

# **Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2007**

**Verslag van de Federale Commissie  
voor de Verkeersveiligheid**

**12 maart 2007**

## **I) Inleiding**

Om het hoge aantal verkeersdoden te bestrijden, heeft de federale regering in mei 2001 de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid opgericht, die de Regering de doelstelling voorstelden om tegen 2010 het aantal verkeersdoden in het Belgische verkeer met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000. Deze doelstelling lag in de lijn van een soortgelijke doelstelling die de Europese Commissie vastlegde in haar witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010" en van de doelstellingen van het Vlaams Gewest.

Op de openbare zittingsdag van 25 februari 2002 werden diverse aanbevelingen voorgesteld om deze doelstelling te behalen. Om snel vooruitgang te boeken op verkeersveiligheidsvlak, waren de aanbevelingen voornamelijk gericht op de combinatie van sensibilisatie- en handhavingcampagnes, om zo het gedrag van de weggebruikers te verbeteren.

We zijn nu vijf jaar later en dankzij de inspanningen van alle federale, gewestelijke, provinciale en lokale verkeersveiligheidsactoren, is er een opmerkelijke vooruitgang geboekt. Het aantal verkeersdoden lag in 2005 immers al 27,5% lager dan het gemiddelde voor 1998-2000, wat de derde beste vermindering van het aantal doden in Europa is. Dit verslag geeft een synthese van de meest representatieve gegevens omtrent de evolutie van de verkeersveiligheid in België tussen 2000 en 2005.

De geregistreerde vooruitgang voor deze periode is opmerkelijk, maar was ook het gemakkelijkst te verwezenlijken. Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren en zoals vooropgesteld jaarlijks 750 mensenlevens uit te sparen, zijn er dus bijkomende inspanningen nodig.

Daarom stelt de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) nieuwe aanbevelingen voor die gedetailleerd beschreven worden in dit verslag.

Hoewel België de doelstelling haalt om het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen, tonen de resultaten van de best scorende landen op het vlak van verkeersveiligheid aan dat verdere vooruitgang mogelijk en noodzakelijk is. Wij stellen de regering dus voor de doelstelling vast te leggen om tegen 2015 het aantal van 500 verkeersdoden niet te overschrijden en een pakket van noodzakelijke maatregelen te nemen om dit doel te bereiken.

De maatregelen in dit verslag werden uitvoerig bediscussieerd in de verschillende werkgroepen en in voltallige zitting. Dit gebeurde steeds in een constructieve geest, rekening houdend met het onnoemelijke leed van de verkeersslachtoffers en hun naasten. We willen de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en de werkgroepen van harte danken voor hun inspanningen en bijdragen aan dit verslag.

A. MEERKENS  
Ondervoorzitter van de FCVV

P. DERWEDUWEN  
Voorzitter van de FCVV

## 8 actiepunten voor veiliger verkeer

Op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 22 februari 2002 stelden de Belgische regeringen zichzelf tot doel om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010 en als tussentijdse doelstelling het aantal van 1000 verkeersdoden in 2006 niet te overschrijden. Dit engagement betekende de start van een strategisch verkeersveiligheidsbeleid op basis van objectieve, kwantificeerbare doelstellingen.

Vijf jaar later is het tijd om een stand van zaken op te maken en een nieuwe doelstelling te formuleren. Dankzij de inspanningen van alle federale, gewestelijke, provinciale en lokale verkeersveiligheidsactoren blijkt ruim de helft van de einddoelstelling al te zijn gerealiseerd. In 2005 lag het aantal verkeersdoden 27% lager dan het gemiddelde voor de periode 1998-2000, wat de derde beste vermindering van het aantal doden in Europa is. De cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer geven aan dat deze positieve evolutie zich ook vorig jaar heeft doorgezet. Dat betekent dat de tussentijdse doelstelling om het aantal verkeersdoden in 2006 te beperken tot maximum 1000, waarschijnlijk zal worden gehaald.

Om de verkeersveiligheid verder op een duurzame wijze te verbeteren zijn er evenwel bijkomende inspanningen nodig. Die zijn samen te vatten in 8 actiepunten, die samen het Actieplan van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2007 vormen, en die de krijtlijnen uitzetten voor de periode 2007 tot 2015:

- 1. Een nieuwe, duidelijke doelstelling.** *Alle politieke, economische en maatschappelijke actoren mobiliseren om tegen 2015 minder dan 500 verkeersdoden per jaar te betreuren.*

Ook al tonen de cijfers voor ons land een opmerkelijke verbetering aan, toch bewijzen de resultaten van de best presterende landen dat verdere vooruitgang mogelijk en noodzakelijk is. De kracht van een voluntaristisch beleid dat gebaseerd is op ambitieuze maar realistische doelstellingen op middellange termijn mag niet worden onderschat. Daarom wordt het oorspronkelijke streefdoel voor 2010 aangevuld met een nieuwe doelstelling, namelijk het aantal verkeersdoden in België reduceren tot maximum 500 tegen 2015.

Dit vereist een verregaande mobilisatie en samenwerking van alle actoren die rechtstreeks of onrechtstreeks met verkeer en mobiliteit te maken hebben, teneinde de verkeersveiligheid op alle beslissingsniveaus als prioriteit bovenaan de politieke en maatschappelijke agenda te houden. Het vereist tevens dat de nodige middelen worden vrijgemaakt om de doelstellingen en aanbevelingen van het Actieplan van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2007 te realiseren. Het ikbenvoor-concept en het eraan gekoppelde vrijwilligersnetwerk dienen uiteindelijk elke weggebruiker bij deze dynamiek te betrekken om zo een breed maatschappelijk draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen te realiseren.

- 2. Beter meten.** *De bestaande indicatoren en meetinstrumenten verder verbeteren om een snel, accuraat en representatief beeld te krijgen van de evolutie, en het beleid daarop te kunnen afstemmen.*

De verkeersveiligheidsbarometer die in 2004 werd geïntroduceerd, maakt het mogelijk om de evolutie van de ongevallencijfers van nabij op te volgen en op termijn

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

over meer gedetailleerde statistieken te beschikken. Deze systemen moeten nog verder worden ontwikkeld en verfijnd en aangevuld met een diepte-analyse van de ongevallenfactoren, om zo tot meer gerichte verkeersveiligheidsacties te komen. Een geanonimiseerde kruispunt databank met gegevens van voertuigen, bestuurders, rijbewijzen en ongevallen is noodzakelijk voor een efficiënt opsporings- en preventiebeleid.

3. **Vereenvoudigen en verduidelijken.** *De verkeerswetgeving verder vereenvoudigen en verduidelijken voor alle verkeersdeelnemers, om zo tot een transparante en duidelijke wetgeving te komen die door iedereen gekend is.*

Het project verkeersvereenvoudiging waarmee werd begonnen in 2005 moet binnen een aanvaardbare tijdslimiet worden afgewerkt. Alle weggebruikers, inclusief het buitenlandse transitverkeer, moeten op adequate wijze worden ingelicht over de in België geldende verkeersregels. De verkeerssignalisatie moet worden geoptimaliseerd volgens een strikte logica. De openbare weg moet zodanig ingericht zijn dat de op die plaats geldende snelheidslimieten en verkeersregels door de weggebruikers als logisch worden ervaren.

Verder moet proactief worden ingespeeld op de snelle ontwikkelingen in de telematicasector, die het mogelijk maken dat weggebruikers in real time specifieke informatie krijgen over risico's, snelheidslimieten en dergelijke.

4. **Verkeersveiligheidsonderwijs.** *Verkeerskennis en -gedrag moeten structureel in het onderwijs ingebed worden.*

Een intrinsiek veilige verkeersomgeving veronderstelt dat alle weggebruikers correct worden geïnformeerd. Dit veronderstelt een levenslang leerproces, te beginnen vanaf de lagere school tot de opfriscursussen voor senioren. Verkeerskennis en correct verkeersgedrag moeten volwaardig deel uitmaken van het officiële onderwijscurriculum, ook in het secundair onderwijs. Het aspect verkeersveiligheid dient prominent aanwezig te zijn in de opleiding voor professionele bestuurders. De media moeten nog actiever en gericht worden ingeschakeld om de verkeersveiligheidsboodschap uit te dragen.

5. **Problemen gericht aanpakken.**

- a. **Gedrag van weggebruikers.** *De belangrijkste problemen inzake gedrag eerst aanpakken, en de aanpak prioritair richten op de plaats en het tijdstip waar de problemen zich concentreren.*

Het verkeersrisico is het grootst in de weekends, meer bepaald op weekendnachten. De voornaamste risicofactoren zijn overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Verder blijkt dat bepaalde groepen weggebruikers zoals motorrijders en jongeren aan grotere risico's blootgesteld zijn dan andere. De inspanningen inzake sensibilisatie en handhaving dienen zich in de eerste plaats te richten op de belangrijkste risico's, alsook op de plaatsen en tijdstippen waar die risico's het grootst zijn. De geïntegreerde aanpak waarbij handhaving en sensibilisatie worden gecombineerd, moet verder worden geïntensiveerd.

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

**b. Infrastructuur.** *Voor elke weggebruiker een eigen, veilige plaats in het verkeer voorzien.*

Iedereen heeft recht op mobiliteit in een intrinsiek veilige verkeersomgeving. Dit veronderstelt dat elke weggebruiker een eigen, duidelijk omschreven en veilige plaats in het verkeer toebedeeld krijgt. Verloopt het verkeer gemengd, dan moet de veiligheid van de zwakste verkeersdeelnemers worden gegarandeerd. Voor bepaalde groepen weggebruikers zijn specifieke maatregelen nodig, bijvoorbeeld voor motorrijders en bestuurders van vrachtwagens. De infrastructuur moet intrinsiek veilig zijn en duidelijk te begrijpen voor alle weggebruikers, door de veralgemening van verkeersveiligheidsaudits bij het ontwerp of de herinrichting van de wegomgeving.

**6. Recidivegedrag opsporen en bestraffen.** *Vermijden dat risicobestuurders anderen in gevaar brengen.*

Een kleine minderheid van weggebruikers veroorzaakt een onevenredig groot verkeersrisico. Deze recidivisten moeten tijdig worden geïdentificeerd en op gepaste wijze worden opgevolgd, om te vermijden dat ze de andere verkeersdeelnemers in gevaar blijven brengen. Verkeer dient een volwaardige basisfunctionaliteit van de lokale politie te worden, en de politiediensten moeten hun inspanningen in de eerste plaats richten op het opsporen van het meest risicovolle verkeersgedrag. Verder moet werk worden gemaakt van een éénvormig opsporings- en vervolgingsbeleid, en afdoende bestraffing van overtreders. Dit impliceert dat een databank wordt gecreëerd van alle overtredingen op basis waarvan risicogedrag en recidive aangepakt kunnen worden.

**7. Iedereen betrekken.** *Alle actoren, inclusief de individuele weggebruikers, aansporen om zélf in actie te komen.*

In 2005 werd gestart met Ikbenvoor, een brede, steeds groeiende groep van positief ingestelde burgers en organisaties die samen een actieve bijdrage willen leveren om de verkeersveiligheid te verbeteren, elk binnen zijn eigen domein en mogelijkheden. 2007 betekent een volgende grote stap, met de creatie van het Ikbenvoor-vrijwilligersnetwerk in het kader van het Europese VAMOS-project. Het Ikbenvoor-concept en het eraan gekoppelde vrijwilligersnetwerk moeten uiteindelijk elke weggebruiker bij de dynamiek rond veilig verkeer betrekken en zo een breed maatschappelijk draagvlak rond verkeersveiligheid creëren.

**8. Slachtofferhulp.** *Elk ongeval is er één teveel.*

Het verkeersbeleid moet er in de eerste plaats van uitgaan dat verkeersongevallen vermijdbaar zijn. Elk ongeval is er één te veel, en alles moet in het werk worden gesteld om slachtoffers te voorkomen. Vallen er toch slachtoffers, dan hebben deze recht op de best mogelijke zorg en begeleiding, niet alleen in de periode die onmiddellijk volgt op het ongeval maar ook in de soms lange en moeizame herstelperiode achteraf. De diensten voor medische hulpverlening, slachtofferhulp en nazorg moeten perfect op elkaar inspelen om het fysieke en morele leed van de slachtoffers en hun omgeving zo draaglijk mogelijk te maken. Initiatieven om de hulp aan slachtoffers van verkeersongevallen te optimaliseren, zoals die onder andere werden voorgesteld op de Vlaamse Staten-Generaal voor de verkeersslachtoffers, moeten actief worden aangemoedigd.

### **III) Evolutie van de verkeersveiligheid in België tussen 2000 en 2005**

#### **a) Inleiding**

Naar aanleiding van de tweede Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid wordt hieronder een tussentijdse balans opgemaakt.

De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid die werd opgericht bij KB van 26 juni 2002 en die met name als opdracht heeft om de verkeersveiligheidsindicatoren te ontwikkelen en op te volgen werd geconfronteerd met een gebrek aan tijdig beschikbare ongevallenstatistieken. Zo kon de analyse van de ongevallen in 2002 pas begin 2005 aangevat worden. Dit had vooral te maken met de gevolgen van de politiehervorming voor de registratie en exploitatie van de verkeersongevallen met letsels. Daarom werd in 2004, onder impuls van de Minister van Mobiliteit, de verkeersveiligheidsbarometer opgesteld. Het gaat hier om een belangrijk instrument dat toelaat om de evolutie van de verkeersveiligheid op snelle wijze op te volgen.

Hieronder wordt de algemene evolutie weergegeven van de verkeersveiligheid in België tussen 2000 en 2005 op basis van de ongevallenstatistieken en op basis van een aantal andere verkeersveiligheidsindicatoren. Voor een diepgaandere analyse van deze statistieken wordt verwezen naar de analyses van het BIVV die gepubliceerd zullen worden in de loop van het tweede trimester 2007.

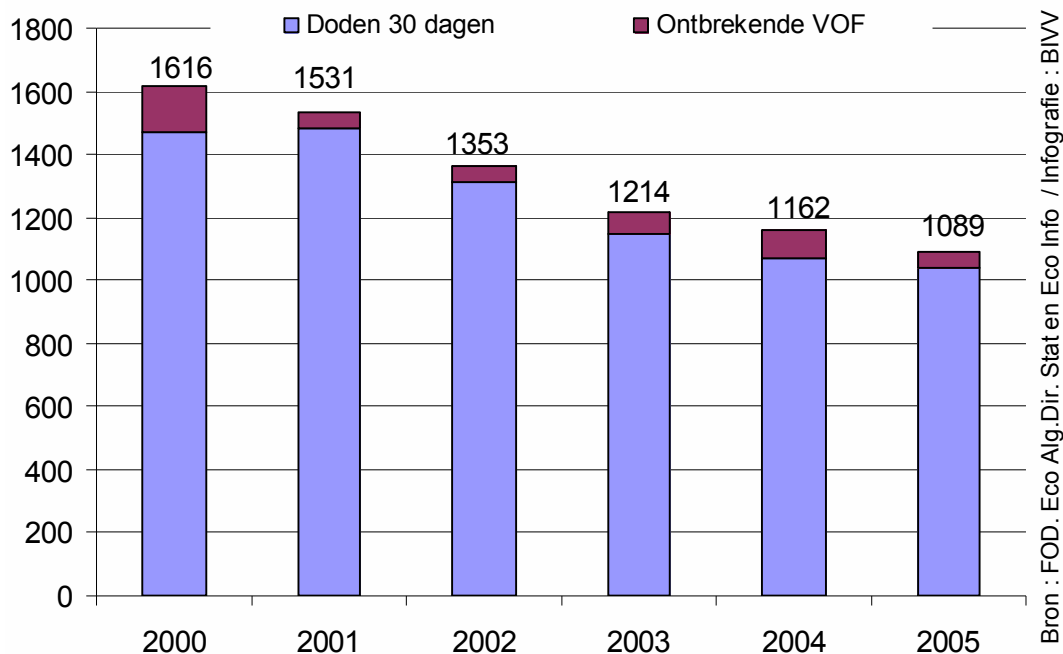
Bij het interpreteren van de geschetste evolutie op basis van de ongevallenstatistieken van de FOD Economie, Middenstand en Energie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Eco.-Alg. Dir. Stat. en Eco. Info), dient men rekening te houden met het volgende :

- het gaat om letselongevallen die plaats hebben gevonden op de openbare weg;
- het gaat om de registratie door de politie op basis van het verkeersongevallenformulier - dit betekent enerzijds dat het werkelijk aantal ongevallen vermoedelijk hoger ligt omdat er nog niet voor elk vastgesteld letselongeval een verkeersongevallen formulier (VOF) wordt ingevuld en anderzijds dat verkeersongevallen zonder tussenkomst van de politie niet inbegrepen zijn
- dat de informatie m.b.t. de doden 30 dagen de meest betrouwbare indicator is omdat de gegevens van de politie (over de doden ter plaatse) aangevuld worden met de meldingen vanuit de parketten m.b.t. de overleden personen binnen de 30 dagen na het ongeval (de doden 30 dagen); dit resulteert ieder jaar in een aantal doden die door de parketten worden gemeld maar waarvoor er geen ongevallenformulier bestaat de zgn. ontbrekende verkeersongevallenformulieren ("ontbrekende VOF") : in 2000 waren er dit 146, in 2005 nog 52 wat wijst op een verbetering van de registratie.

De verkeersveiligheid in België is in de periode 2000 tot 2005 opmerkelijk verbeterd. In vergelijking tot het referentiecijfers van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in 2001 van 1500 doden (gemiddeld aantal doden 1998-1999-2000) bedraagt de vastgestelde daling 27,5%.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Uit de evolutie tussen 2000 en 2005, zoals die hieronder wordt weergegeven en waarbij rekening wordt gehouden met ontbrekende registratieformulieren (VOF), blijkt dat het aantal doden 30 dagen met 33% is afgenomen.

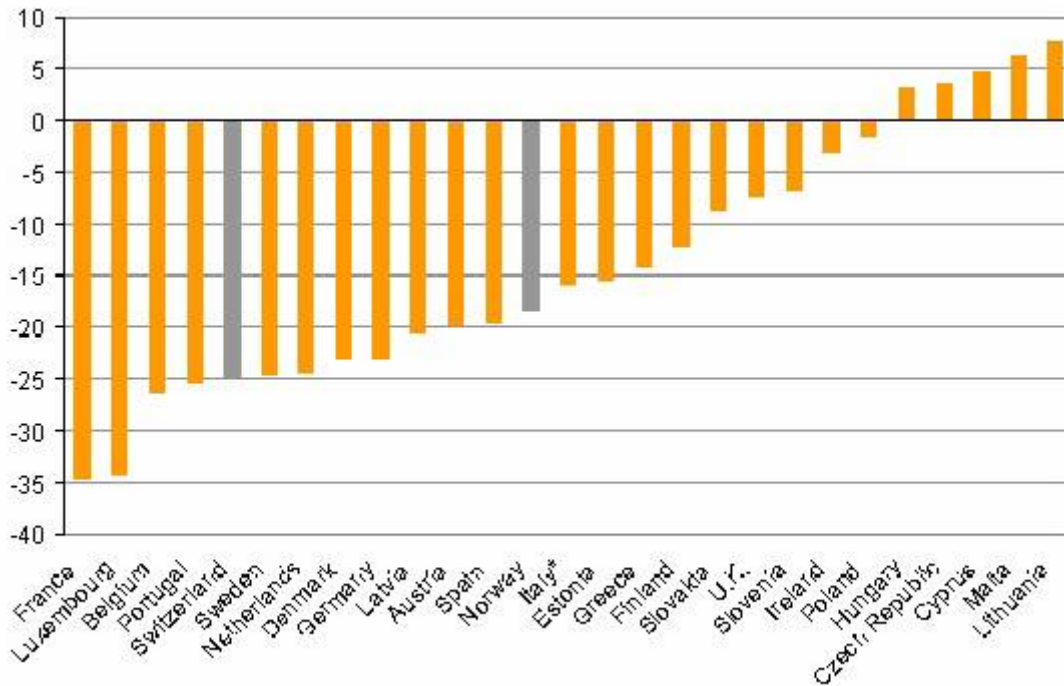
**b) Ongevallenstatistieken*****Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2005***

Uit de laatste verkeersveiligheidsbarometer kunnen we afleiden dat deze dalende tendens zich verder zet en dat het aantal doden in 2006 zich rond de 1000 zal situeren. Dit betekent dat de tussentijdse doelstelling van de Regering waarschijnlijk gehaald zal worden.

Uit een internationale vergelijking van de European Traffic Safety Council is gebleken dat België met de vastgestelde daling van het aantal doden tussen 2001 en 2005 zich in de top 3 van de landen met de sterkste daling van het aantal doden situeert. Frankrijk met een daling van bijna 35% en Luxemburg met een daling van het aantal doden met 34 % gaan België in deze top 3 vooraf.

**Verlag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

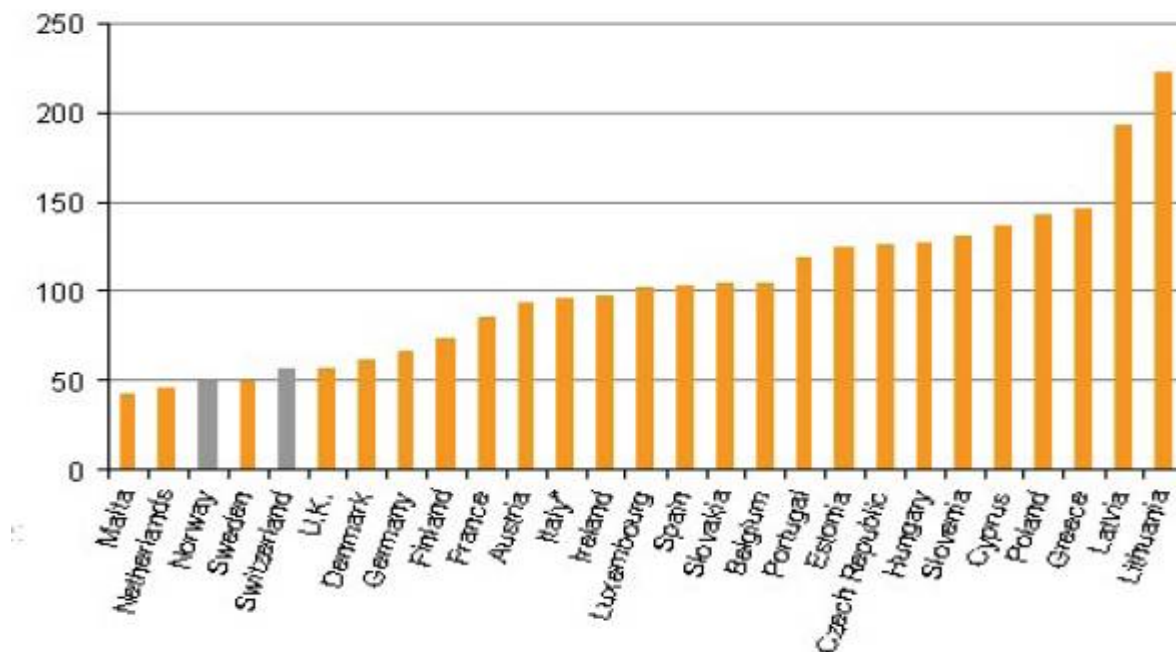
**Daling in % van het aantal doden 30 dagen tussen 2001 en 2005 in Europees perspectief**



Bron : ETSC, Pin Flash 2 – Reduction in road deaths 2001-2005 (in %), Care en nationale gegevens

Ondanks deze positieve evolutie behoort België nog niet tot de best presterende landen in Europa.

**Doden 30 dagen per 1.000.000 inwoners (2005)**



Bron : ETSC, Pin Flash 2 – road deaths 2005 (per million population), Eurostat en nationale gegevens

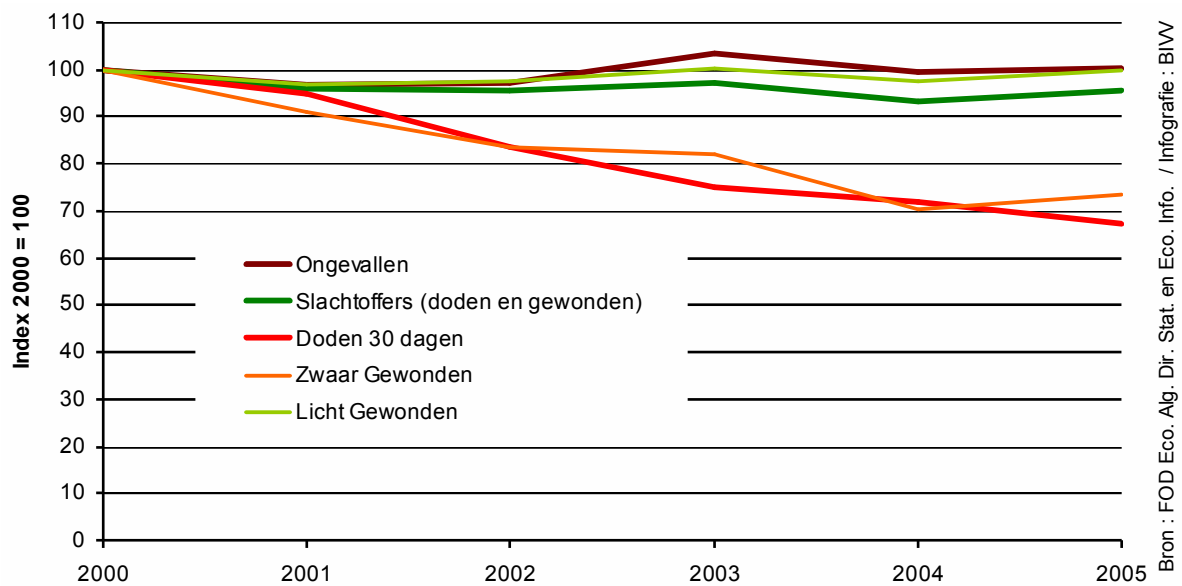


**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

De volgende grafiek toont de evolutie van het aantal ongevallen, het totale aantal slachtoffers, en de evolutie van het aantal doden, zwaar- en lichtgewonden in België. Hieruit leiden we af dat het aantal ongevallen en het aantal licht gewonden niet gedaald is. Dit heeft vermoedelijk te maken met de registratie van de verkeersongevallen die gaandeweg verbeterd is. De éénmalige vattling, die sinds 2004 stapsgewijs wordt ingevoerd, leidt in feite tot meer volledige statistieken inzake het aantal ongevallen en slachtoffers.

Het aantal zwaar gewonden is in diezelfde periode afgenomen met 26%. Dit wijst op een belangrijke afname van de ernst van de letselongevallen gedurende de 5 voorbije jaren.

**Evolutie van het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers in België**



Hieronder wordt de vergelijking van het aantal doden 30 dagen (in absolute aantallen) tussen provincies en gewesten weergegeven.

**Verlag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

**Vergelijking van het aantal doden 30 dagen in absolute aantallen per Gewest**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Minderung (absoluut)	Minderung (percent)
<b>Brussels Hoofdstedelijk Gewest</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>28</b>	<b>-16</b>	<b>-36%</b>
<b>Vlaams Gewest</b>	<b>871</b>	<b>848</b>	<b>721</b>	<b>628</b>	<b>614</b>	<b>566</b>	<b>-305</b>	<b>-35%</b>
Antwerpen	218	231	167	161	171	140	-78	-36%
Limburg	154	125	107	105	97	105	-49	-32%
Oost-Vlaanderen	185	186	175	129	125	114	-71	-38%
Vlaams-Brabant	128	128	108	80	82	80	-48	-37%
West-Vlaanderen	186	178	164	153	139	127	-59	-32%
<b>Waals Gewest</b>	<b>555</b>	<b>601</b>	<b>595</b>	<b>556</b>	<b>511</b>	<b>495</b>	<b>-60</b>	<b>-11%</b>
Waals-Brabant	48	50	62	61	42	30	-18	-37%
Henegouwen	192	222	226	206	197	195	+3	+2%
Luik	145	164	134	145	136	95	-50	-34%
Luxemburg	68	65	67	54	48	74	+6	+9%
Namen	102	100	106	90	88	101	-1	-1%

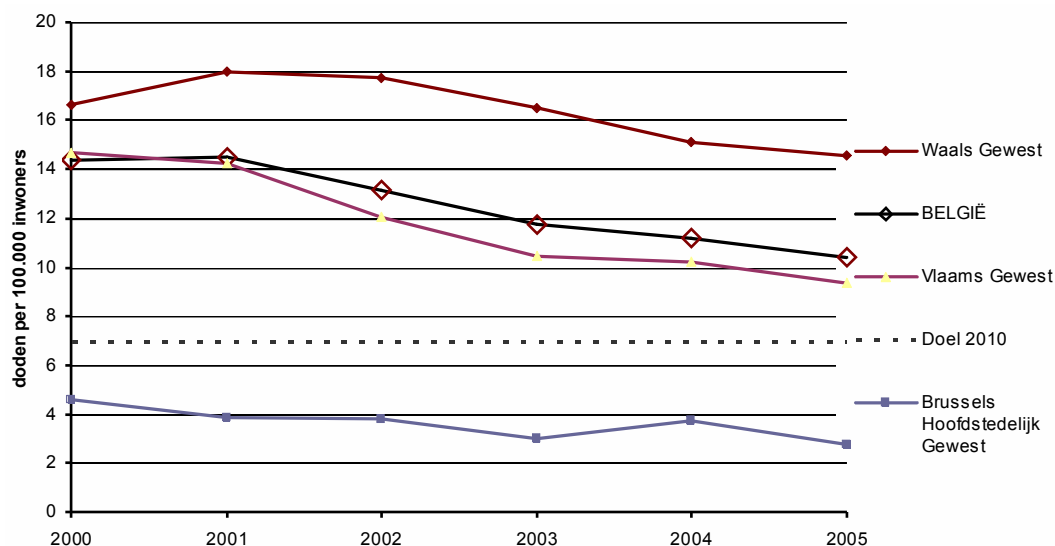
Bron: FOD Eco. Alg. Dir. Stat. en Info. Eco. / Infografie : BIVV

Hier is duidelijk te zien dat er grote verschillen zijn in het aantal verkeersdoden in de drie gewesten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toont het kleinste aantal doden per 100.000 inwoners. De vermindering tussen 2000 en 2005 is procentueel gezien even groot als die van het Vlaams Gewest.

Het Vlaams Gewest toonde een redelijk hoge uitgangswaarde in 2000 maar de waarde van meer dan 14 doden per 100.000 inwoners is inmiddels onder de 10 gedaald. Het Waalse Gewest toont naast de hoogste uitgangswaarde ook de kleinste verbetering.

Onderstaande grafiek geeft deze vergelijking weer.

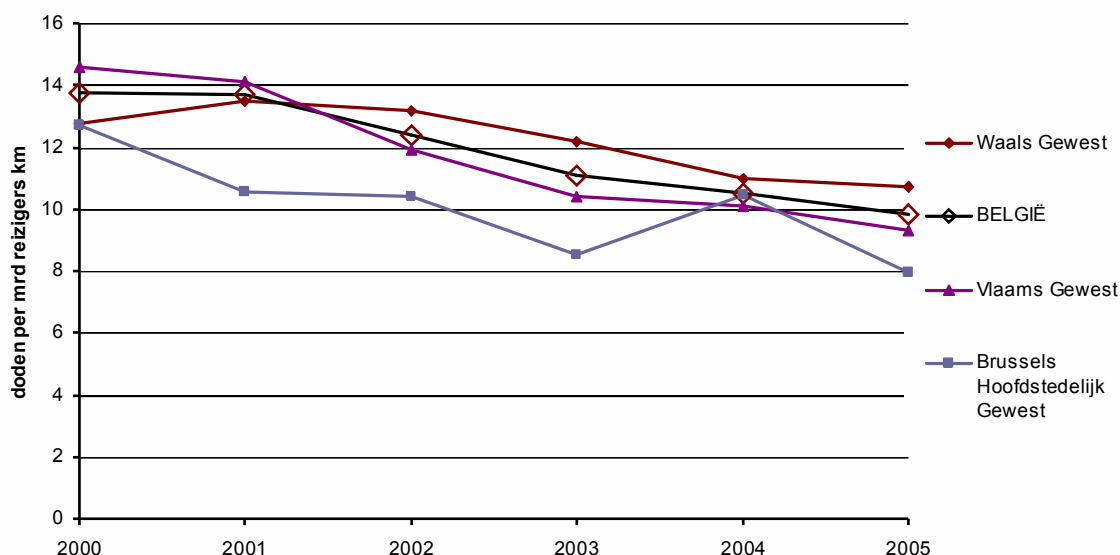
**Evolutie van het aantal doden 30 dagen per 100.000 inwoners in de Gewesten**



Bron : FOD Eco. Alg. Dir. Stat. en Eco. Info. / Infografie : BIVV

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Zoals uit de volgende grafiek blijkt is het aantal doden 30 dagen in verhouding tot het aantal reizigerskilometers in de drie gewesten ongeveer vergelijkbaar. Wel blijkt opnieuw dat de teruggang in Vlaanderen iets groter is dan die in Wallonië.

**Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard reizigers-km in de gewesten**

Een vergelijking van de evolutie tussen 2000 en 2005 van het aantal verkeersdoden waarvan het type weggebruiker gekend is, toont een opmerkelijk gunstige evolutie aan voor de fietsers en de bromfietzers. Het aantal doden 30 dagen is voor deze categorieën met ongeveer de helft gedaald. Uit de oorzaken van deze ongevallen blijkt echter dat in 18,3% van de ongevallen met fietsers, en in 33% van de dodelijke ongevallen met bromfietzers het niet verlenen van voorrang door deze weggebruikers aan de oorzaak lag.

**Aantal doden 30 dagen per type weggebruiker**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	minderung (absoluut)	minderung (percent)
Personenwagen*	922	900	809	690	623	624	-298	-32%
Vrachtwagen**	20	28	16	15	18	16	-4	-20%
Bestelwagen	52	48	41	27	32	44	-8	-15%
Autobus en autocar	2	3	1	0	2	0	-2	
Motor***	118	147	164	124	120	123	+5	+4%
Bromfiets****	66	63	68	45	33	30	-36	-55%
Fiets	134	128	108	109	78	71	-63	-47%
Voetganger	142	158	132	113	101	108	-34	-24%
Andere	13	11	13	6	20	10	-3	
Onbekend	1	0	1	85	135	63	62	

\* Personenauto, auto voor dubbel gebruik en kampeervagen

\*\* Vrachtwagen, trekker + aanhangwagen, trekker alleen

\*\*\* Motorfiets niet meer of meer dan 400 cc

\*\*\*\* Bromfiets A, B of met 3 of 4 wielen

Bron: FOD Economie Alg. Dir. Stat. en Eco. Info / Infografie : BIVV. De gegevens zijn niet gecorrigeerd voor ontbrekende ongevallen formulieren.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Slachtoffers onder de voetgangers en de inzittenden van personenwagens hebben wel een duidelijke vermindering maar om een halvering te halen moeten ze nog eens in (bijna) dezelfde mate terug lopen. Voor motorrijders is het aantal doden licht toegenomen, wat te wijten is aan het feit dat het voertuigenpark voor motorrijwielen sinds 2000 met 25% vergroot is (voor auto's bedraagt de toename maar 5%). Het aantal doden per 1000 voertuigen is gedaald van 0,42 naar 0,36. Ondanks deze vermindering is het aantal doden per 1000 voertuigen in 2005 voor motorrijwielen echter nog steeds bijna 3 keer zo hoog als dat van auto's. De vergelijking van het aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers bevestigt deze verontrustende tendens : motorrijders vertegenwoordigen 1 % van het aantal gereden kilometers maar 12% van het aantal doden.

**Aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Minderung (absoluut)	minderung (percent)
Personenwagens	12.6	12.1	11.0	9.1	8.0	8.1	-4.5	-35.4%
Vrachtwagens	2.7	3.7	2.2	2.0	2.4	2.1	-0.6	-21.2%
Bestelwagens	6.3	5.5	4.9	3.1	3.4	4.3	-2.0	-31.1%
Autobussen en autocars	3.5	5.3	1.9	0.0	3.5	0.0	-3.5	
Motorrijwielen	115.9	142.3	156.3	118.2	111.1	113.9	-2.0	-1.7%

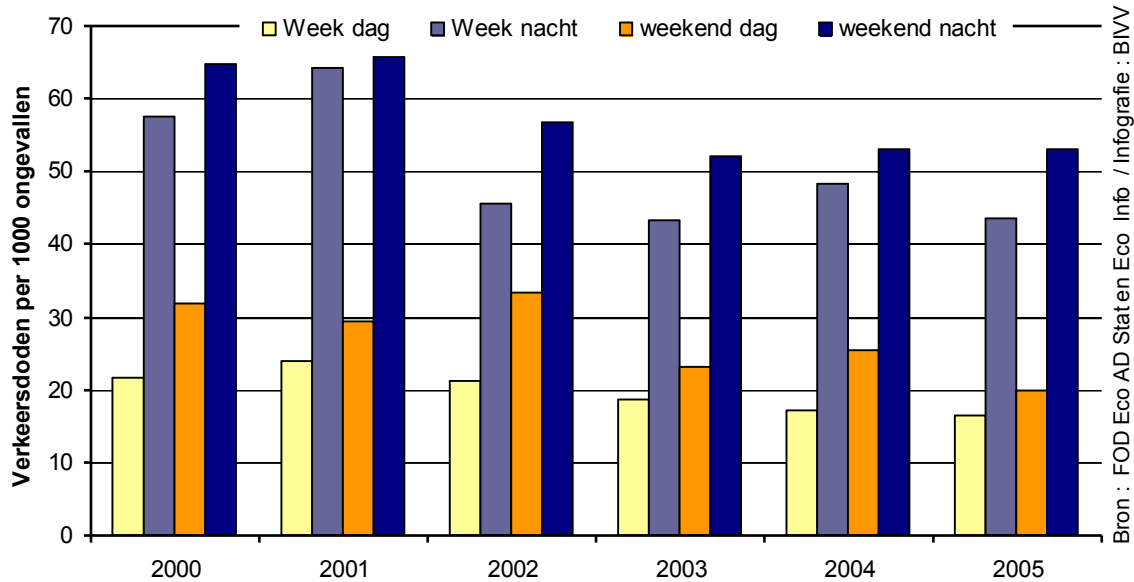
Opmerking : De gereden voertuig/kilometers zijn berekend op basis van gegevens over het voertuigenpark van de FOD Economie, Directie Statistiek en Ec. Info en van de FOD Mobiliteit en Vervoer (DIV), en op basis van het overzicht van het aantal afgelegde kilometers per jaar zoals vermeld in het jaaroverzicht van de FOD Mobiliteit en Vervoer « opmeting van de jaarlijks afgelegde kilometers ». Voor 2000 en 2001 werd het aantal afgelegde kilometers per jaar volgens de aard van het voertuig gebaseerd op het gemiddeld aantal afgelegde kilometers tussen 2002 en 2005. Voor het aantal voertuigkilometers van de motorfietsen werd beroep gedaan op de gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Voor vrachtwagens en vooral voor bestelwagens is er sprake van een vermindering van het aantal doden, maar die blijft totnogtoe achterwege in vergelijking met de vermindering voor personenwagens. Hier dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat inzittenden van zware voertuigen minder kwetsbaar zijn en daarom minder vaak zelf het slachtoffer worden. In 10% van de dodelijke ongevallen waarbij minstens 1 vrachtwagen betrokken is, zijn het de inzittenden van de vrachtwagens die overlijden, bij ongevallen met minstens 1 bestelwagen gaat het om 45% en in 75% van de ongevallen met minstens 1 personenwagen bevindt het dodelijke slachtoffer zich in de personenwagen.

Het tijdstip van de ongevallen

Door de week vallen er meer doden overdag dan 's nachts. In het weekend is het omgekeerd: er vallen 's nachts meer doden dan overdag. Bovendien vallen er in het weekend meer doden dan door de week.

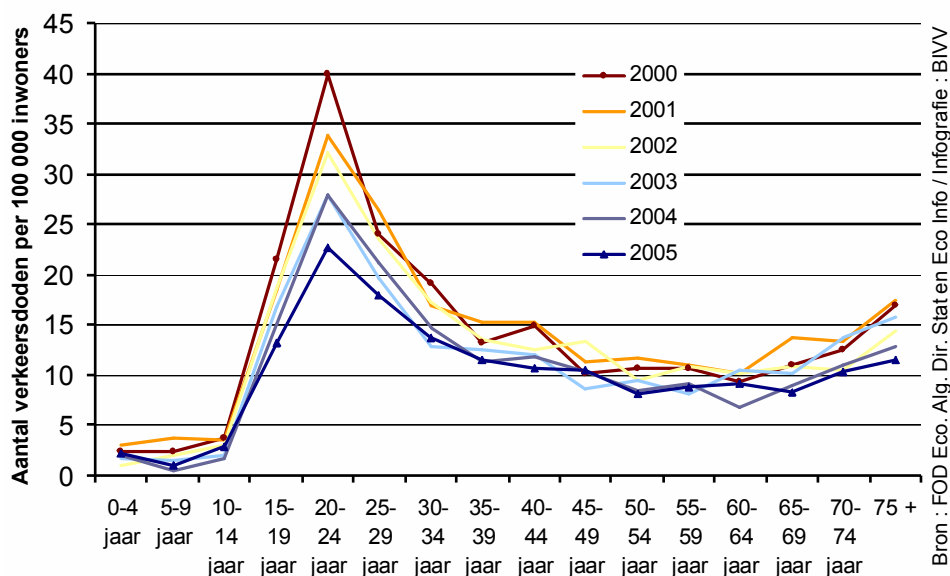
**Ernst van de ongevallen per tijdstip in de week**



Uit bovenstaande figuur wordt duidelijk dat nachtelijke ongevallen veel gevaarlijker zijn (meer dodelijke slachtoffers produceren) dan ongevallen over dag. Ook is het zo dat de ongevallen in het weekend ernstiger zijn dan die door de week. Het fenomeen van de weekendongevallen blijft dus een aandachtspunt.

Uit de analyse per leeftijd tenslotte blijkt eveneens de daling van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2005. Het valt op dat de daling voornamelijk voor de jongere bestuurders plaatsgevonden heeft. Desondanks komen uit deze groep nog steeds de meeste slachtoffers.

**Aantal doden 30 dagen per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie**



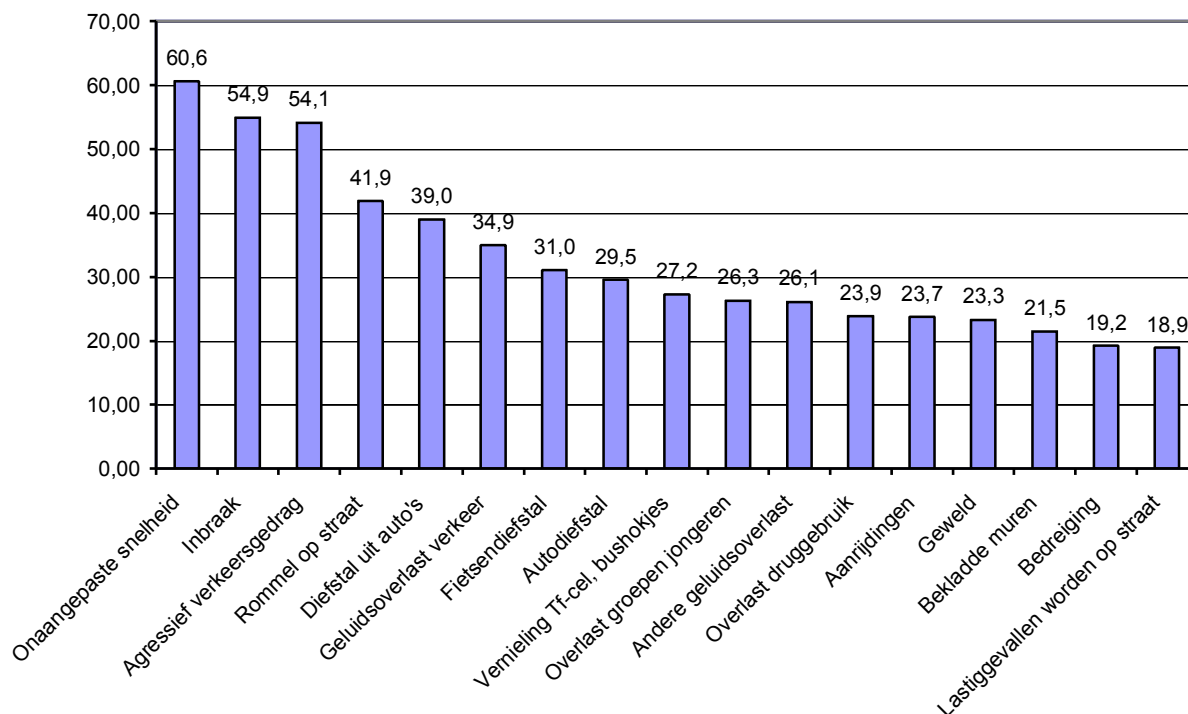
## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

c) De subjectieve verkeersonveiligheid

Verkeersonveiligheid wordt niet alleen uitgedrukt in termen van objectieve onveiligheid (aantal ongevallen) maar ook de subjectieve onveiligheid (het gevoel van onveiligheid tengevolge van verkeer) is een niet te onderschatten indicator voor het verkeersveiligheidsbeleid.

De resultaten van de opeenvolgende veiligheidsmonitoren ([www.fedpol.be](http://www.fedpol.be)) tonen dat de bevolking wel degelijk een probleem heeft met onaangepaste snelheid. Net als in de vorige uitgaven wordt ook in de versie van 2006 onaangepaste snelheid in het verkeer als belangrijkste buurtprobleem vermeld. Mensen blijken ook problemen te hebben met agressief verkeersgedrag in de buurt.

De in de grafiek vermelde waarden geven de proportie van de geënquêteerden die op de vraag "Ervaart u volgende zaken als een probleem in uw buurt" antwoorden met "Helemaal wel" of "eerder wel".

**Veiligheidsmonitor 2006 : buurtproblemen**

Bron : federale politie, dienst beleidsgegevens - 2006

Opmerkelijk is echter wel dat bestuurders van zichzelf niet vinden dat ze een gevaar vormen als ze zelf snel rijden. Als anderen te snel rijden vinden ze dat echter wel gevaarlijk (cf. SARTRE 3, 2002 – [www.bivv.be](http://www.bivv.be))

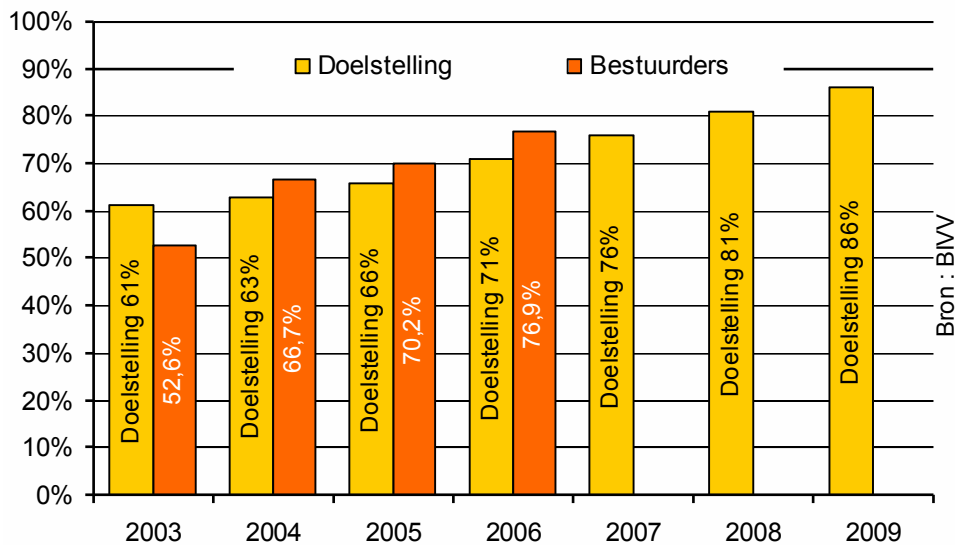
**d) De evolutie van gedrag en attitudes inzake snelheid, rijden onder invloed en gordeldracht**

Het BIVV voert sinds 2003 gedrags- en attitudemetingen uit. Deze moeten toelaten om het effect van de genomen maatregelen te monitoren.

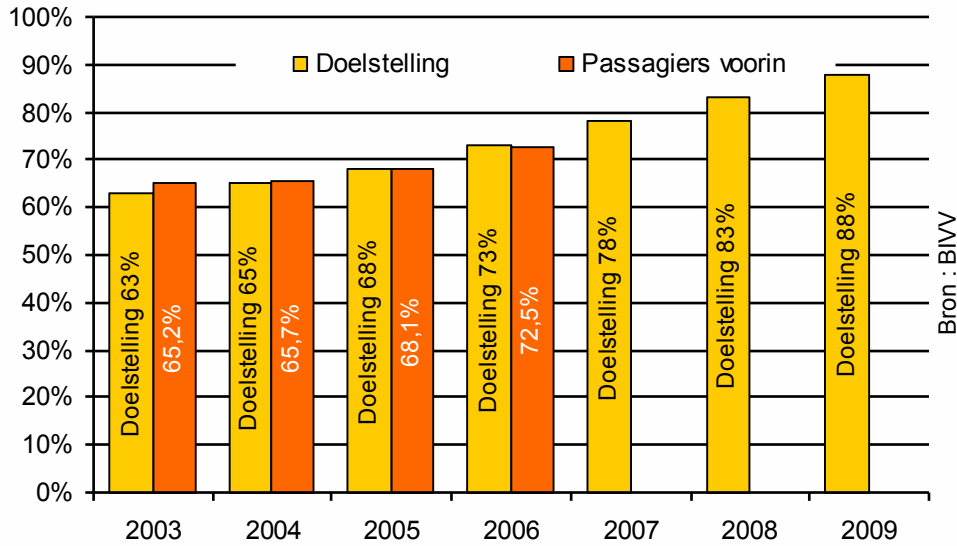
**Gordeldracht**

De gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin van personenvoertuigen is gunstig geëvolueerd. In 2003 droeg slechts 56,6% de gordel. In 2006 steeg dit percentage tot 75,3%.

Uit de onderstaande grafieken blijkt dat we op schema zitten voor wat betreft de in 2002 vooropgestelde doelstellingen. In vergelijking tot andere landen waar draagpercentages van meer dan 95% worden gemeten blijft deze score eerder laag en moet verbetering dus nagestreefd worden.

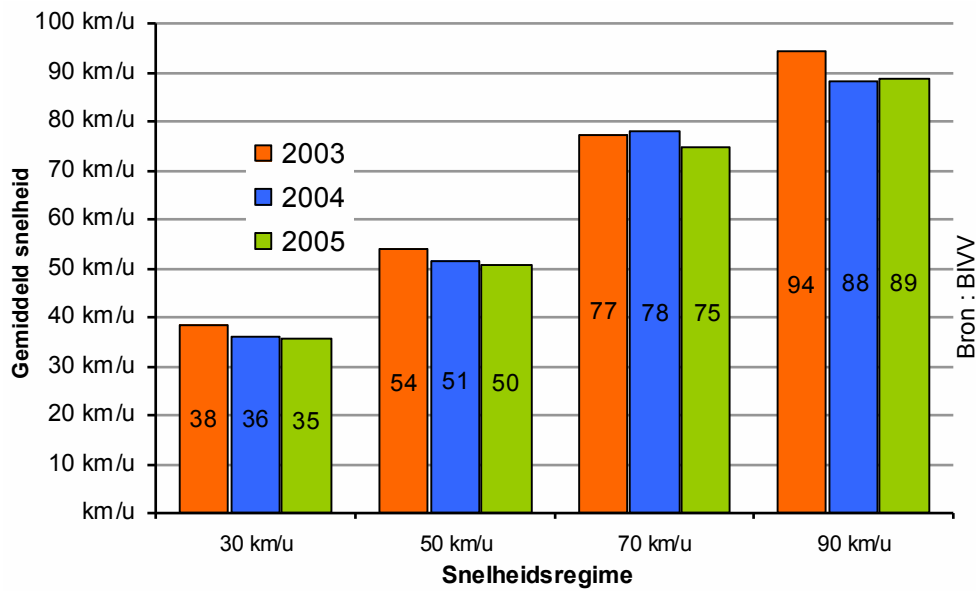
***Gordeldracht bij bestuurders van personenwagens***

**Gordeldracht bij de passagiers voorin van personenwagens**



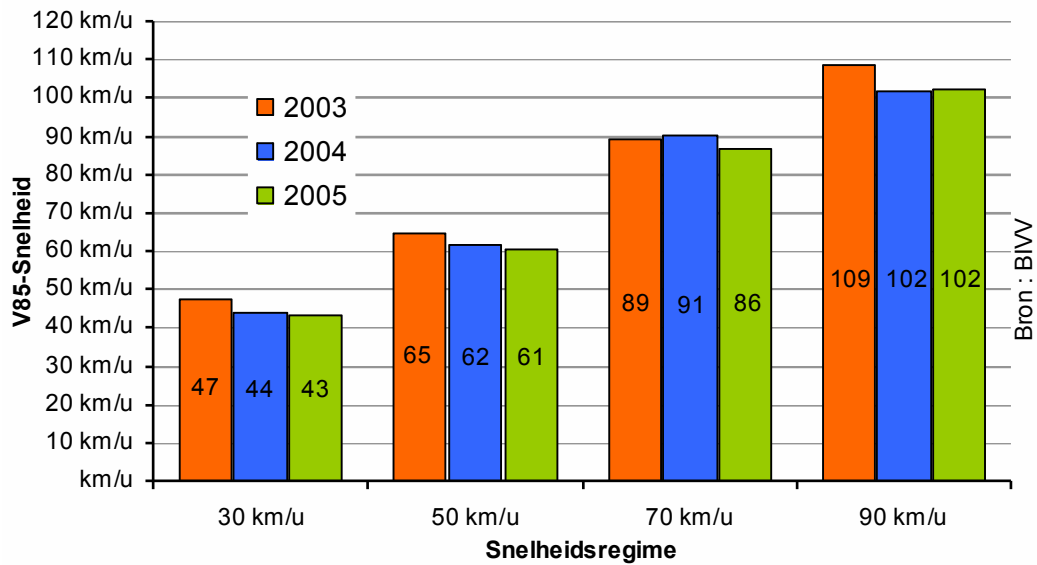
**Snelheidsgedrag**

**Evolutie van de gemiddelde snelheid**

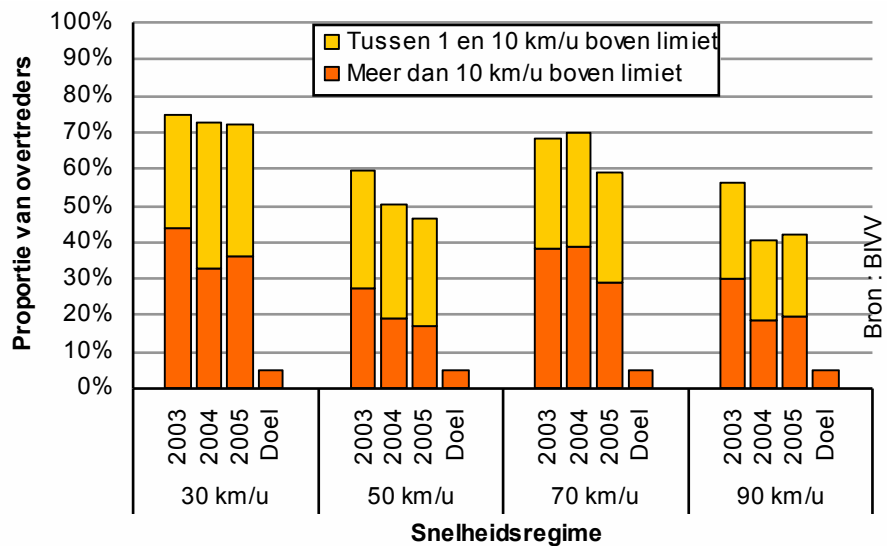




**Evolutie van de V85 (= maximum gereden snelheid door 85% van de bestuurders)**



**Evolutie van de proportie van overtreders**



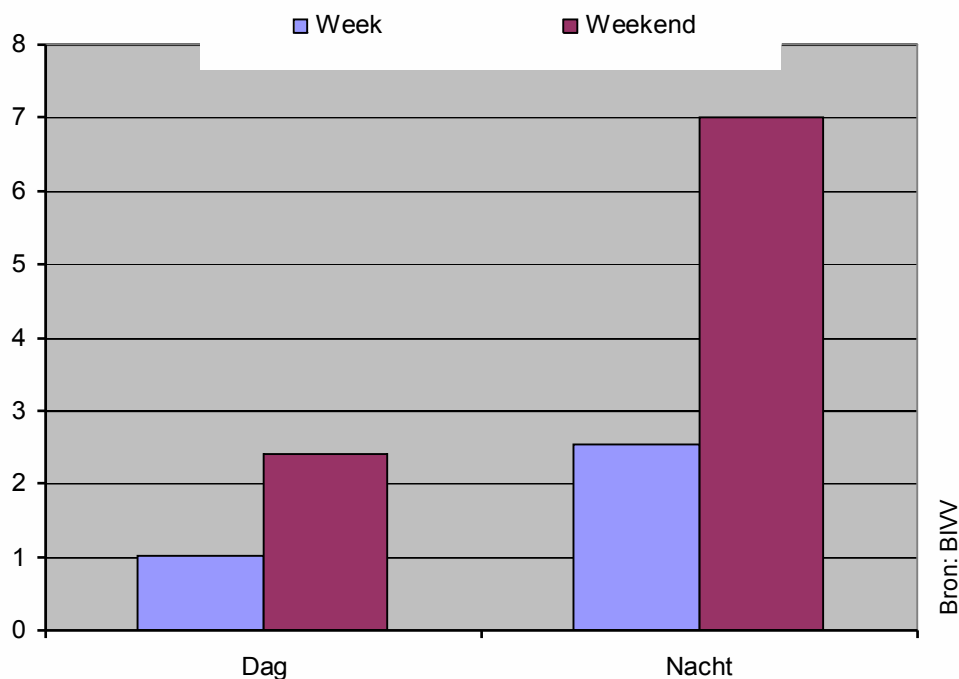
Zoals uit de bovenstaande grafieken blijkt werden er tussen 2003 en 2005 gunstige resultaten geboekt om het vlak van snelheid. Om de vooropgestelde doelstellingen te behalen zijn bijkomende inspanningen nodig. Vooral de 30km/u en de 70 km/u-wegen zijn belangrijke aandachtspunten.

### Rijden onder invloed van alcohol

De metingen om het rijden onder invloed van alcohol in kaart te brengen gebeuren om de twee jaar. Deze gedragsmeting gebeurt op basis a-selecte alcoholcontroles in de periode oktober tot en met november door zowel lokale als federale politie. Als doelstelling werd in 2001 voorop gesteld dat de omvang van de bestuurders onder invloed boven de wettelijke limiet van 0,22 mg/l, ten laatste tegen 2008, ongeacht het tijdstip van de week, niet meer dan 3% bedraagt.

Uit de resultaten van de meting in 2005 blijkt dat deze doelstelling nog niet bereikt is tijdens de weekendnachten.

### **Percentage bestuurders die onder invloed rijden volgens het tijdstip van de week- Oktober / November 2005**



\*\* Dag : Vanaf 06:00 tot 18:00  
Nacht : Vanaf 18:00 tot 06:00  
De vrijdagnacht wordt als weekendnacht gedefinieerd

Ook voor de gordeldracht en de gereden snelheid zijn de nachtelijke verplaatsingen tijdens het weekend het meest problematisch.

### De objectieve en subjectieve pakkans

Het ontbreekt tot op heden aan een centrale databank met beleidgegevens van de politiediensten die moet toelaten om de activiteiten en vaststellingen van politiediensten inzake verkeer en verkeersveiligheid in kaart te brengen.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Uit de attitudemeting die door het BIVV van februari tot juni 2006 werd uitgevoerd bij 1000 rijbewijsbezitters op basis van face-to-face interviews kunnen echter wel enkele conclusies getrokken worden over de objectieve en de subjectieve pakkans.

Net zoals in 2003 werd in 2006 vastgesteld dat de subjectieve pakkans voor de drie hoofdthema's zeer beperkt is. Zo schat een meerderheid van 66% de kans om gecontroleerd te worden op het rijden onder invloed van alcohol "klein" in. Slechts 8% schat deze kans "groot" in. Uit de peiling naar de gerapporteerde objectieve pakkans voor het rijden onder invloed blijkt dat 7,4% van de respondenten één of meerder keren gecontroleerd werd door de politie tijdens de afgelopen 12 maand. De subjectieve pakkans voor het rijden onder invloed van illegale drugs ligt nog lager dan die voor alcohol.

Voor controle op de gordeldracht zijn de resultaten iets gunstiger. 17% schat de kans op een gordelcontrole "groot" tot "zeer groot" in. Voor 22% van de respondenten blijkt de subjectieve pakkans voor gordeldracht nagenoeg onbestaande.

De subjectieve pakkans voor snelheid scoort het hoogst. Ongeveer 45% schat de kans om gecontroleerd te worden op snelheid "groot" tot "zeer groot" in.

Tijdens de attitudemeting werd tevens gepeild naar de doelstellingen van de Staten-Generaal in 2001 betreffende de perceptie van snelheid. Deze werden als volgt bepaald :

- tegen 2005 vindt 15% van de respondenten dat snel rijden een manier om tijd te winnen in
- tegen 2005 vindt 70% van de respondenten dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is
- tegen 2005 vindt 70 % van de respondenten dat men door snel te rijden het eigen leven en dat van andere op het spel zet.

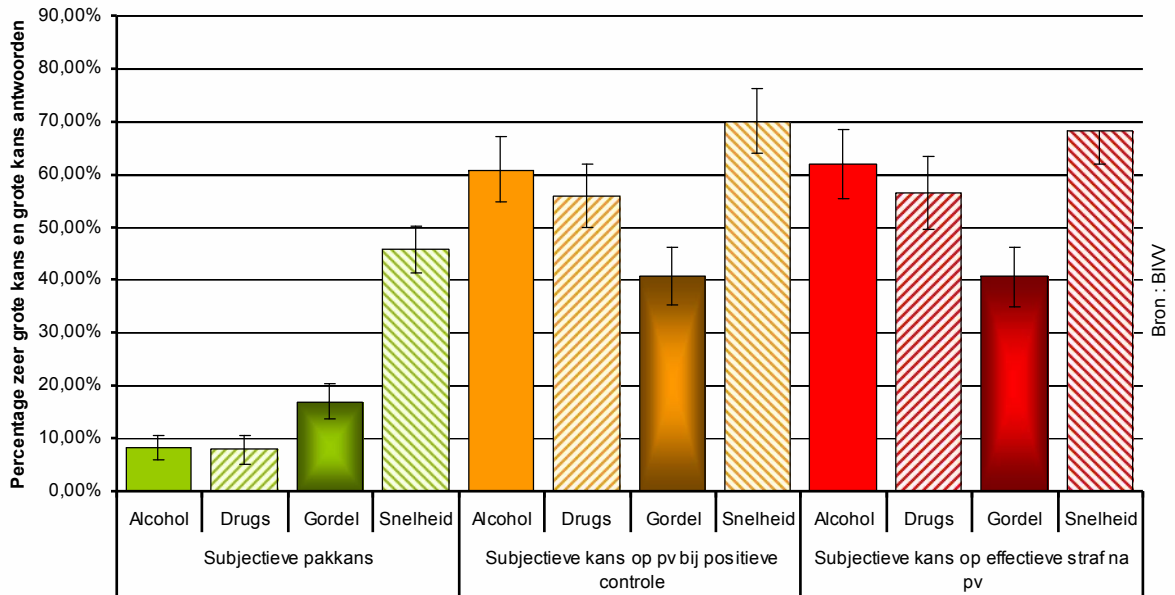
Op basis van de attitudemeting van het BIVV in 2006 werden volgende resultaten vastgesteld :

Snel rijden is voor u ...	2001	2003	2006
Een manier op tijd te winnen	59%	38,2%	21,7%
Sociaal onaanvaardbaar	56%	69,7%	63,1%
Je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52%	83,8%	76,6%

Bron : BIVV

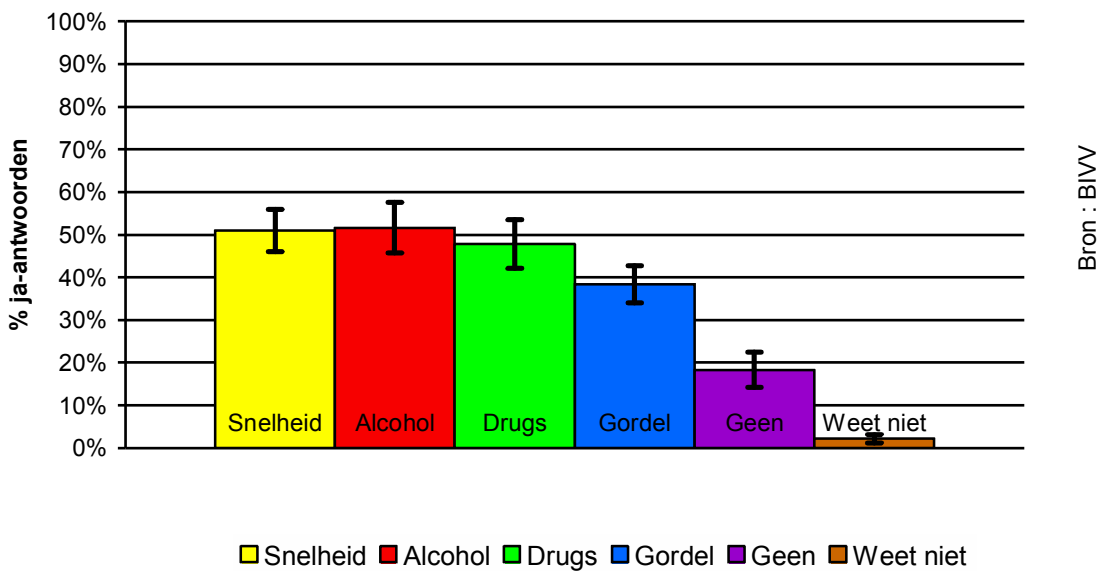
Een opvallende vaststelling voor al deze thema's is dat niet alleen de subjectieve pakkans maar ook de straffkans vrij laag is.

**Gerapporteerde subjectieve pak- en straffkans - 2006**



Tot slot blijkt ook uit deze attitudemeting dat het maatschappelijk draagvlak voor handhaving ruimte laat voor maatregelen op dit vlak.

**De regels voor ... worden onvoldoende gehandhaafd**



## Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de verkeersveiligheid in België evolueert in de gunstige zin. Hoewel het aantal letselongevallen niet daalt, stellen we vast dat de ernst van de ongevallen tussen 2000 en 2005 aanzienlijk verminderd is : het aantal doden 30 dagen daalde in die periode met 33% en het aantal zwaar gewonden met 26%. Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat specifieke maatregelen zullen nodig zijn om het aantal doden 30 dagen bij de motorrijders en het aantal doden 30 dagen tengevolge van ongevallen met vracht- of bestelwagens te verminderen. Hoewel de slachtoffers onder de voetgangers en de personenwagens tussen 2000 en 2005 met respectievelijk 24% en 32% dalen zal dit aantal nog eens in bijna dezelfde mate moeten afnemen om een halvering van het aantal doden 30 dagen in deze categorie te bereiken. Er werd ook heel wat resultaat geboekt bij de jonge bestuurders, doch blijven zij een belangrijke doelgroep voor de toekomstige maatregelen die genomen dienen te worden. Ook de weekendongevallen blijven een specifieke aandacht vragen aangezien ze in aantal en ernst oververtegenwoordigd zijn.

Op het vlak van de gordeldracht blijkt uit de gedragsmetingen van het BIVV dat 51% van de bestuurders die in 2003 nog niet de gordel droegen deze in 2006 wel omdoen. Ondanks deze positieve evolutie blijft het percentage van 75,3 % gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin dat in 2006 gemeten te laag om de nodige vooruitgang in verkeersveiligheid te boeken. Met betrekking tot de gereden snelheid stellen we vast dat de gemiddelde snelheid langzaam daalt maar de proportie van bestuurders die de snelheidslimieten met meer dan 10 km/u overschrijdt blijft hoog. Bijkomende inspanningen op dit vlak zijn dus zeker nodig.

Naast de gordel en snelheid is ook het rijden onder invloed van alcohol een belangrijke doodsoorzaak van verkeersongevallen. Uit de gedragsmetingen van het BIVV i.s.m. de politiediensten die in 2003 en 2005 plaatsvonden kunnen we afleiden dat er nog altijd te veel bestuurders onder invloed van alcohol op de Belgische wegen rijden. Ook op dit vlak zullen specifieke maatregelen nodig zijn om het probleem verder in te dijken.

Uit de gerapporteerde pakkans en strafkans in het kader van de attitudemetingen van het BIVV in 2006 blijkt dat er op dit vlak een sterke impuls nodig is. Statistieken over de activiteiten en vaststellingen van de politiediensten alsook de statistieken over de vervolging en de bestraffing zijn een absolute noodzaak om op dit vlak zeer gerichte en doeltreffende maatregelen te kunnen nemen.

Samengevat komt het erop neer dat het verkeersveiligheidsbeleid in België tot op heden tot goede resultaten heeft geleid. De inspanningen die tot nu toe werden gedaan dienen dus zeker volgehouden te worden. Om de doelstelling van 750 doden 30 dagen in 2010 te halen zullen bijkomende doelgroep- en probleemgerichte maatregelen nodig zijn. Dit vraagt om een continue opvolging op basis van betrouwbare, volledige en snel beschikbare verkeersveiligheidsindicatoren.

**IV ) Aanbevelingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid****Inleiding**

De teksten hierna behandelen de 8 actiepunten voor veiliger verkeer, met telkens de voornaamste aanbevelingen van de FCVV. Deze aanbevelingen werden binnen verschillende werkgroepen die de FCVV heeft opgericht, besproken.

Volgende werkgroepen werden opgericht:

Werkgroepen volgens type weggebruiker:

- Werkgroep jonge bestuurders
- Werkgroep zwaar wegverkeer
- Werkgroep kwetsbare weggebruikers

Werkgroepen volgens thema:

- Werkgroep overdreven en onaangepaste snelheid
- Werkgroep rijden onder invloed van alcohol
- Werkgroep rijden onder invloed van drugs
- Werkgroep gordeldracht

Multidisciplinaire werkgroepen

- Werkgroep wetgeving
- Werkgroep sensibilisatie
- Werkgroep handhaving
- Werkgroep statistiek
- Werkgroep infrastructuur

Voor iedere werkgroep is er een volledig dossier beschikbaar op de website van het BIVV ([www.bivv.be](http://www.bivv.be)) of op de website van de FCVV ([www.fcvv.be](http://www.fcvv.be)).

De verslagen van de werkgroepen bevatten over het algemeen een inleiding met een samenvatting van de kennis over het betreffende thema, de specifieke situatie voor België, het thema van de werkgroep en de aanbevelingen van de werkgroep zoals ze door de FCVV werden goedgekeurd. In de bijlage van het verslag staan telkens de voornaamste bronnen en de samenstelling van de werkgroep.

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

- 1) Een nieuwe, duidelijke doelstelling.** *Alle politieke, economische en maatschappelijke actoren mobiliseren om tegen 2015 minder dan 500 verkeersdoden per jaar te betreuren.*

*Ook al tonen de cijfers voor ons land een opmerkelijke verbetering aan, toch bewijzen de resultaten van de best presterende landen dat verdere vooruitgang mogelijk en noodzakelijk is. De kracht van een voluntaristisch beleid dat gebaseerd is op ambitieuze maar realistische doelstellingen op middellange termijn mag niet worden onderschat. Daarom wordt het oorspronkelijke streefdoel voor 2010 aangevuld met een nieuwe doelstelling, namelijk het aantal verkeersdoden in België reduceren tot maximum 500 tegen 2015.*

*Dit vereist een verregaande mobilisatie en samenwerking van alle actoren die rechtstreeks of onrechtstreeks met verkeer en mobiliteit te maken hebben, teneinde de verkeersveiligheid op alle beslissingsniveaus als prioriteit bovenaan de politieke en maatschappelijke agenda te houden. Het vereist tevens dat de nodige middelen worden vrijgemaakt om de doelstellingen en aanbevelingen van het Actieplan van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2007 te realiseren. Het ikbenvoor-concept en het eraan gekoppelde vrijwilligersnetwerk dienen uiteindelijk elke weggebruiker bij deze dynamiek te betrekken om zo een breed maatschappelijk draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen te realiseren.*

Aanbeveling 1.1: de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan dat de politieke verantwoordelijken op federaal, gewestelijk, provinciaal of lokaal vlak, evenals de sociale partners, voldoende aandacht besteden aan verkeersveiligheid, rekening houdend met de buitensporige "prijs" die de verkeersslachtoffers met hun pijn en leed betaalden en met de economische en sociale kost van verkeersongevallen. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan dat prioriteit wordt verleend aan de daadwerkelijke toepassing van de weerhouden maatregelen en aan het vrijmaken van de nodige financiële middelen. Deze prioriteit zal noodzakelijkerwijs moeten terug te vinden zijn op alle niveaus bij de instanties die direct en indirect betrokken zijn bij de verkeersveiligheidsproblematiek.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

- 2) **Beter meten.** *De bestaande indicatoren en meetinstrumenten verder verbeteren om een snel, accuraat en representatief beeld te krijgen van de evolutie, en het beleid daarop te kunnen afstemmen.*

*De verkeersveiligheidsbarometer die in 2004 werd geïntroduceerd, maakt het mogelijk om de evolutie van de ongevallencijfers van nabij op te volgen en op termijn over meer gedetailleerde statistieken te beschikken. Deze systemen moeten nog verder worden ontwikkeld en verfijnd en aangevuld met een diepte-analyse van de ongevallenfactoren, om zo tot meer gerichte verkeersveiligheidsacties te komen. Een kruispunt databank met geanonimiseerde gegevens van voertuigen, bestuurders, rijbewijzen, en ongevallen is noodzakelijk voor een efficiënt preventiebeleid.*

Aanbeveling 2.1.: de FCVV beveelt aan dat alle nodige maatregelen worden genomen, ook op politiek en budgettair niveau, om zo snel mogelijk over de statistieken van politie en justitie te beschikken over het strafrechtelijk beleid, met inbegrip van het opsporings- en vervolgsbeleid.

Aanbeveling 2.2.: de betrokkene organisaties en overheidsdiensten dienen ten laatste in de maand april van elk jaar, een rapport met de meest recente gegevens, en bij voorkeur die van het afgelopen kalenderjaar, aan het BIVV over te maken. Het gaat hierbij om volgende gegevens:

- de statistieken van de ongevallen met lichamelijk letsel op basis van de verkeersongevallenformulieren
- de statistieken inzake de activiteiten en de vaststellingen van politiediensten
- de statistieken inzake de vervolging en de bestrafing van verkeersinbreuken
- de gedrags- en attitudeindicatoren
- alle andere nuttige statistische gegevens:
  - o de gegevens inzake het rijbewijs en de slaagpercentages bij de examens
  - o de gegevens inzake de inschrijving van de voertuigen
  - o de gegevens van de verzekeringen over de ongevallen met materiële schade en over letselongevallen
  - o de gegevens vanuit volksgezondheid over bijvoorbeeld doodsoorzaken, arbeidsongevallen, ...
  - o de gegevens inzake de technische controle van voertuigen en de vastgestelde gebreken
  - o de gegevens van controlediensten, andere dan de politie bv. inzake zwaar vervoer

Aanbeveling 2.3: de FCVV beveelt aan dat er op het niveau van de politie prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkelingen in PoOffice die het mogelijk moeten maken om over de statistieken inzake de activiteiten en de vaststellingen van de politiediensten te kunnen beschikken en dit uitgaande van het principe van de éénmalige vassing. Deze toepassing dient mogelijk te zijn vanaf 1 januari 2008.

Aanbeveling 2.4: de FCVV beveelt aan dat de FOD Justitie ten minste één keer per jaar een rapport ter beschikking stelt aan het BIVV met alle recente gegevens over de vervolging van verkeersinbreuken, de bestrafing ervan en de uitvoering van de sancties.



**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

Aanbeveling 2.5: in afwachting van de ontwikkelingen van PolOffice wordt aanbevolen om de gegevens inzake de objectieve en subjectieve pakkans, alsook inzake de preventieve maatregelen die worden genomen in het kader van de verkeersveiligheidsovereenkomsten op basis van de evaluatieverslagen die door de politie aan de FOD Mobiliteit en Vervoer worden gestuurd, jaarlijks te rapporteren aan de FCVV.

Aanbeveling 2.6: het is noodzakelijk om een link te creëren tussen de politiegegevens en de gegevens van het gerecht om te kunnen nagaan in welke mate de richtlijnen van het openbaar ministerie nageleefd worden, welke overtredingen vastgesteld werden en waar, wanneer, door wie en welk gevolg werd gegeven aan elk van deze overtredingen op alle niveaus, met name: politie, Parketten, rechtbanken en diensten die belast zijn met de tenuitvoerlegging van de straffen.

Aanbeveling 2.7: de FCVV beveelt aan om de ontwikkeling van een performant ongevalregistratiesysteem, gebaseerd op het principe van de éénmalige vassing, met spoed verder te zetten opdat betrouwbare, volledige en snel beschikbare ongevalgegevens beschikbaar zijn voor analyse. De exploitatie van deze gegevens dient zo optimaal mogelijk te zijn.

- De FCVV beveelt aan dat de maandelijkse rapportage van de verkeersveiligheidsbarometer verder gezet wordt.
- De FCVV beveelt aan de nodige prioriteit en budgettaire middelen ter beschikking te stellen opdat het gedeelte "ongevallenstatistieken" in PolOffice zo snel mogelijk en gelijktijdig met het veralgemeend gebruik door alle politiediensten van deze applicatie geïmplementeerd wordt.
- De FCVV beveelt aan dat gegevens van de Directie Statistiek van de FOD Economie op een vrijwel automatische wijze en gratis ter beschikking worden gesteld van de regelmatige gebruikers. In deze procedure dient het vernieuwen en updaten van de confidentialiteitscontracten voor de transmissie van individuele data vervat te zitten.
- De FCVV beveelt aan dat er binnen de opleiding van PolOffice de nodige aandacht wordt besteed aan het correct registreren van de verkeersongevallen.
- De FCVV beveelt aan dat de nodige maatregelen worden getroffen om de exacte plaats van ongevallen correct te registreren.
- De FCVV beveelt aan dat de werkgroep statistiek van de FCVV onder leiding van het BIVV de onderregistratie van ongevallen met gewonden analyseert en evalueert en bijsturende maatregelen voorstelt.

Aanbeveling 2.8: De FCVV beveelt een verdere verfijning van de analyse van verkeersveiligheidsdata aan opdat meer gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen genomen worden. De FCVV beveelt aan dat de nodige beleidsbeslissingen worden genomen opdat het project BART (Belgian Accidentology Research Team) in 2007 daadwerkelijk van start kan gaan, het gaat hier in het bijzonder om de medewerking van de parketten en de ter beschikking stelling van budgettaire middelen om dit onderzoek mogelijk te maken. Het BART-project zal zich toespitsen op ongevallen met zwaar goederen- of personenvervoer of op ernstige ongevallen met kwetsbare weggebruikers, met bijzondere aandacht voor ongevallen met motorrijders.

Aanbeveling 2.9: De FCVV beveelt aan dat er een werkgroep wordt opgericht om de mogelijkheden, de haalbaarheid en de maatregelen te analyseren die nodig zijn voor de realisatie van een datawarehouse, die ontstaat door bestaande en in ontwikkeling zijnde gegevensbanken (ongevallengegevensbank, rijbewijsgegevensbank, gegevensbank van ingeschreven voertuigen, ...) aan mekaar te koppelen. Deze datawarehouse zou na anonimisering van de gegevens toegankelijk zijn voor het BIVV en voor de verschillende instituten en onderzoeksinstituten die aan verkeersveiligheidsonderzoek doen.

Aanbeveling 2.10: De FCVV beveelt aan dat de wegbeheerders, eventueel in samenwerking met private partners, een digitale cartografie opmaken van de snelheidslimieten die van toepassing zijn en dat up-to-date informatie ter beschikking wordt gesteld voor GPS-applicaties in voertuigen. Rekening houdend met de snelle evolutie inzake voertuigtelematika, voorziet de FCVV dat informatie over de geldende snelheidslimieten binnen afzienbare tijd in het voertuig kan worden opgeslagen. Private ondernemingen die GPS-systemen voor voertuigen ontwikkelen, bieden deze informatie reeds aan op hun digitale kaarten. Deze data zijn noodzakelijk om de bestuurder correct te informeren over de geldende snelheidsbeperkingen in een verkeersomgeving die meer en meer van de aandacht opeist. De systemen kunnen beperkt zijn tot het louter meedelen van de snelheidslimiet, maar zijn ook geschikt om gekoppeld te worden aan een variabele snelheidsbegrenzer die de snelheid van het voertuig automatisch begrenst (gesloten ISA). Bij wijze van alternatieve maatregel kan dit systeem volgens later te bepalen modaliteiten worden geïnstalleerd in voertuigen van recidivisten inzake snelheidsovertredingen.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

- 3) Vereenvoudigen en verduidelijken.** *De verkeerswetgeving verder vereenvoudigen en verduidelijken voor alle verkeersdeelnemers, om zo tot een transparante en duidelijke wetgeving te komen die door iedereen gekend is.*

*Het project verkeersvereenvoudiging waarmee werd begonnen in 2005 moet binnen een aanvaardbare tijdslimiet worden afgewerkt. Alle weggebruikers, inclusief het buitenlandse transitverkeer, moeten op adequate wijze worden ingelicht over de in België geldende verkeersregels. De verkeerssignalisatie moet worden geoptimaliseerd volgens een strikte logica. De openbare weg moet zodanig ingericht zijn dat de op die plaats geldende snelheidslimieten en verkeersregels door de weggebruikers als logisch worden ervaren. Verder moet proactief worden ingespeeld op de snelle ontwikkelingen in de telematicasector, die het mogelijk maken dat weggebruikers in real time specifieke informatie krijgen over risico's, snelheidslimieten en dergelijke.*

Aanbeveling 3.1: de FCVV heeft een standpunt ingenomen in een aantal voorstellen met betrekking tot vereenvoudiging van de wegcode. Tijdens de besprekingen werden veel bijkomende opmerkingen geformuleerd die echter niet behandeld konden worden. De FCVV beveelt dan ook aan dat haar het mandaat wordt gegeven om de teksten te analyseren en voorstellen tot wijziging te formuleren waarbij zij over voldoende tijd kan beschikken, in verhouding tot de omvang van deze taak.

Aanbeveling 3.2: de FCVV beveelt aan dat er na de herziening van de verkeerswetgeving, in het kader van de werkgroep vereenvoudiging van de verkeerswetgeving, een grootschalige informatiecampagne komt om het publiek de gepaste informatie te geven.

Aanbeveling 3.3: de FCVV beveelt aan dat de wetgever en de wegbeheerders rekening houden met de geloofwaardigheid en de handhaafbaarheid van (nieuwe) verkeersregels. Dit betekent dat de regels duidelijk en gekend en aanvaard(baar) moeten zijn en dat de betrokken handhavingsactoren de nodige tijd en middelen moeten krijgen om de handhaving van de nieuwe regels mogelijk te maken.

Aanbeveling 3.4: de FCVV beveelt aan dat de handhavingsactoren ondersteund en bijgestaan worden op het vlak van informatie, sensibilisatie en communicatie. Deze activiteiten kunnen door het BIVV gecoördineerd worden in overleg met alle betrokkenen.

Aanbeveling 3.5: In afwachting van degelijk onderzoek naar de werkelijke oorzaken van ongevallen met kwetsbare weggebruikers, zou het nuttig zijn om bij campagnes inzake verkeerseducatie en veiligheidssensibilisatie niet enkel te focussen op het rijgedrag van de gemotoriseerde weggebruikers, maar ook aandacht te hebben voor de responsabilisering van de kwetsbare weggebruikers zelf;

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

**4) Verkeersveiligheidsonderwijs. Verkeerskennis en -gedrag moeten structureel in het onderwijs ingebed worden.**

*Een intrinsiek veilige verkeersomgeving veronderstelt dat alle weggebruikers correct worden geïnformeerd. Dit veronderstelt een levenslang leerproces, te beginnen vanaf de lagere school tot de opfriscursussen voor senioren. Verkeerskennis en correct verkeersgedrag moeten volwaardig deel uitmaken van het officiële onderwijscurriculum, ook in het secundair onderwijs. Het aspect verkeersveiligheid dient prominent aanwezig te zijn in de opleiding voor professionele bestuurders. De media moeten nog actiever en gericht worden ingeschakeld om de verkeersveiligheidsboodschap uit te dragen.*

Aanbeveling 4.1: De FCVV beveelt aan om mobiliteit en verkeerseducatie op te nemen in de onderwijscycli. Wat de verkeersveiligheid betreft, zou er een opleiding moeten voorzien zijn telkens als er een verhoogd risico optreedt doordat men overschakelt op een nieuw vervoermiddel (fiets, bromfiets ...). Educatie m.b.t. veiligheid en mobiliteit zou deel moeten uitmaken van de eindtermen van de Vlaamse Gemeenschap en de Franse Gemeenschap. Gelijkaardige doelstellingen zouden moeten worden vastgesteld op niveau van de Duitse Gemeenschap.

De opleiding van de derde cyclus van het middelbaar onderwijs zou sensibilisatie inhouden m.b.t. de zachte vervoerwijzen en m.b.t. beredeneerde keuzen inzake verplaatsingsmiddelen, alsook sensibilisatie op vlak van verkeersveiligheid die gebaseerd is op risicogedrag, overdreven en onaangepaste snelheid en rijden onder invloed van alcohol of drugs.

De FCVV beveelt aan dat er een werkgroep zou worden opgericht om in detail de inhoud en de modaliteiten te bepalen van deze opleidingen, in overeenstemming met de eindtermen van de verschillende gemeenschappen.

Aanbeveling 4.2: De FCVV beveelt aan dat er in het basisonderwijs rijvaardigheids cursussen voor fietsers worden georganiseerd. Projecten van het type "fietsbrevet" zouden in alle lagere scholen moeten worden georganiseerd.

Aanbeveling 4.3: De FCVV beveelt aan dat de gemeenschappen werk maken van een praktijkgeoriënteerde verkeers- en mobiliteitsopvoeding op alle niveaus van het onderwijs.

Concreet moet een verticale leerlijn gevolgd worden, waarbij de beginnende deelnemers aan het verkeer en mobiliteit (van kleuter tot adolescent) stap voor stap wennen aan de diversiteit en de complexiteit van verkeerssituaties. Achtereenvolgens komen de verschillende verkeersmodi aan bod zijnde voetganger, fietser, gebruiker van het openbaar vervoer, bromfietser, motorrijder en autobestuurder. De Commissie beveelt eveneens aan dat diegenen die de verkeers- en mobiliteitsopvoeding zullen verstrekken zelf een degelijke opleiding of vorming in deze materie moeten gevolgd hebben.

Aanbeveling 4.4: De FCVV beveelt aan dat verkeersveiligheidsindicatoren inzake rijopleiding worden opgesteld en opgevolgd. Om de aantrekkelijkheid van een professionele basisrijopleiding en een voortgezette rijopleiding te verhogen, beveelt de FCVV aan dat financieringsmechanismen worden ingevoerd zoals die ook voorzien zijn bij andere aanvullende en buitenschoolse vormingen en opleidingen.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

**5) Problemen gericht aanpakken.****a. Gedrag van weggebruikers**

*De belangrijkste problemen inzake gedrag eerst aanpakken, en de aanpak prioritair richten op de plaats en het tijdstip waar de problemen zich concentreren.*

*Het verkeersrisico is het grootst in de weekends, meer bepaald op weekendnachten. De voornaamste risicofactoren zijn overdreven en onaangepaste snelheid en rijden onder invloed, evenals het niet dragen van de veiligheidsgordel. Verder blijkt dat bepaalde groepen weggebruikers zoals motorrijders en jongeren aan grotere risico's blootgesteld zijn dan andere. De inspanningen inzake sensibilisatie en handhaving dienen zich in de eerste plaats te richten op de belangrijkste risico's, alsook op de plaatsen en tijdstippen waar die risico's het grootst zijn. De geïntegreerde aanpak waarbij handhaving en sensibilisatie worden gecombineerd, moet verder worden geïntensiveerd.*

Aanbeveling 5.1: de FCVV beveelt aan om de strategie betreffende overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs en de gordeldracht, die ontwikkeld werd naar aanleiding van de SGVV in 2002, verder te zetten, de inspanningen waarbij sensibilisatie (met de BIVV-campagnes als hoeksteen) en handhaving worden gecombineerd te behouden en te versterken, en het luik controle door de Federale en lokale politie op te voeren. De controles moeten systematisch bekendgemaakt worden aan het grote publiek.

Aanbeveling 5.2: de FCVV beveelt aan dat de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Binnenlandse Zaken erover waken dat in het verkeersveiligheidsluik van de zonale veiligheidsplannen voorzien wordt in acties die verband houden met controles op snelheid, rijden onder invloed en gordeldracht, en dat zij hierover via het BIVV verslag uitbrengen aan de FCVV. De Federale Commissie voor Verkeersveiligheid beveelt aan dat sensibilisatie een verplicht onderdeel zou zijn in de actieplannen.

Aanbeveling 5.3 : de FCVV beveelt aan dat de acties van het BIVV voor sensibilisatie van het publiek omtrent overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs en gordeldracht versterkt worden en dat de overheid financiële steun blijft verlenen aan de ikbenvoor-actie van het BIVV, die een maatschappelijk draagvlak wil creëren voor de maatregelen die een betere verkeersveiligheid beogen.

Aanbeveling 5.4 : de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan dat de verschillende audiovisuele media op lokaal, regionaal en nationaal vlak, in hun programma's meer aandacht zouden besteden aan de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's en dat ze de verkeersveiligheidsproblematiek regelmatig aan bod laten komen in duidingprogramma's of debatten, en dit buiten bestaande uitzendingen zoals "Kijk Uit", "Veilig Thuis", "Contacts" en "Ça Roule". Dit naar het voorbeeld van andere landen zoals Frankrijk. De FCVV beveelt de media ook aan om in hun keuze van fictie-uitzendingen en andere programma's aandacht te besteden aan aspecten die betrekking hebben op verkeersveiligheid.

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

Aanbeveling 5.5: de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt de autoriteiten op de verschillende niveaus aan om informatie over verkeersveiligheid ter beschikking te stellen op media die toegankelijk zijn voor het grote publiek in de gemeenten, zoals infozuilen. Ook andere media zoals affichageborden kunnen hiervoor in aanmerking komen.

Aanbeveling 5.6: de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan dat het BIVV voor een betere verspreiding van de verschillende plaatselijke initiatieven voor sensibilisatie en voor een betere coördinatie tussen de verschillende sensibilisatie-actoren zorgt.

- de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid beveelt aan dat de werkgroep sensibilisatie op regelmatige basis bijeenkomt (minimum 2x/jaar) om de sensibilisatie voor verkeersveiligheid en de optimale uitwisseling van informatie tussen de actoren op het terrein verder te zetten.
- de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan dat iedere instelling regelmatig een kalender of overzicht voorlegt van de activiteiten die zij organiseert. Elke deelnemende instelling kan zelf bepalen over welke evenementen ze informatie wenst mee te delen en op welk ogenblik deze informatie vrijgegeven mag worden. De gegevens zullen op de BIVV-site geplaatst worden en enkel voor de leden van de werkgroep beschikbaar zijn (via paswoord). Als de organiserende vereniging beslist dat de informatie ook voor het grote publiek bestemd is, zal deze op de BIVV-site gepubliceerd worden.

Aanbeveling 5.7: inzake overdreven en onaangepaste snelheid beveelt de FCVV aan dat het BIVV jaarlijks minimum 2 sensibilisatiecampagnes voert met betrekking tot het naleven van de snelheidslimieten. De FCVV beveelt aan dat, gedurende deze campagnes, de politiecontroles op de naleving van de snelheidslimieten worden versterkt. De FCVV beveelt daarbij aan dat acties op het lokale niveau, naast de permanente opdracht tot sensibilisatie, in de mate van het mogelijke gecoördineerd verlopen met nationale acties.

Aanbeveling 5.8: DE FCVV beveelt aan om bijzondere maatregelen te nemen om de oververtegenwoordiging van jongeren in verkeersongevallen verder te doen afnemen:

1. De FCVV beveelt aan dat tijdens de leerfase (voorlopig rijbewijs) er een bijkomende beperking betreffende de toegelaten alcoholimiet wordt ingevoerd en deze te beperken tot 0.2 promille of 0.09 mg/l UAL.
2. De FCVV beveelt aan dat men bij de planning van controles voldoende rekening houdt met het specifieke verplaatsingsgedrag van jongeren tijdens de weekendnachten, dat zich meer dan vroeger situeert in de vroege ochtenduren.
3. De FCVV beveelt aan dat jonge bestuurders bij voorkeur tot alternatieve sancties veroordeeld worden, in de vorm van educatieve maatregelen (driver improvement) al of niet in combinatie met een aangepaste, doelgerichte werkstraf.
4. De FCVV beveelt aan dat in de campagnes jongeren duidelijker geconfronteerd worden met het risico van een bepaald gedrag.
5. De FCVV beveelt aan dat een jongerenpanel geconsulteerd wordt om de werkzaamheid (bij jongeren) van campagnes voor bestuurders van alle leeftijden en campagnes en acties die specifiek op jongeren gericht zijn, te toetsen.

Aanbeveling 5.9: binnen de FCVV zal een specifieke werkgroep voor motorrijders worden opgericht die een aantal aanbevelingen zal voorstellen om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verbeteren.

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

Aanbeveling 5.10: de FCVV beveelt aan om specifieke maatregelen voor het zwaar wegverkeer in te voeren:

1. Er moet snel een wettelijke oplossing worden gevonden voor het ontbreken van regels om de medeverantwoordelijkheid van actoren die betrokken zijn bij personenvervoer vast te leggen. Een verschillende aanpak van professionele en niet-professionele opdrachtgevers en een betere sensibilisatie van alle betrokken actoren, individuele klanten inbegrepen, lijken hierbij aangewezen te zijn.
2. België dient verder zijn transversaal en gecoördineerd controlebeleid te voeren en de nodige inspanningen te leveren voor een doeltreffende toepassing van de Europese richtlijn 2006/22 (zoals ook de recente wetgeving m.b.t. de voorafgaande verklaring van buitenlandse werknemers), onder meer in het kader van het Directiecomité van het Gecoördineerd actieplan. Er moet dringend een harmonieus vervolgingsbeleid voor de gerechtelijke instanties worden ingesteld en er wordt dan ook aan de raad van arbeidsauditeurs en aan het college van procureurs-generaal gevraagd om de nodige omzendbrieven in deze materie af te kondigen. Bovendien zouden de controlediensten over een betere feedback over het vervolgings- en bestraffingsbeleid moeten kunnen beschikken. Tot slot wordt aanbevolen om in de toekomst een proportioneel bestraffingsbeleid te voeren, zoals de «boetecatalogus», met bijzondere aandacht voor uitzonderlijk vervoer.
3. Een duidelijke signalisatie aan de grenzen dringt zich op voor de steeds talrijkere beroepschauffeurs uit andere lidstaten die ons land doorkruisen, ivm specifieke Belgische maatregelen zoals snelheidsbeperkingen, inhaalverboden, rijden bij neerslag, enz. Een gelijklopende informatiecampagne in vier talen (de drie landstalen en het Engels) in parkings en tankstations langs de autosnelwegen lijkt ook nodig.
4. De impact van de stijgende plaats van deze voertuigen in het verkeer is duidelijk een grote uitdaging voor het verkeersveiligheidsbeleid en dient dus grondig te worden bestudeerd in al zijn aspecten: mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten, voertuiguitrusting, en globale verkeersveiligheid, om een beter beleidsondersteuning te verzekeren en een proactief beleid te kunnen ontwikkelen. In dit opzicht dient men de verschillende vigerende reglementeringen, die gelden voor de voertuigen boven 7,5t of 3,5t, of voor de beroepschauffeurs die houder zijn van een rijbewijs C of D, stelselmatig te bekijken, met het oog op de eventuele toepassing ervan op lichte vrachtwagens en camionetten.
5. Om beter de passagiers van het schoolvervoer te beschermen wordt een aanpassing van de wegcode gewenst die alle weggebruikers verplicht om te stoppen (en dus ook geen inhaalmanoeuvres te maken) wanneer een voertuig, uitgerust met het signaal vermeld in artikel 39 van de Wegcode, stopt om passagiers mee te nemen of te laten afstappen.
6. Op vlak van opleiding dient het nieuw beleid ivm basisopleiding en voortgezette opleiding van de beroepschauffeurs de nodige aandacht te verschaffen aan de verkeersveiligheidsproblematiek (vermoeidheid achter het stuur, veiligheidsafstanden, ladingszekering, enz). Tevens dient onderzocht te worden hoe alle bestuurders van voertuigen, die goederen of personen vervoeren, aan de verplichte voortgezette opleiding kunnen onderworpen worden om de invloed van deze richtlijn op de verkeersveiligheid te optimaliseren.

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

7. De werkgroep “Wegvervoer van personen en van goederen” dient verder zijn werkzaamheden te ontwikkelen om meerdere onderwerpen te behandelen of uit te diepen die, wegens het tijdgebrek, niet genoeg werden onderzocht tijdens de voorbereiding van deze Tweede Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, onder meer: het wegvervoer in de bebouwde kom, de problematiek van lichte vrachtwagens-camionetten-minibussen, gebruik de technologische evolutie voor de preventie van de vermoeidheid achter het stuur, enz.
8. De FCVV beveelt aan dat de werkgroep “Wegvervoer van personen en goederen”, waarin de sociale partners vertegenwoordigd zijn, zou nagaan in welke mate en volgens welke modaliteiten de werkgevers uit de sector kunnen controleren of hun vrachtwagenbestuurders de voorschriften inzake rijden onder invloed naleven.

Aanbeveling 5.11: De FCVV beveelt een kwantitatieve analyse aan van de gevolgen op de verkeersonveiligheid van het buitenlandse transitverkeer.

Aanbeveling 5.12: De FCVV beveelt aan de invoering van nummerplaten voor bromfietsen als ondersteuning van het handhavingsbeleid en een middel in de strijd tegen de “opgefokte bromfietsen” die aan de basis van heel wat ongevallen met jongeren liggen;

**b. Infrastructuur**

*Voor elke weggebruiker een eigen, veilige plaats in het verkeer voorzien.*

*Iedereen heeft recht op mobiliteit in een intrinsiek veilige verkeersomgeving. Dit veronderstelt dat elke weggebruiker een eigen, duidelijk omschreven en veilige plaats in het verkeer toebedeeld krijgt. Verloopt het verkeer gemengd, dan moet de veiligheid van de zwakste verkeersdeelnemers worden gegarandeerd. Voor bepaalde groepen weggebruikers zijn specifieke maatregelen nodig, bijvoorbeeld voor motorrijders en bestuurders van vrachtwagens. De infrastructuur moet intrinsiek veilig zijn en duidelijk te begrijpen voor alle weggebruikers, door de veralgemening van verkeersveiligheidsaudits bij het ontwerp of de herinrichting van de wegomgeving.*

Aanbeveling 5.13: De Federale Commissie geeft de aanbeveling dat op gemeentelijk, plaatselijk, gewestelijk en zelfs federaal niveau overleg zou worden behouden of opnieuw georganiseerd tussen de verschillende wegbeheerders, zodat van gemeente tot gemeente de homogeniteit kan worden gewaarborgd van de wegen die een impact kunnen hebben op supra-gemeentelijk en zelfs gewestelijk niveau. Deze taak werd voorheen waargenomen op federaal niveau. Het principe ervan moet behouden blijven, de vorm kan desnoods gewijzigd worden. Zo zou de controle van de reglementaire conformiteit van de beslissingen van de wegbeheerders moeten worden uitgebreid tot een benadering waarbij rekening gehouden wordt met alle verkeersveiligheidsfacetten.

Aanbeveling 5.14: De Federale Commissie beveelt aan om een werkgroep op te richten om de invoering van een preventieve aanpak van de infrastructurele verkeersonveiligheid (verkeersveiligheidsaudits of andere procedures) te initialiseren en te begeleiden, samengesteld uit: vertegenwoordigers van de drie gewesten, de gemeenten, de provincies, het BIVV, ... . Dit zou een eerste stap zijn naar verkeersveiligheidsaudits, die later op onafhankelijke basis zouden moeten worden uitgevoerd.



**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

Aanbeveling 5.15: Gelet op de verschillende vormen van steun of subsidies voor wegenwerken met een geïntegreerde verkeersveiligheidsbenadering, geeft de werkgroep de aanbeveling dat elke gewestelijke instantie een overzicht maakt van de bestaande vormen van steun onder haar bevoegdheid, en de wegbeheerders een regelmatig geactualiseerde catalogus aanbiedt van deze inventaris.

Aanbeveling 5.16 : De FCVV geeft de aanbeveling om een verplichte permanente vorming te organiseren voor personen die belast zijn met wegeaanlegprojecten. Deze vorming moet thematische handboeken, regelmatige cursussessies, enz. omvatten.

Aanbeveling 5.17: De Federale Commissie geeft de aanbeveling dat, zodra een infrastructuurgebonden ongevalsrisico aan het licht komt, men in afwachting van de heraanleg zijn toevlucht zou nemen tot tijdelijke of minder ingrijpende maatregelen (markeringen, low-cost measures, verplaatsbare voorzieningen die gebruikt worden om nieuwe configuraties uit te testen...). om het ongevalsrisico zoveel mogelijk te beperken. Samen met deze tijdelijke maatregelen kunnen er indien nodig controles plaatsvinden van de gereden snelheid (zie dossier "overdreven of onaangepaste snelheid").

Aanbeveling 5.18: Om de doeltreffendheid van de maatregelen van de wegbeheerders te controleren, geeft de Federale Commissie de aanbeveling om indicatoren in te voeren die regelmatig dienen te worden geanalyseerd door de bevoegde autoriteiten en de FCVV, via het BIVV.

Aanbeveling 5.19: De Federale Commissie geeft de aanbeveling om, naast het opmaken van een hiërarchie van de wegen op basis van de verkeersstromen, op het terrein een wegcategorisering door te voeren, waarbij voor elke weg of voor elk wegvak een snelheidsregime wordt bepaald evenals een geheel van ontwerp-elementen dat aangepast is aan de wegomgeving, met name aan de bebouwingsdichtheid en de bebouwingstypologie, en aan alle soorten weggebruikers.

Aanbeveling 5.20: Voor meer doeltreffendheid en samenhang van de zones 30, in het bijzonder in schoolomgevingen, en om ze geleidelijk aan in te voeren in alle woonwijken, beveelt de werkgroep aan om hulpmiddelen en/of weginfrastructuren te gebruiken die de 30 km/u-snelheidsbeperking ondersteunen en om waar nodig (grote wegen) een variabele signalisatie, die van toepassing is op bepaalde tijdstippen, te gebruiken.

Aanbeveling 5.21: Om de mobiliteitsproblemen van de verschillende verplaatsingsstromen en -vormen te beheersen, geeft de Federale Commissie de aanbeveling om de ongevalgevoelige kruispunten te analyseren en hun concept eventueel te herzien, en om de lichtengeregelde kruispunten geleidelijk conflictvrij te maken (afzonderlijke fase voor het linksafslaand verkeer, voor de voetgangers, enz.).

Aanbeveling 5.22: Om de kans op ongevallen met voetgangers op oversteekplaatsen zoveel mogelijk te beperken beveelt de Federale Commissie aan om de voetgangers-oversteekplaatsen te onderzoeken, teneinde te bepalen welke ingrepen noodzakelijk zijn om de veiligheid van de voetgangers te optimaliseren.

Aanbeveling 5.23: De Federale Commissie geeft de aanbeveling om bij het ontwerp, de uitvoering en het onderhoud van de delen van de openbare weg die bedoeld zijn voor de zwakke weggebruikers, de noden van alle soorten zwakke weggebruikers, met inbegrip van

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

de personen met beperkte mobiliteit, de kinderen en de meest kwetsbaren, als norm te hanteren.

Aanbeveling 5.24: De FCVV beveelt aan dat de lokale en gewestelijke wegbeheerders nagaan of de snelheidsbeperkingen overeenstemmen het wegbeeld, teneinde snelheidsbeperkingen te bekomen die aanvaardbaar zijn voor de meeste weggebruikers, maar toch stroken met de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

De FCVV beveelt aan dat de gewestelijke wegbeheerders het initiatief nemen om, in overleg met de provinciale en gemeentelijke wegbeheerders, concrete richtlijnen op te stellen voor de categorisering van het wegennet in functie van veilige snelheidslimieten en de realisatie van een wegbeeld dat coherent is met deze snelheidsbeperkingen. Deze richtlijnen moeten vervolgens via een actieplan toegepast worden op het terrein.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

**6) Recidivegedrag opsporen en bestraffen. Vermijden dat risicobestuurders anderen in gevaar brengen.**

*Een kleine minderheid van weggebruikers veroorzaakt een onevenredig groot verkeersrisico. Deze recidivisten moeten tijdig worden geïdentificeerd en op gepaste wijze worden opgevolgd, om te vermijden dat ze de andere verkeersdeelnemers in gevaar blijven brengen. Verkeershandhaving dient een volwaardige basisfunctionaliteit van de lokale politie te worden, en de politiediensten moeten hun inspanningen in de eerste plaats richten op het opsporen van het meest risicovolle verkeersgedrag. Verder moet werk worden gemaakt van een éénvormig opsporings- en vervolgingsbeleid, en afdoende bestraffing van overtreders. Dit impliceert dat een databank wordt gecreëerd van alle overtredingen op basis waarvan risicogedrag en recidive aangepakt kunnen worden.*

Aanbeveling 6.1: om de politiediensten in staat te stellen de nodige middelen vrij te maken, beveelt de FCVV aan dat verkeer als zevende basisfunctionaliteit voor de lokale politie wordt gedefinieerd in het KB van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie.

Aanbeveling 6.2: de FCVV beveelt aan dat de verdere automatisering van de controle- en afhandelingsactiviteiten prioriteit krijgt waarbij de vrijgekomen capaciteit ingezet wordt ten voordele van de verkeersveiligheid. Voor snelheidsovertredingen gaat het in het bijzonder om het gebruik van digitale camera's in combinatie met een automatisch detectiesysteem voor nummerplaten. De FCVV beveelt aan dat een geautomatiseerde identificatie van de normale gebruiker van een voertuig ingeschreven op naam van een rechtspersoon mogelijk wordt. Het is wenselijk dat de mogelijkheden voor identificatie van de gewoonlijke bestuurder snel kunnen worden ingevoerd met het oog op de MOBIVIS-gegevensbank.

Aanbeveling 6.3: de FCVV beveelt aan dat de overheid de ontwikkeling stimuleert van nieuwe technologieën die een betere handhaving mogelijk maken en dat er een wetswijziging komt die deze nieuwe technologieën ondersteunt.

Aanbeveling 6.4: de FCVV beveelt aan dat, zoals gespecificeerd in COL 8/2006, een ademtest dient afgenomen te worden van alle betrokkenen bij een ongeval (zowel ongevallen met als ongevallen zonder lichamelijk letsel). De FCVV beveelt met andere woorden aan om een ademtest af te nemen van alle betrokkenen in elk ongeval waarbij de politie ter plaatse komt, naar analogie van de Nederlandse procedure die wordt gecommuniceerd onder het motto "botsen is blazen".

De FCVV beveelt aan dat, net als voor de alcoholtest bij ongevallen, de gegevens van een drugcontrole bij een bestuurder op het analyseformulier vermeld worden. De FCVV beveelt aan dat ook in België een toxicologische analyse zou worden uitgevoerd bij alle betrokkenen bij een dodelijk verkeersongeval. Hierbij moet gegarandeerd worden dat toxicologische ongevallengegevens uniform en anoniem verzameld worden en betrouwbaar zijn.

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Aanbeveling 6.5: de FCVV beveelt aan om jaarlijks één bestuurder op drie aan een ademtest te onderwerpen. De controles voor rijden onder invloed van alcohol mogen niet alleen beperkt worden tot specifieke gerichte campagnes. Ademtests dienen het hele jaar door uitgevoerd te worden. De klemtoon dient daarbij te liggen op aselecte controles om de populatie duidelijk te maken dat men niet aan alcoholcontroles kan ontsnappen. Zo kunnen een aantal alcoholcontroles, net zoals snelheidscontroles, via diverse media (radio, internet, enz...) aan het grote publiek aangekondigd worden.

Aanbeveling 6.6: de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de huidige gedragsdoelstellingen inzake gordeldracht te verhogen, zodat het draagpercentage tegen 2010 dat van de best presterende landen evenaart. Daarbij worden volgende gedragsdoelstellingen voorgesteld:

% geobserveerde gordeldracht	2007	2008	2009	2010
Bestuurder	78	84	90	95
Passagier voorin	78	84	90	95
Passagier achterin	65	70	75	80

Aanbeveling 6.7: de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om bij geïntegreerde controle-acties jaarlijks de inzittenden van minstens 1.800.000 autovoertuigen (1 voertuig op 3) te controleren op gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen, en in overeenstemming met de Europese aanbevelingen jaarlijks minstens 3 geïntegreerde controle-acties te organiseren die elk 2 weken duren, in overeenstemming met de Europese aanbevelingen. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid benadrukt het belang van de veiligheidsgordel en aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen voor de verkeersveiligheid van zowel de gebruikers als van de andere inzittenden. Om deze reden dient het niet gebruiken van de gordel of van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen te worden beschouwd als een belangrijke overtreding, die rechtvaardigt dat de parketten en politierechters er een gepast gevolg aan geven. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om bij sensibilisatie inzake gordeldracht specifiek aandacht te besteden aan mannelijke passagiers voorin, passagiers achterin, lage snelheidsregimes, en het correcte gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen.

Aanbeveling 6.8: de FCVV beveelt een optimalisatie van de huidige handhaving aan inzake rijden onder invloed van drugs, om het aantal controles te kunnen opdrijven. Het verslag van de werkgroep drugs en het verslag van de ROPS-studie geven hier een aantal aanbevelingen voor.

Aanbeveling 6.9: de FCVV beveelt de uitvoering aan van een geïntegreerd opsporings- en vervolgingsbeleid dat erop gericht is verkeersongevallen en verkeerscriminaliteit te voorkomen en een éénvormige, duidelijke, zekere en snelle maatschappelijke reactie te garanderen. Daartoe beveelt de FCVV aan dat:

- de prioriteiten van het geïntegreerd verkeershandhavingsbeleid op basis van een analyse van de verkeersonveiligheid in overleg met alle handhavingsactoren bepaald worden;
- het expertisenetwerk van het College van Procureurs-Generaal hiertoe versterkt wordt en de nodige middelen ter beschikking krijgt om dit beleid te bewerkstelligen en te coördineren;

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

- de toepassing van de richtlijnen van de Minister van Justitie en van het College van Procureurs-Generaal inzake opsporing en vervolging jaarlijks geëvalueerd worden; het resultaat van deze evaluatie moet aan de betrokken actoren en aan het BIVV worden overgemaakt met het oog op een rapportering aan de FCVV.

Aanbeveling 6.10: de FCVV beveelt aan om de aanpak van recidive te optimaliseren en deze op aangepaste wijze te beteugelen. Alle verkeersinbreuken, ongeacht of deze bestraft worden met een onmiddellijke inning, een VSBG of een boete, of door de rechtbank vervolgd worden, dienen hiertoe centraal geregistreerd te worden bij de FOD Justitie. De aanwending van deze databank in het kader van de aanpak van recidive vereist een ondubbelzinnige identificatie van de overtreder, in de mate van het mogelijke. Bij de implementatie van deze databank dient rekening te worden gehouden met de beperkingen van de transportbedrijven die hun zaak als "goede huisvader" beheren.

Aanbeveling 6.11: de FCVV beveelt aan dat de huidige mogelijkheden inzake bestraffing en administratieve veiligheidsmaatregelen door de parketten met meer verscheidenheid worden toegepast, in verhouding tot de aard en de ernst van de overtreding en de graad van recidive.

Aanbeveling 6.12: de FCVV beveelt aan dat het aanbod van de alternatieve maatregelen en sancties verder uitgebreid en gedifferentieerd wordt. Het is wenselijk dat de middelen die de Minister van Justitie uit het verkeersveiligheidsfonds krijgt daartoe aangewend zouden worden. Kwaliteitsbewaking en coördinatie zijn noodzakelijk. Dit kan door een valorisatie van de kennis en expertise bij de FOD Justitie en bij het BIVV. De rechters zouden de mogelijkheid moeten krijgen om bij het uitspreken van een alternatieve maatregel of van een werkstraf de plaats waar de prestaties moeten gebeuren te bepalen.

Aanbeveling 6.13: de FCVV beveelt aan dat er binnen de FOD Justitie een werkgroep wordt opgericht om de mogelijkheden tot vereenvoudiging van de procedure van alternatieve maatregelen voor verkeersovertreders en de mogelijkheid tot invoering van een autonome leerstraf voor verkeersmisdrijven te onderzoeken. Deze werkgroep dient eveneens te onderzoeken op welke manier de verkeersklassen voor minderjarigen bestendig kunnen worden.

Aanbeveling 6.14: de FCVV beveelt aan om de aanpak van recidive te optimaliseren en deze op aangepaste wijze te beteugelen. Daartoe beveelt de FCVV aan dat:

1. voor de herroeping van opschorting en uitstel voor verkeersmisdrijven een afzonderlijk stelsel in de wet van 29 juni 1964 wordt voorzien opdat de herroeping ook mogelijk wordt na een nieuwe veroordeling voor een verkeersmisdrijf;
2. de wettelijke mogelijkheid wordt gecreëerd om in het kader van rijden onder invloed van alcohol de installatie van een alcoholslot mogelijk te maken als alternatief en/of als bijkomende maatregel bij het verval van het recht tot sturen;
3. de technische haalbaarheid onderzocht wordt om bij recidive van ernstige snelheidsovertredingen het opleggen van een ISA-systeem of zwarte doos mogelijk te maken.

Aanbeveling 6.15: de FCVV beveelt aan om een aangepast doorverwijzingskader te creëren dat de rehabilitatie van personen die omwille van medische en/of psychologische redenen niet rijgeschikt zijn, mogelijk maakt.

**Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

Aanbeveling 6.16: de FCVV beveelt aan dat België werk maakt van de grensoverschrijdende handhaving, onder meer opdat overtredingen begaan door buitenlanders niet onbestraft zouden blijven. In dit verband is de toepassing van de bepalingen in het verdrag van Prüm wenselijk.

Aanbeveling 6.17: de FCVV beveelt aan dat de FOD Justitie in samenwerking met de FOD Financiën de nodige maatregelen treft opdat alle opgelegde straffen ook effectief uitgevoerd zouden worden. Het gaat hier om geldboetes of het (vervangend) verval van het recht tot sturen, autonome werkstraffen, alternatieve maatregelen of sancties en gevangenisstraffen.

Aanbeveling 6.18: de FCVV beveelt aan dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de karakteristieken van de risicogroepen van de verkeersovertreders zodat het gedragsbeïnvloedende effect van het strafrechtelijk beleid optimaal benut kan worden.

**Bijlage : Lijst van afkortingen**

BART : Belgian Accidentology Research Team

FCVV : Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

FOD : Federale Overheidsdienst

ISA : Intelligent Speed Adaptation

ROPS : Rijden Onder invloed van Psychoactieve Stoffen

UAL : Uitgeademde Alveolaire Lucht

VOF : Verkeersongevallenformulier

VSBG : Verval Strafvordering door Betaling Geldsom