Vlaams Parlement

stuk **1804** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 16 november 2012 (2012-2013)

Gedachtewisseling

over de studie ‘Effectevaluatie van snelheids- en roodlichtcamera’s op gewestwegen in Vlaanderen’ van het Steunpunt Verkeersveiligheid

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Jan Roegiers

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:
mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:
de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

1. Toelichting van de studie 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Methodiek 4
1.3. Selectie van data 4
1.4. Resultaten 5
1.4.1. Snelheidscamera's 5
1.4.2. Roodlichtcamera's 7
1.5. Conclusies 7
1.6. Aanbevelingen 8
2. Beschouwingen van minister Crevits 8
3. Bespreking 8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 18 oktober 2012 van gedachten met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de heer Stijn Daniels van het Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt, over de studie 'Effectevaluatie van snelheids- en roodlichtcamera's op gewestwegen in Vlaanderen'[1].

1. Toelichting van de studie

Minister *Hilde Crevits* legt in haar inleiding uit dat de studie een vervolg is op het verkennende onderzoek dat de taskforce handhaving binnen haar administratie een jaar geleden uitvoerde over de eerste generatie flitspalen op Vlaamse gewestwegen. Zij wijst er ook op dat het de eerste keer is dat niet alleen de werking van de snelheidscamera's maar ook die van de roodlichtcamera's werd geanalyseerd.

1.1. Aanleiding

De heer *Stijn Daniels* gaat eerst kort in op de wetenschappelijke methode, waarin het effect van de verkeersveiligheid wordt gemeten aan de hand van het aantal ongevallen in de buurt van flitspalen. Daarvan bevonden er zich enkele maanden geleden 256 op wegvakken en 416 op kruispunten, waar ze niet alleen de snelheid maar ook het negeren van de verkeerslichten registreren.

1.2. Methodiek

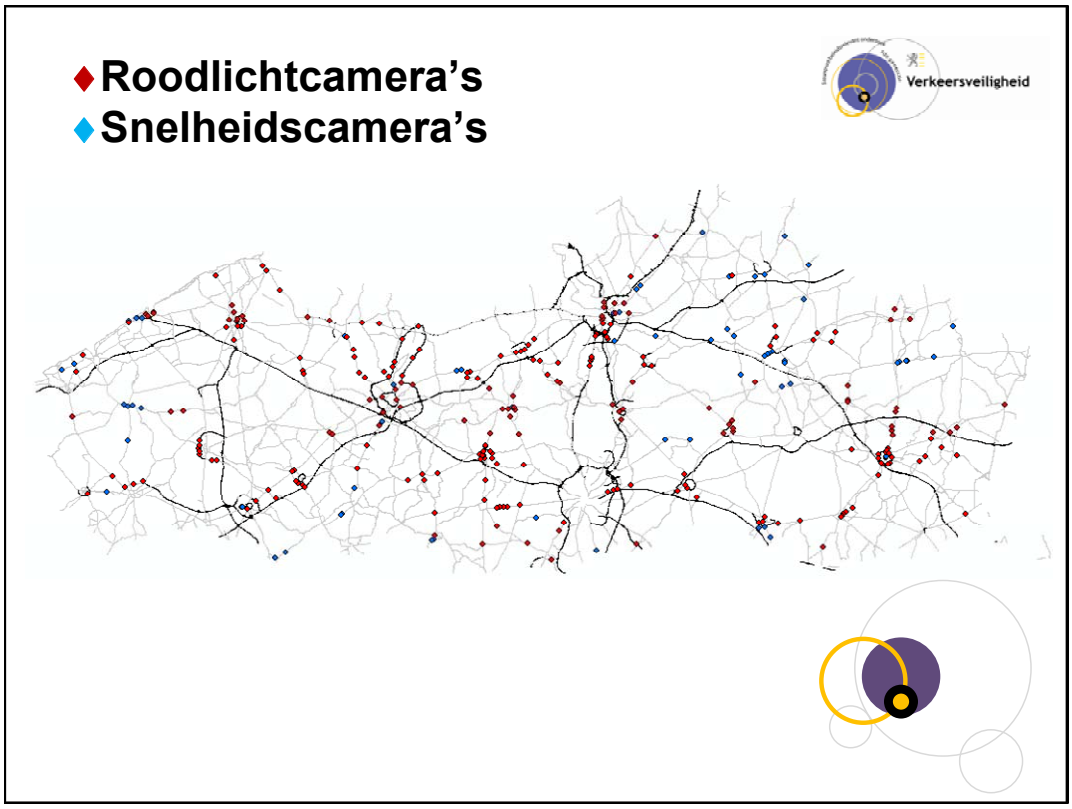
Voor de statistische correctie van verstorende factoren als algemene trends en toevalsschommelingen werd de empirische Bayesmethode toegepast.

1.3. Selectie van data

De gegevens over letselongevallen werden gehaald uit de databank van de federale overheidsdienst (FOD) Economie, maar omdat daarin slechts gelokaliseerde gegevens tot 2008 beschikbaar waren, werd het onderzoek daartoe beperkt. De bijkomende informatie van lokale politiezones blijkt immers gebaseerd op verschillende vormen van registratie, wat onzuiverheid tot gevolg heeft.

Selectiecriteria voor de locaties was dat er minimum één jaar ongevallendata na en enkele jaren voorafgaand aan de plaatsing beschikbaar moesten zijn. Er werden twee vergelijkingsgroepen gekozen: locaties waar pas later flitspalen zijn geplaatst en de ongevallenevolutie in heel Vlaanderen. De spreker noemt de tweede de meest betrouwbare en toont vervolgens een kaart met de verspreiding over het gewest.

[1] De studie is te vinden op het internet: < http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/sites/default/files/RA-2012-001.pdf>.



1.4. Resultaten

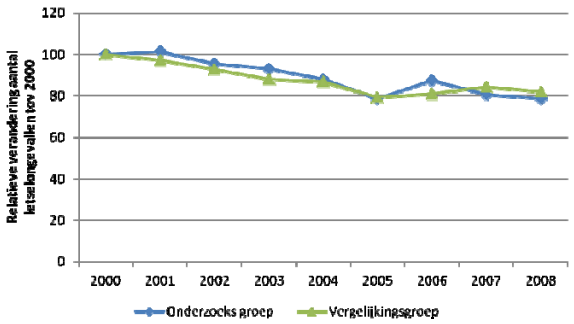
1.4.1. Snelheidscamera's

Voor de snelheidscamera's werden de resultaten gemeten vanaf 500 m voor tot 500 m na de flitspalen en opgesplitst tussen alle ongevallen met lichamelijk letsel en die met doden of zwaargewonden. Naast de 66 daarvoor geselecteerde locaties werden nog 32 andere onderzocht waar in de onderzoeksperiode bijkomende infrastructuurwerken plaatsvonden.

Meta-analyse 66 locaties (1)

Verkeersveiligheid

- Alle letselongevallen: 0,92 [0,82; 1,02]
  = daling met 8%

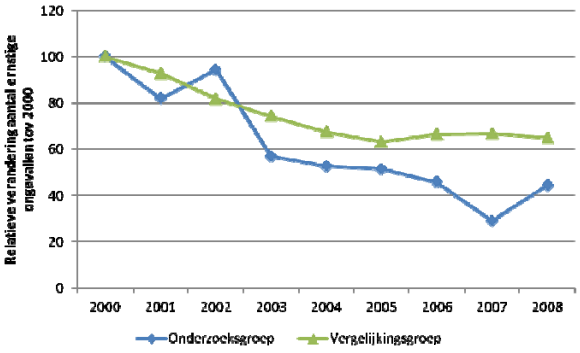


Het getal 0,92 betekent dat het aantal ongevallen daalde met 8% bij een betrouwbaarheidsgraad van 95%. In de grafiek representeert de blauwe lijn de evolutie in de onderzoeksgroep en de groene deze in de vergelijkingsgroep van alle ongevallen op wegvakken in Vlaanderen. Bij de meest ernstige ongevallen is de daling nog groter: 29%.

Meta-analyse 65 locaties (2)

Verkeersveiligheid

- Ernstige ongevallen: 0,71 [0,54; 0,92]
  = daling met 29%

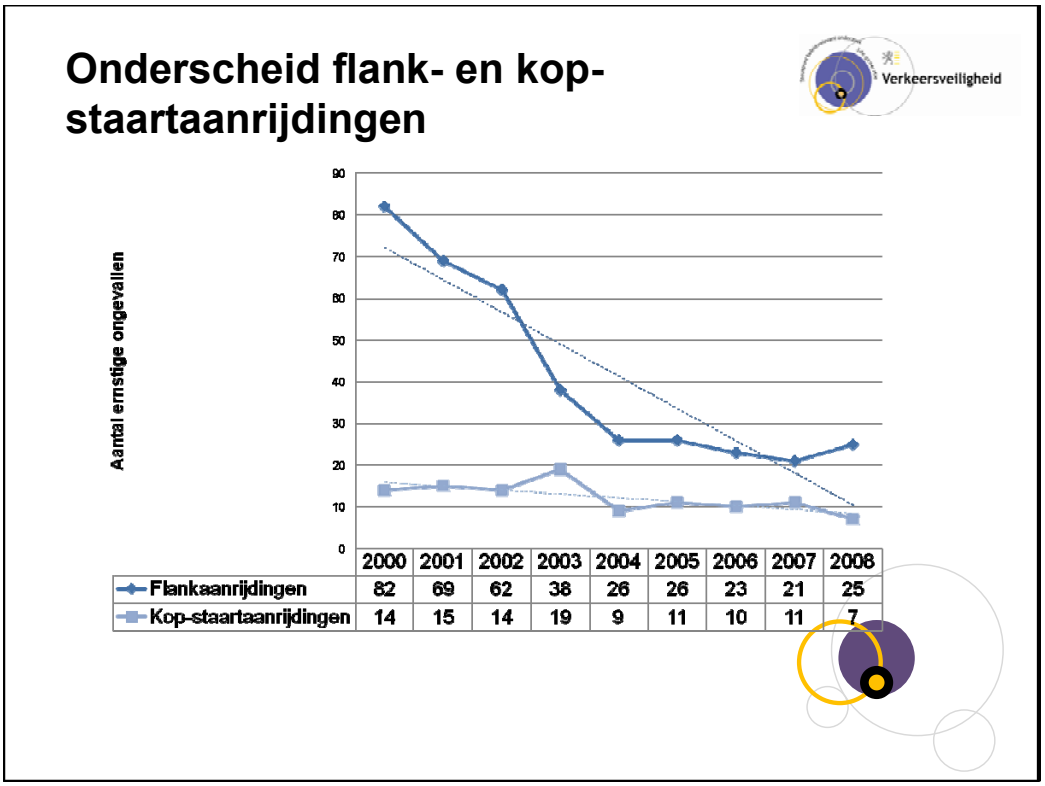


In de bijkomende categorie van 32 locaties bedragen de percentages respectievelijk 10% en 23%. Voor alle weggebruikers (inzittenden personenwagens, bromfietsers, fietsers, motorbestuurders, voetgangers) is er een sterkere daling van het aantal gewonden vastgesteld in de onderzoeksgroep in vergelijking met de vergelijkingsgroep.

1.4.2. Roodlichtcamera's

Bij de roodlichtcamera's werden de resultaten gemeten in een straal van 50 m rondom 253 geselecteerde kruispunten, wat ook in vergelijking met eerder uitgevoerd buitenlands onderzoek een erg hoog aantal is. Het blijkt dat er een stijging is tussen 5 en 9% van het totale aantal letselongevallen, maar een uitgesproken daling van 14 tot 18% van de ernstige. Ook hier werden bijkomend 77 locaties met ook andere ingrepen (infrastructuurwerken) onderzocht en daar is de daling voor beide categorieën duidelijk.

Opvallend is dat het aantal flankaanrijdingen, die gemiddeld zwaardere gevolgen hebben, duidelijk daalt: 6% voor alle letselongevallen en 24% voor de ernstige. Het totale aantal ernstige kop-staartaanrijdingen (van 14 naar 7) is te klein voor zinvolle analyse, maar van de lichtere stellen de onderzoekers wel vast dat hun aantal met 44% stijgt na de plaatsing van camera's, al blijft de globale balans gunstig.



Moeilijk te verklaren is waarom het aantal flankaanrijdingen buiten de bebouwde kom gunstiger evolueert dan binnen, waar geen duidelijke verandering valt waar te nemen, behalve als er een middenberm is. Ook de genoemde stijging van kop-staartaanrijdingen is minder uitgesproken buiten de bebouwde kom, waar roodlichtcamera's duidelijk beter scoren. De daling van het aantal letsels is verder wel duidelijk voor fietsers, maar minder tot niets voor andere weggebruikers.

1.5. Conclusies

De spreker concludeert dat de daling van de letselongevallen bij snelheidscamera's duidelijk is voor alle weggebruikers, maar sterker bij de zwaarste ongevallen. Ook bij rood-

lichtcamera's neemt het aantal ernstige ongevallen af, maar het totale aantal stijgt wel door de toename van de kop-staartaanrijdingen. Het globale effect is gunstiger buiten de bebouwde kom. Bij roodlichtcamera's hebben bijkomende infrastructuurwerken een gunstig effect, vooral voor fietsers.

Vervolgens wijst de spreker ter vergelijking op de meta-analyse van buitenlandse studies door de Noor Rune Elvik (Institute of Transport Economics, Oslo), die een gemiddelde daling van het aantal letselongevallen met 16% bij snelheidscamera's laat zien. Een specifiek Brits onderzoek (Mountain L. e.a.) uit 2004 over doden en zwaargewonden kwam op een daling van 11% uit. Een soortgelijke meta-analyse van de Noorse Alena Erke (2009, Institute of Transport Economics, Oslo) over roodlichtcamera's levert een gemiddelde stijging van 13% van de letselongevallen op, een daling van het aantal flankaanrijdingen en een stijging van de kop-staartaanrijdingen. Al die vaststellingen lopen gelijk met de Vlaamse.

1.6. Aanbevelingen

De heer Daniels beveelt op grond van het onderzoek aan dat permanent gezorgd wordt voor goede en snel beschikbare data. Daarnaast is verdergaand onderzoek nodig om de stijging van het aantal kop-staartaanrijdingen te verklaren. Twee mogelijke hypothesen zijn dat een deel van de weggebruikers geschrokken reageert bij het naderen van een kruispunt met camera's, en dat een oranje verkeerslicht niet door iedereen gelijk wordt geïnterpreteerd. Ook een analyse van de ongevallen op basis van de data van lokale politiezones over de precieze omstandigheden is aanbevelenswaardig, evenals onderzoek naar het gedrag van weggebruikers bij het naderen van een kruispunt.

2. Beschouwingen van minister Crevits

Minister *Hilde Crevits* attendeert erop dat deze studie niet alleen een ruimer gebied heeft onderzocht (500 m voor en na de camera's) maar ook voor het eerst de roodlichtcamera's apart heeft bekeken. De eerste snelheidscamera's zijn er pas gekomen in 2007, sindsdien zijn er een pak bijgekomen. Ook de criteria voor de plaatsing, zijn verscherpt. Het voorgestelde onderzoek was ook veel grootschaliger dan dat van tien jaar geleden.

De meting van het specifieke nettorendement van de flitspalen los van andere maatregelen heeft volgens haar duidelijk het nut van die palen aangetoond. Er vallen minder slachtoffers, en zeker minder doden en zwaargewonden. Bij de roodlichtcamera's had ze zowel de daling van het aantal flankaanrijdingen verwacht als de stijging van het aantal kop-staartaanrijdingen. De eerste vaststelling is de belangrijkste, maar de oorzaak van de tweede blijft tot nu toe een raadsel. Zij besliste daarom om meteen op de derde aanbeveling in te gaan en het onderzoek daarnaar al in de komende maanden te versnellen.

Wat de gegevensverzameling betreft, klopt het dat die van de politie en de FOD Economie niet altijd stroken met elkaar. Dat bemoeilijkt het wetenschappelijk onderzoek. Eenvormige registratie van de omstandigheden is wenselijk. Na overleg met de federale beleidsverantwoordelijken werd de taskforce ongevallenregistratie en -analyse weer geactiveerd. De minister hoopt op een snel en concreet proces. Voorts onderstreept ze de gunstige effecten van roodlichtcamera's voor fietsers.

Vervolgens belooft ze over enkele maanden de effectmeting van de flitspalen op snelwegen, in vergelijking met trajectcontrole.

3. Bespreking

De heer *Dirk de Kort* vraagt aan de hand van buitenlandse praktijkvoorbeelden na te gaan of borden die aankondigen hoeveel seconden het licht nog op groen staat, nuttig zijn.

Voorts vraagt hij of na de staatshervorming de gegevens sneller worden doorgegeven. De heer *Pieter Huybrechts* vraagt of het nuttig is na te gaan of de flitspalen wel op de beste plaats staan. Touring heeft ooit geopperd om flitspalen enkel te plaatsen op plaatsen waar er een reëel gevaar is voor automobilist of motorrijder. Dat zijn plaatsen die niet kunnen verbeterd worden door infrastructuuringrepen. De heer *Marino Keulen* vraagt of de spreker iets meer weet over het effect van werken na 2008.

De heer *Jan Roegiers* heeft lof voor de titel van de studie, die de focus duidelijk op verkeersveiligheid legt. Te veel worden flitspalen betiteld als automobilistenpesten. De cijfers bewijzen dat de flitspalen de verkeersveiligheid bevorderen, hoewel uit de studie enkele verbeteringen kunnen worden gedistilleerd. Ook dit lid wijst op de gedateerdheid van de studie. Het nut van flitspalen kan pas echt beoordeeld worden als de studie over de flitspalen langs autosnelwegen klaar is. Eén cijfer, namelijk de stijging met 5 tot 9% van het aantal letselongevallen bij roodlichtcamera's, is wel verontrustend. Het lid meent begrepen te hebben dat ook de infrastructuur aangepast moet zijn, een flitspaal op zich is niet zaligmakend. Hij vraagt of de studie duidelijk maakt waarom flitspalen op bepaalde plaatsen de verkeersveiligheid niet doen stijgen. Aan de minister vraagt hij of het haar intentie is het plaatsen van flitspalen te koppelen aan het verbeteren van de weginfrastructuur. Het lid vindt een aftelsysteem met het aantal seconden dat het licht nog op groen staat, een goed idee. Hoewel dat niet het belangrijkste motief is, zou het alvast rust geven. Tot slot vraagt hij strenger op te treden tegen personen die bij een oranje verkeerslicht extra op de gaspedaal drukken in plaats van te stoppen.

Mevrouw *Tine Eerlingen* vindt dat er verder onderzoek moet gebeuren naar hoe de kopstaartaanrijdingen bij flitspalen te verminderen. Ze suggereert om, als het pas oranje is, het licht te laten knipperen. Het oranje licht moet bestuurders de kans geven om door te rijden als stoppen niet meer mogelijk is. Te bruusk stoppen veroorzaakt net de kopstaartaanrijdingen. Ze vraagt of er een verband is tussen het aantal ongevallen en het snelheidsregime van de weg. Ook suggereert het lid de infrastructuur aan te passen aan de maximumsnelheid.

Mevrouw *Griet Smaers* besluit dat flitspalen een positief effect hebben op de veiligheid. Waarom hebben de roodlichtcamera's betere effecten buiten als in de bebouwde kom? Heeft dat te maken met de infrastructuur? Is er bijkomend onderzoek naar gebeurd? Roodlichtcamera's bevorderen de veiligheid vooral als de infrastructuur aangepast is. Wordt bij de wegaanleg met alle veiligheidsbevorderende aspecten rekening gehouden? Zijn er trouwens nog andere dan de huidig toegepaste infrastructuuringrepen mogelijk om het effect van flitspalen nog te vergroten? De heer *Steve D'Hulster* vraagt of er ook zone 30-locaties op gewestwegen onderzocht zijn. Voorts oppert hij dat de roodlichtcamera's gewoon te klein zijn, dus minder snel gezien worden.

De heer *Stijn Daniels* weet niet of het nuttig is het aantal seconden dat het licht nog rood of groen blijft, te tonen. Hij verwacht net als bij het oranje licht heel wat verschillende interpretaties. Daarbij komt nog dat tijdsbesef verschilt naargelang de persoon. De een zal misschien net gas geven als hij nog twee seconden heeft terwijl een ander zal afremmen. Het zou dus kunnen dat het bord het tegenovergestelde dan het gewenste effect heeft. Een andere tegenindicatie is de dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding, die het onmogelijk maakt om op elk moment te weten hoe lang het licht nog groen of rood blijft. Hij kent echter niet het juiste effect, dus als het parlement dat wil laten bestuderen, kan dat. De spreker is niet goed geplaatst om iets te zeggen over het effect van de staatshervorming op de gegevensverzameling.

Een van de onderzoeksvragen is precies of bepaalde locaties beter geschikt zijn voor flitspalen dan andere. De resultaten wijzen op een beperkt effect; het enige is dat flitspalen de veiligheid meer bevorderen buiten dan in de bebouwde kom. Het is niet zo dat er locaties

zijn waar er beter flitspalen staan dan elders. Als locaties individueel beschouwd worden, kunnen de ongevallen toeval zijn en niets te maken hebben met de aanwezigheid van een flitspaal. Daarom kent de studie gemiddeld een gunstig effect toe aan flitspalen op kruispunten met verkeerslichten. De spreker heeft begrip voor de vraag van het parlement om flitspalen bij voorrang te installeren op gevaarlijke plaatsen. Maar het is niet zo eenvoudig om een lijst te maken van de onveilige locaties. Die zijn immers niet zo eenduidig te bepalen.

De professor heeft geen zinnige informatie om de situatie na 2008 te beoordelen, voortgaan op geruchten of informatie van politiezones en andere betrokkenen kan immers nooit een correcte analyse opleveren. Het klopt dat de cijfers waarop de studie zich baseert, enkele jaren oud zijn, maar er is geen enkele reden om aan te nemen dat de effecten vandaag anders zouden zijn dan vier jaar geleden. Als de plaatsing van roodlichtcamera's gepaard gaat met ingrepen in de infrastructuur, is hun effect groter. Alleen volstaat het onderzoek niet om te concluderen dat bij nieuwe flitspalen altijd infrastructuurwerken nodig zijn. Ook uit het onderzoek van de gevaarlijke punten bleek dat infrastructuuraanpassingen een gunstig effect kunnen hebben, maar dat er toch wat variatie op was. Camera's kosten geld, maar infrastructuur nog veel meer.

Als je het oranje licht laat knipperen of andere wijzigingen aanbrengt, moet je er zeker van zijn dat alle weggebruikers het signaal op dezelfde juiste wijze interpreteren. Trouwens als het te lang oranje blijft, bevordert dat het negatiegedrag. Heel wat weggebruikers denken dat ze kunnen geflitst worden voor door het oranje rijden. De overheid zou hieromtrent extra kunnen communiceren, maar zoiets kan bestuurders misschien net stimuleren om toch nog door het oranje te rijden. De studie vindt geen duidelijk verband tussen maximumsnelheid en effect van flitspalen. Het enige verschil is dus tussen bebouwde kom en buitengebied; dat heeft met snelheid te maken maar ook met verkeersdrukte. Daarom concluderen de onderzoekers dat bij grotere verkeersdrukte chauffeurs nerveuzer reageren of meer afgeleid zijn omdat ze op meer zaken tegelijk moeten letten. Een interessante variabele zou de effectieve snelheid zijn, maar het is niet haalbaar die in rekening te brengen.

De professor ziet niet direct bijkomende infrastructuurmaatregelen die de veiligheid nog kunnen verhogen. De administratie beschikt over een vademecum veilige kruispunten, dat afdoende is. Verkeersveiligheid is geen absolute wetenschap; het blijft maatwerk. De uitkomst van een ingreep is helaas niet altijd zeker. Het klopt dat sommige bestuurders de camera's te laat zien, maar niet dat de camera niet zichtbaar genoeg is. De kwestie is of en – zo ja – van op welke afstand de camera aangekondigd wordt en of het zin heeft een bord toe te voegen aan de al overvloedige weginformatie.

De huidige bevoegdheidsverdeling hindert inderdaad de gegevensverzameling, aldus minister *Hilde Crevits*. Maar dat is niet het enige probleem; slechts als de ongevaldata ter plaatse telkens op dezelfde manier verzameld worden, dus zowel door parket, verzekering of andere, is een goede analyse mogelijk. Daarvoor heeft de minister de medewerking van de federale overheid nodig. Het is evident dat infrastructuurveranderingen situaties veiliger kunnen maken. Waar tunnels of ronde punten komen, worden de camera's bijvoorbeeld verwijderd. Maar ook als het Vlaamse Gewest punten of doortochten renoveert, wordt rekening gehouden met eventuele camera's.

De minister wil de analyse voortzetten, en wil vooral inzetten op snellere en uniformere data zodat de effecten sneller kunnen worden. Gezien de roodlichtcamera's de veiligheid van fietsers drastisch verhogen, is het volgens de minister goed dat hun veiligheid meer doorweegt bij de keuze van de plaatsen waar flitspalen komen te staan. Het is ietwat cynisch dat ongevallen mede bepalen waar er camera's komen te staan, maar het resultaat is wel dat de veiligheid drastisch verhoogt.

De minister zal de suggesties voor bijkomend onderzoek bekijken. Ze wil wachten op de resultaten van het gedragsonderzoek vooraleer in te grijpen in het oranje licht. Ze is eveneens voorzichtig voor borden met secondeaanduiding; ze wil zich hoeden voor grote investeringen waarvan het rendement niet zeker is. Vooraf moet ook duidelijk zijn op welk moment precies de kop-staartaanrijdingen gebeuren: bij oranje licht of als het al rood is. De minister is bereid camera's op een andere manier te melden, maar zij wil eerst zekerheid over de juiste werkwijze. De huidige studie levert gelijkaardige resultaten op als in het buitenland, maar gezien de dichte bebouwing in Vlaanderen is het zinvol het rijgedrag van naderbij te bestuderen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan ROEGIERS,
verslaggever