

Verkeersveiligheidsbeleid 2.0: het koopje van de eeuw

Er heerst een brede consensus over de noodzaak om de verkeersveiligheid in ons land drastisch te verhogen. Voor 2020 bedraagt de Vlaamse doelstelling 200 verkeersdoden. In 2014 betreurden we 393 verkeersdoden, een lichte stijging ten opzichte van 2013. Het doel voor 2020 lijkt dus niet haalbaar. Ik ben echter zeer stellig overtuigd van het tegendeel, op twee voorwaarden. De eerste is dat we resoluut de kaart van de actieve weggebruiker trekken bij het bepalen van de snelheidsregimes. De tweede voorwaarde: we moeten als land inzetten op nieuwe, maar bewezen en verrassend betaalbare technologie.

Momenteel voeren we een vreemd verkeersveiligheidsbeleid. Onaangepaste snelheid zorgt voor veel en ernstige verkeersongevallen. Om deze snelheid te verlagen, grijpen we momenteel niet in op onze razende voertuigen, maar proberen we vooral de infrastructuur aan te passen. Het dure verkeersmeubilair dat hiervoor nodig is, zorgt dan weer voor extra uitstoot, ongevallen en ongemakken. Flietscamera's en trajectcontroles zijn veel minder frequent, want nog veel prijziger. Sensibilisering is dan weer weinig effectief.

Dankzij de digitale revolutie kunnen we binnenkort afscheid nemen van deze tussentijdse oplossingen. We hebben nu immers alles in huis om binnen drie jaar een volledige omwenteling in onze verkeersmentaliteit te realiseren: van snelheidscultuur naar veiligheidscultuur. Hoe? Verplicht tegen 2019 een *digitale nummerplaat* in de vorm van een upgradebare gps/gsm tracker. Die stuurt een democratisch te bepalen percentage van de snelheidsinformatie door naar een zeer goed beveiligde verkeerscloud. Qua privacy is er dan niets nieuw onder de zon: er zijn al flietscontroles en iedereen heeft al een getraceerde gsm op zak. Je verhoogt hiermee simpelweg *drastisch* de pakkans, iets waar *iedereen* voor pleit. Een tolerantiedrempel op mensenmaat kan in een proefproject met voldoende chauffeurs bepaald worden.

Enkel zo kan je snel een einde maken aan de belangrijkste ontwerpfout van de auto: een bestuurder wordt continu in de verleiding gebracht het enorme snelheidsvermogen van zijn voertuig aan te spreken. In combinatie met het rijbewijs met punten, zal dit voor een *totale* omslag van de ratio van elke chauffeur zorgen: veilig rijden wordt de norm. De positieve effecten gaan veel verder dan snelheid alleen. Chauffeurs die niet in staat zijn om te rijden, omdat ze dronken, aan de drugs of te oud zijn, lopen automatisch tegen de lamp. Bijna elk zwaar ongeval door rij-onbekwaamheid wordt voorafgegaan door tientallen overtredingen of bijna-ongevallen. Dit kan nu worden gedetecteerd, waarna de politie preventief een gerichte interventie kan doen. Implementeer ook een identiteitscontrole in de wagen via belID of smartphone en je maakt dat chauffeurs zonder geldig rijbewijs effectief geen enkele wagen meer kunnen besturen.

Mits integratie van een goedkope camera en the next big thing, een Head-Up-Display, kan je de bestuurder zelfs assisteren bij het rijden. Bovendien kan je dan gebruikmaken van gamification-technieken, en positieve feedback geven zoals de RoadVikings app.

Het voeren van een echt duurzaam mobiliteitsbeleid, met ruime zones 30, fietsstraten, uitgezonderd plaatselijk verkeer, wordt zo vele malen gemakkelijker. En voor de overheid eindelijk ethisch verantwoord. Hoe kan je mensen oproepen om meer te wandelen en fietsen, als je tegelijk niet al het redelijke doet om hardrijders en alcoholisten van de weg te houden? Deze oplossing betekent dan ook het einde van de far west van het verkeer. De lijst van voordelen is schier eindeloos. Doordat er minder snelheidsverschillen en ongevallen zijn, zullen de files inkorten. Veel meer mensen zullen fietsen, wat enorme maatschappelijke baten oplevert.

Als je het systeem koppelt aan de slimme kilometerheffing (waar alle verkeersexperts voor pleiten), kan je de kosten van zo'n systeem zelfs grotendeels wegcijferen. Het financiële plaatje is hoe dan ook een no-brainer: aan € 125 per tracker (levensduur 5+ jaar), kost de uitrusting van elk voertuig in België slechts € 700 miljoen. Even ter herinnering: voor terreurbestrijding werd onmiddellijk € 400 miljoen vrijgemaakt. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen alleen al, bedroegen in België in 2014 zo'n ... € 12 miljard. De slimme kilometerheffing laat toe bijkomend miljarden te besparen doordat er minder nood is aan grote infrastructuurwerken en maakt op haar eentje de nodige ambitieuze klimaatdoelstellingen van 2020 haalbaar.

Hoe verder gaan? Via deliberatieve raadpleging doorbreek je de partijpolitieke patstelling en geef je burgers echte inspraak. Organiseer een grote verkeersveiligheidstop met overheid (politiek, justitie, politie), kennisinstellingen (focus ICT, verkeerskunde, psychologie, marketing), autospecialisten en de bedrijven die nu al volop bezig zijn met deze technologie.

Pessimistisch? Kijk naar de invoering van de slimme kilometerheffing bij 800 000 vrachtwagens tegen mei 2016. Of neem het rookverbod op café. Tien jaar geleden verklaarden ze je haast voor gek als je er voor pleitte. Nu kijken enkel verstokte rokers met heimwee terug naar dit anachronisme. It always seems impossible, until it's done. De leefkwaliteit zal met de uitrol van een verkeersveiligheidsbeleid 2.0 onherkenbaar verbeteren.

Een brede analyse is terug te vinden op mijn blog <http://transitienu.blogspot.be>