basisschool in Edegem vast dat als er geen flitspaal stond 34% van de bestuurders 's ochtends rond de schooltijd sneller dan 40 km/u reed. Na het plaatsen van een snelheidscamera was dat nog maar 3%! Het aantal bestuurders die zich aan de maximale snelheid hielden steeg van 21% naar 53%. De gemiddelde snelheid daalde met bijna 10 km/u.

Steeds meer gemeentes investeren de laatste tijd zelf in snelheidscontroles. Op vraag van de gemeente Edegem analyseerde Vias institute daarom de exacte impact van een LiDAR, of verplaatsbare superflitspaal op het vlak van verkeersveiligheid. Daarvoor werd een voormeting gedaan van één week en daarna een week een LiDAR geplaatst aan de gemeentelijke basisschool. Een LiDAR is een grote zichtbare flitsbak die in beide rijrichtingen tegelijk overtredingen kan vaststellen.

Aantal grote snelheidsovertredingen daalt spectaculair

Uit de analyse blijkt dat er wel degelijk een groot snelheidsprobleem is aan de schoolomgeving. Slechts 21% van de bestuurders houdt zich 's ochtends vlak voor en na schooltijd rigoureuus aan de maximumsnelheid van 30 km/u. Nog eens 20% rijdt tussen 31 en 35 km/u.

Na het plaatsen van de LiDAR stijgt dat percentage dat zich perfect aan de snelheid houdt naar 53%. En nog eens 33% van de bestuurders rijdt tussen 31 en 35 km/u.

Zonder controle houdt in de namiddag rond schooltijd amper 18% van de bestuurders zich aan de maximumsnelheid. Wanneer er gecontroleerd wordt, stijgt dat naar 51%.

Het zijn vooral de zeer grote snelheidsexcessen die door middel van de duidelijke aanwezige snelheidshandhaving vermeden worden. Als er geen flitspaal stond, reden er 's ochtends rond de schooltijd 34 % van de bestuurders sneller dan 40 km/u. Na het plaatsen van een snelheidscamera was dat nog maar 3%! In de namiddag voor en na de schooltijd is de impact vergelijkbaar: zonder controle rijdt 39% er meer dan 40 km/u. Met controle rijdt slechts 6% er nog te snel.

Een verschil van 10 km/u lijkt op het eerste zicht voor sommige bestuurders maar een banaal verschil. Toch zorgt dit voor een verdubbeling voor de voetganger om te sterven aan zijn verwondingen bij een aanrijding. Aan 30 km/u loopt een voetganger 2% kans op een dodelijk letsel, aan 40 km/u is dat 4%. Ook de remafstand wordt langer. Aan 30 km/u is je remafstand op een droog wegdek 4,5 meter. Aan 40 km/u is dat al 8 meter.

Gemiddelde snelheid daalt naar 30 km/u

De gemiddelde snelheid daalt ook stevig. Van 37 km/u gemiddeld in de ochtend en 38 km/u in de namiddag naar 30 km/u in beide situaties wanneer de LiDAR geplaatst wordt.

Impact niet alleen tijdens schooluren, maar ook daarbuiten merkbaar

De directe impact op de verkeersveiligheid is natuurlijk het grootst op momenten dat er veel kwetsbare weggebruikers zoals jonge kinderen te voet of met de fiets in de schoolomgeving rondrijden, maar er is ook een groot effect buiten de schooluren.

Zo reed er maar liefst iemand aan 95 km/u voorbij de locatie om 1 uur 's nachts! Terwijl de LiDAR er stond was de hoogste gemeten snelheid 74 km/u. In de periode slechts 15% van de bestuurders sneller dan 34 km/u. Wanneer die controle er niet stond reed 15% sneller dan 48 km/u.

Handhaving niet enige oplossing

Een doelgerichte handhaving is een zeer adequaat middel om de snelheid te verlagen en de verkeersveiligheid te vergroten. Belangrijk is dat de controles plaatsvinden op locaties waar er wel degelijk een probleem is en er door handhaving een verbetering van de verkeersveiligheid bekomen kan worden. Handhaving is echter niet de enige factor. Door het aanpassen van de infrastructuur zoals asverschuivingen of het versmallen van het wegbeeld en door meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers kan je de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ook laten dalen.

'Sammeke' als educatief project voor leerlingen en ouders: sensibiliseren is cruciaal

Naast handhaving en infrastructuur is sensibilisering uiteraard ook belangrijk. Het plaatsen van de LiDAR, die de koosnaam 'Sammeke de superflitspaal' krijgt, kadert ook in dat verhaal. De gemeentelijke basisschool organiseerde een educatief project waarbij de kinderen van het 2^{de} leerjaar leerden over de impact van te snel rijden. Bij dit project werden ook de ouders betrokken. Op deze manier wordt een hele schoolgemeenschap gesensibiliseerd over de gevaren van snelheid.

Koen Metsu, burgemeester Edegem: "Investeren in verkeersveilige schoolomgevingen is onze permanente doelstelling als gemeente. Rondom de schoolpoorten geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur en een 30-tal gemachtigde opzichters en wijkagenten houden toezicht in de ochtendspits. Samen met de scholen en politiezone ondernemen we ook acties om het percentage fietsende schoolgaande jeugd gevoelig te verhogen. Deze tijdelijke handhavingsactie met een superflitspaal past dus perfect binnen onze doelstellingen om te zorgen voor traag en veilig verkeer in de buurt van onze schoolpoorten."

contactpersoon:

Stef Willems, Vias institute: 0473/85.59.44.