

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

1. PROBLEEMSTELLING

Onaangepaste en overdreven snelheid wordt direct in verband gebracht met de verhoging van de kans op het plaatsvinden van verkeersongevallen en de verhoging van de ernst van deze ongevallen.

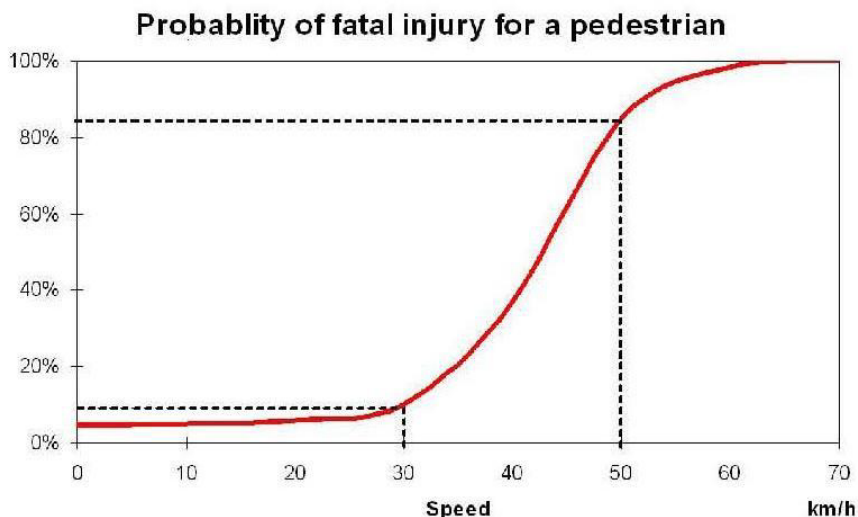
Snelheid speelt een min of meer belangrijke rol bij vele verkeersongevallen. Natuurlijk zijn er meestal verschillende factoren in het spel die, mede omdat er (te) snel wordt gereden, tot een ongeval leiden.

Snelheid kan tot een ongeval leiden omdat deze hoger was dan de toegestane snelheidslimiet (overdreven snelheid), of hoger dan de omstandigheden op dat moment veiligheidshalve toelieten (bijvoorbeeld door regen, mist of grote verkeersdrukke) (onaangepaste snelheid). Met name dit tweede aspect is over het algemeen moeilijk objectief vast te stellen.

Snelheid wordt door de politie (in de officiële ongevallenstatistieken) niet als ongevalsoorzaak geregistreerd. In buitenlandse studies wordt op grond van diepteonderzoek, wat snelheid als voornaamste ongevalfactor betreft, een aandeel van 20 tot 35% genoemd.

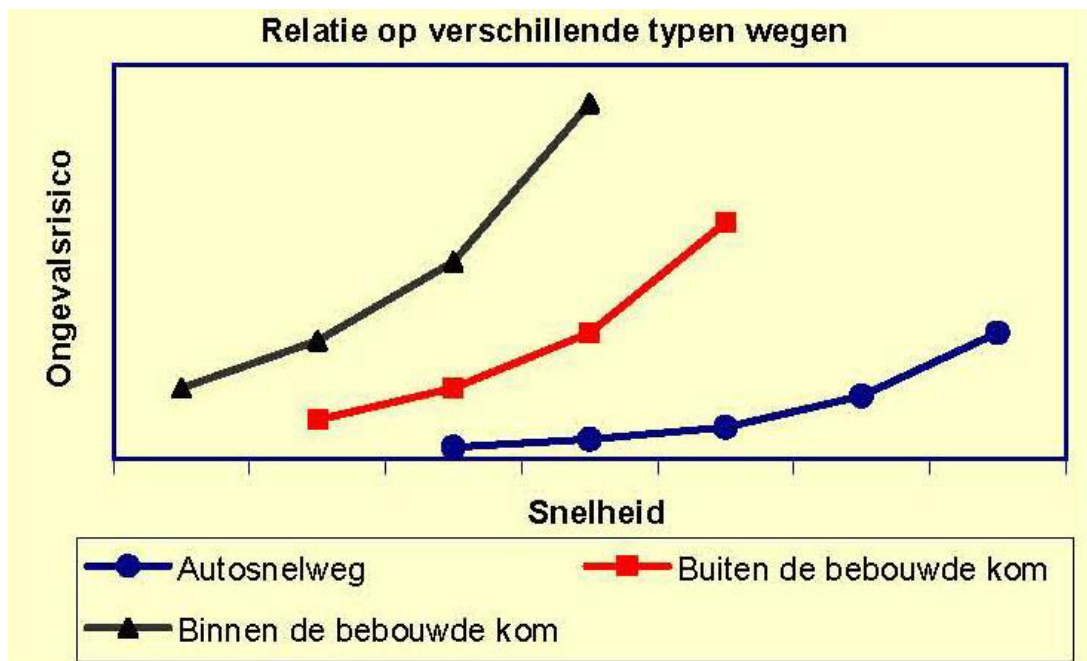
In de Veiligheidsmonitor 2006 van de Federale Politie vormt onaangepaste snelheid het buurtprobleem dat voor de meeste onveiligheidsgevoelens zorgt. Ook in de vorige veiligheidsmonitoren was dit het geval en er is slechts sprake van een minimale afname.

Wat de ernst van de ongevallen betreft zijn vooral de botssnelheid en de compatibiliteit van de botspartners verklarende factoren. In dit verband kan gewezen worden op de impact van ongevallen met vrachtwagens. Daarnaast valt de laatste jaren bij de personenwagens een gewichtstoename en een toename van het vermogen vast te stellen. Ook de populariteit van wagens van het type SUV baart zorgen omwille van het hoge gewicht en de gebrekkige compatibiliteit bij aanrijdingen.



FIGUUR 1 Botssnelheid en de kans op overlijden voor een voetganger (bron: OESO)

Het verband tussen de kans op het plaatsvinden van verkeersongevallen en de snelheid is complex en naast de absolute snelheid moet rekening gehouden worden met de wegcategorie en snelheidsverschillen tussen voertuigen.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

FIGUUR 2 Verband tussen snelheid en ongevalsrisico op verschillende typen van wegen (bron: SWOV)

Uit deze figuur blijkt dat snel rijden niet onder alle omstandigheden even gevaarlijk is. Naarmate de complexiteit van de rijtaak toeneemt daalt de snelheid waarmee veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen. Op autosnelwegen neemt het ongevalsrisico, verhoudingsgewijs minder snel toe bij hogere snelheden, dan binnen de bebouwde kom het geval is.

Het verkeersreglement legt algemene snelheidbeperkingen op, die in zekere mate rekening houden met de complexiteit van de verkeersomgeving. De wegbeheerder kan hiervan afwijken door lagere (of hogere) limieten op te leggen wanneer de verkeerssituatie dit rechtvaardigt. De wegbeheerder moet daarbij voor ogen houden dat de opgelegde snelheidsbeperking in overeenstemming is met het wegbeeld, wat de geloofwaardigheid van de beperking ten goede komt.

De relaties tussen overdreven en onaangepaste snelheid en het plaatsvinden van ongevallen en de ernst ervan komen in de literatuur uitvoerig aan bod en vormden ook de basis voor het gelijknamige dossier dat tijdens de SGVV in 2002 werd neergelegd. Ook in 2006 wordt 'snelheid' nog beschouwd als behorend tot de kern van het verkeersonveiligheidsprobleem.

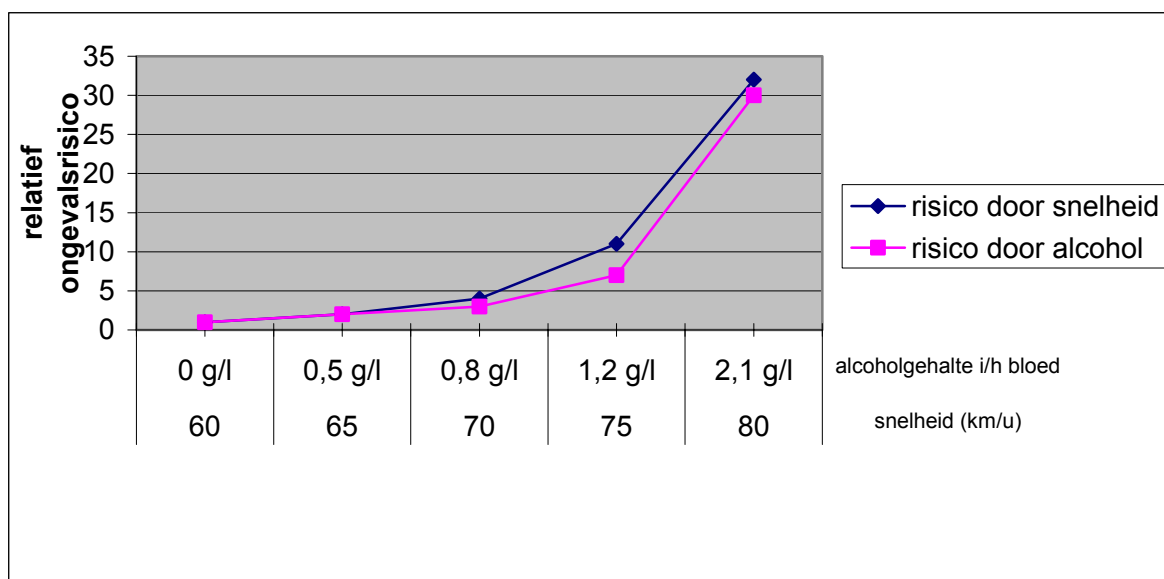
Verklaringen voor onaangepaste en overdreven snelheid en de redenen waarom dit onveiligheidsfenomeen zo massaal optreedt, zijn bekend. Deze houden verband met de bestuurder (ervaring en opleiding, motivatie en attitude, risicoperceptie en –acceptatie, subjectieve pakkans), de verkeersomgeving (wegbeeld en verkeersafwikkeling) en in zekere mate het voertuig, hoewel met de moderne wagens de verschillen vervagen. In dit verband is het nog belangrijk op te merken dat sommige bestuurders rijplezier (of zelfs een kick) beleven aan (te) snel rijden en dat zij relatief zelden geconfronteerd worden met de negatieve gevolgen van dit gedrag. Bepaalde weg- en voertuigkenmerken (en –reclame) werken dit nog in de hand.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

Zelfs een bestuurder die zich initieel sterk bewust is van de risico's van te snel rijden zal, na herhaaldelijk te snel te hebben gereden zonder daarvan de negatieve gevolgen te hebben ondervonden, dit risico automatisch lager gaan inschatten (D. Huguenin, Bfu).

Omdat 'snelheid' in het maatschappelijk functioneren positief staat aangeschreven is het geen evidentie om de consensus over de negatieve gevolgen van onaangepaste en overdreven snelheid in het verkeer in alle geledingen van onze maatschappij te doen doordringen. Toch is dit fenomeen sociaal even onaanvaardbaar als rijden onder invloed van alcohol.

De onderstaande grafiek illustreert dat, in een specifieke verkeersomgeving die niet noodzakelijk representatief is, het risico van een ongeval in gelijke mate verhoogt wanneer we de situatie vergelijken van een bestuurder die onder invloed van alcohol is en deze van een bestuurder die aan een overdreven snelheid rijdt.



FIGUUR 3 *Vergelijking tussen het risico op een letselongeval door overdreven snelheid en het rijden onder invloed van alcohol, op een **stedelijke verkeersas** met 60 km/u-limiet (bron: OESO)*

De volgende tabel geeft het resultaat van een mogelijke toepassing van de snelheidslimieten op het terrein, waarbij ernstige letsels of sterfgevallen zoveel mogelijk worden voorkomen. Het betreft hier een benadering die gebaseerd is op de Zweedse "zero vision" die enigszins abstractie maakt van de bestaande realiteit en dus niet onmiddellijk toepasbaar is in de praktijk. In dit geval wordt uitgegaan van veilige voertuigen (zie ook EuroNCAP) en correct gebruik van beveiligingssystemen.

Type infrastructuur en verkeer	Mogelijke snelheid (km/u)
Plaatsen waar aanrijdingen kunnen ontstaan tussen voetgangers en auto's	30
Kruispunten waar de mogelijkheid bestaat voor zijdelingse aanrijdingen tussen auto's	50
Wegen waar de mogelijkheid bestaat voor frontale aanrijdingen tussen wagens	70
Wegen waar geen gevaar bestaat voor zijdelingse of frontale aanrijdingen (enkel aanrijdingen met infrastructuur)	100+

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID***Geïntegreerd snelhedenbeleid***

Omdat elke automobilist anders geneigd zal zijn om eigen normen te hanteren, wat vandaag reeds een deel van het probleem vormt, is het de taak van de overheid veilige en geloofwaardige snelheidslimieten vast te stellen en deze onverkort te doen naleven.

- Het voeren van een geïntegreerd snelhedenbeleid (speed management) begint daarom met het vaststellen van veilige en geloofwaardige snelheidslimieten, gedifferentieerd voor verschillende voertuigcategorieën.
- De invoering van snelheidslimieten moet gepaard gaan met informatie en sensibilisatie van de weggebruikers die inzicht moeten verwerven in het hoe en waarom van deze limieten. Zonder voldoende maatschappelijk draagvlak heeft het weinig zin om een limiet op te leggen.
- De snelheidslimieten moeten vervolgens op het wegennet worden toegepast, eventueel variabel, rekening houdend met specifieke omstandigheden. De knowhow en de technische middelen om dit op een onderbouwde manier te doen zijn beschikbaar. Hiervoor kan men zich laten inspireren door b.v. de letseltolerantie bij mogelijke aanrijdingen (zie ook Zweedse zero vision).
- In essentie is dit een taak van de wegbeheerders die zich hiervoor moet baseren op een doorgedreven wegencategorisering. Ook de implementatie van snelheidslimieten op het terrein moet gepaard gaan met overleg, communicatie en sensibilisatie, omdat succes sterk afhangt van de publieke aanvaarding en de wil van politie en parket om de limiet te handhaven.
- In heel wat gevallen zullen wegvakken en kruispunten moeten aangepast worden in functie van de vooropgestelde streefbeelden. In woonerven, zones 30 en in vele 50 km/u-straten kunnen aangepaste snelheidsremmende elementen worden voorzien. Ook op wegen met hogere snelheidslimieten dient het wegbeeld in overeenstemming te zijn met de snelheidslimiet. Door de herinrichting van kruispunten (b.v. aanleg rotonde) kan de snelheid eveneens worden verlaagd. De herkenbaarheid van wegen en straten in de verschillende categorieën is belangrijk.
- Essentieel is dat de weggebruikers zich op elk moment bewust zijn van de reglementaire snelheidslimiet op elke locatie. Uniforme wegkenmerken kunnen hiertoe bijdragen. Courante middelen (verkeersborden, wegmarkeringen, ...) kunnen worden aangewend. De V_{85} kan een indicatie vormen voor de acceptatiegraad, maar staat zeker niet altijd voor de 'veilige snelheid' op de betreffende locatie. Een belangrijke uitdaging voor de toekomst is de aanduiding van de snelheidslimiet in het voertuig, met hieraan gekoppeld een waarschuwingssignaal bij overschrijding van de limiet (speed alert) of desgevallend ISA.
- Snelheidshandhaving in de strikte zin (controle en vervolging) vormt in principe het sluitstuk van het geïntegreerd snelhedenbeleid. In principe richt men zich dan tot de bewuste overtreders. De ervaring in Vlaanderen en in ons omringende landen leert echter dat de grootschalige introductie van onbemande camera's kan leiden tot een duurzame gedragsverandering en zelfs een zekere mentaliteitswijziging, mits één en ander gepaard gaat met uitgebreide communicatie en sensibilisering.. De bewuste overtreder zal zich echter voorbereiden om zo weinig mogelijk nadeel te ondervinden van de onbemande controles op vaste locaties, wat het belang van de bemande controles voor deze doelgroep doet toenemen. Het garanderen van uniformiteit in de handhaving is een belangrijk aandachtspunt. Omdat de reglementering en de richtlijnen regelmatig wijzigen is ook een goede interne communicatie binnen de politiediensten en met de parketten essentieel.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

- Systematische monitoring van gereden snelheden (gedragmetingen) op nationaal, regionaal en lokaal niveau en attitude-onderzoek inzake snelheid moeten de bevoegde overheden in staat stellen het gevoerde snelhedenbeleid op regelmatige basis te evalueren en zo nodig bij te sturen op het vlak van limietenkeuze, infrastructurele ondersteuning, communicatie, handhaving en eventueel voertuiguitrusting.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

2. STAND VAN ZAKEN IN BELGIË

2.1. Gegevens van verkeersongevallen

Belgische gegevens over het belang van onaangepaste of overdreven snelheid als ongevalsfactor zijn niet beschikbaar.

Door middel van diepteonderzoek van verkeersongevallen kan betrouwbare informatie over de gereden snelheid van betrokken voertuigen bekomen worden. Ook zwarte dozen, die de snelheid van het voertuig registreren, voorafgaand aan een ongeval, bevatten waardevolle informatie. Het wettelijk kader voor de installatie in voertuigen (Europese bevoegdheid) en de raadpleging van de data ontbreken echter.

Conclusie

Het is belangrijk om overdreven en onaangepaste snelheid als ongevalsfactor te kunnen kwantificeren, o.a. om de effecten van een bepaald beleid te kunnen meten. Het uitvoeren van diepteonderzoek van verkeersongevallen is belangrijk om de snelheid van voertuigen, die betrokken waren bij een verkeersongeval, nauwkeurig te kunnen berekenen.

2.2. Wetgeving

Deze heeft op de eerste plaats betrekking op de snelheidslimieten die in België op het wegennet en voor bepaalde voertuigcategorieën van toepassing zijn (verkeersreglement, art. 11).

Bij een correcte toepassing voldoen de snelheidslimieten die in ons land zijn bepaald tot op zekere hoogte. Vooral wat de toepassing van de 90 km/u-limiet betreft, stellen zich nog problemen omdat deze beperking buiten de bebouwde kom algemeen wordt toegepast, ook op plaatsen waar de omstandigheden een lagere limiet rechtvaardigen. De discussie over de toepassing van 70 en 90 km/u-beperkingen buiten de bebouwde kom moet in dit licht worden gezien.

Bij de invoering van de nieuwe categorisering van verkeersovertredingen werd ook de bestraffing van snelheidsovertredingen herzien, waarbij meer rekening wordt gehouden met het gevaar dat door overdreven snelheid wordt gecreëerd. Voor ernstige inbreuken verhoogt het te betalen bedrag, per km te snel.

De mogelijkheden om op te treden tegen recidive moeten echter nog worden verbeterd. Met uitzondering van de snelheidsovertredingen, waarvoor de richtlijnen, verspreid bij omzendbrief COL 11/2006 van 31 maart 2006 van het College van procureurs-generaal immers de vervolging voor de politierechtbank voorschrijft, worden de loutere snelheidsovertredingen in beginsel afgehandeld met onmiddellijke inningen (of bij niet-tijdige betaling met een minnelijke schikking), waarbij recidive moeilijk te detecteren valt. De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig enkel uitspreken indien hij veroordeelt wegens een overtreding van de wegverkeerswet en van de reglementen uitgevaardigd ter uitvoering ervan en de schuldige binnen het jaar vóór de overtreding hieromtrent reeds driemaal werd veroordeeld. Maar de kans dat iemand wegens snelheidsovertredingen driemaal binnen het jaar zal veroordeeld zijn, is zeer gering, zonet onbestaande. De mogelijkheden voor de rechter om een verval van het recht tot sturen uit te spreken als gevolg van snelheidsovertredingen moeten worden uitgebreid (zie ook bijlage 1).

Tot op heden is de invoering van digitale camera's niet mogelijk. Reeds in oktober 2002 werd door de FOD Economie meegedeeld dat een ontwerp KB over de beveiliging van

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

elektronische gegevens in voorbereiding was en dat men nog een aantal technische problemen moest oplossen (bv. resolutie van de digitale foto's).
Recent kondigde de bevoegde Minister van Economie de publicatie aan van een KB dat de installatie van digitale camera's mogelijk zou maken.

Het gebruik van digitale camera's maakt trajectcontrole, waarbij geverbaliseerd wordt op basis van de overschrijding van de gemiddelde snelheid op een bepaald traject, mogelijk. Zo nodig dient de wetgeving te worden aangepast om de vaststelling en vervolging van deze overtredingen te regelen.

Conclusie

De bestaande wetgeving m.b.t. snelheidsbeperkingen voldoet om een geïntegreerd snelhedenbeleid toe te passen. Enkel het wettelijk kader om op te treden tegen recidive moet nog worden geoptimaliseerd. Rechters dringen bovendien aan op meer mogelijkheden om een verval van het recht tot sturen uit te kunnen spreken. Dit wordt verder besproken in de WG Handhaving.

Het gebruik van digitale camera's en het mogelijk maken van trajectcontrole wordt eveneens behandeld in de WG Handhaving.

De problemen die verband houden met de toepassing van de bestaande snelheidsbeperkingen op het wegennet zijn vooral een bevoegdheid van de wegbeheerders. De problematiek van de wegcategorisering in functie van veilige snelheidslimieten wordt verwezen naar de WG Infrastructuur.

2.3. Maatschappelijk draagvlak – attitudes

Eind 2003, begin 2004 voerde het BIVV een grootschalige opiniepeiling uit waarin gepeild werd naar de meningen van de Belgische autobestuurders over de grote verkeersveiligheidsthema's. Om de evolutie van de attitudes van de bestuurders in de loop der tijd op te volgen zal het BIVV deze meting vanaf 2004 om de drie jaar uitvoeren.

Percentage ja-antwoorden (1999)(*) en akkoord-antwoorden (2001 en later)	DATA 1999 (posttest)	DATA 2001 (**)	DATA 2002 (**)	DATA 2003 (**)	DATA 2004	Doel 2008
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52	52	60	60	83,8	80
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	26	59	54	53	38,2	8
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	40	56	61	58	69,7	80

(*) De resultaten van 1999 werden verzameld in het kader van een posttest van een campagne over snelheid.

(**) In 2001 werd naar aanleiding van het 'Killing speed, saving lives'-symposium een enquête uitgevoerd naar attitudes over snelheid bij de Belgische bevolking (bestuurders en niet-bestuurders). Deze bevraging werd in 2002 en 2003 herhaald.

Voor de enquêtes van 2001 tot 2003 werden alleen de resultaten voor de bestuurders in deze tabel opgenomen.

De resultaten van alle enquêtes in deze tabel werden verkregen door ondervraging van een representatieve steekproef.

TABEL *Attitudes over snelheid van 1999 tot 2004, vergeleken met de doelstellingen voor 2004-2008 (bron: BIVV)*

Met betrekking tot de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet, stellen we vast dat 83,8 procent van de respondenten in 2004 akkoord gaat met deze stelling. Daarmee maakt het percentage akkoordantwoorden een sprong van meer dan twintig procentpunten ten opzichte van de vorige twee jaren.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

Ook de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden maakt met 69,7 procent akkoordantwoorden een sprong van ongeveer tien procentpunten voorwaarts ten opzicht van de vorige twee metingen.

Met de stelling dat snelheid een manier is om tijd te winnen gaat 38,2 procent van de respondenten akkoord. Ten opzichte van de percentages die tussen 2001 en 2003 vastgesteld werden bekomt men een duidelijke daling.

Uit het Europese SARTRE 3-onderzoek (2004) blijkt dat automobilisten snel rijden niet in verband brengen met gevaar wanneer ze hun eigen gedrag beschrijven. Als anderen te snel rijden vinden ze dat echter wel gevaarlijk.

Respect voor snelheidsbeperkingen

RESPECT VOOR SNELHEIDSBEPERKINGEN	% dat snelheid respecteert
Algemeen	43,7
120 km/u	38,4
90 km/u	47,8
70 km/u	49,7
50 km/u	54,7
30 km/u	66,7

TABEL Percentage respondenten dat zegt zich met een marge van 5 km/u aan de snelheidsbeperkingen te houden (Bron: BIVV)

In het algemeen beweert 43,7 procent van de respondenten zich tot op 5 km/u na aan de snelheidsbeperkingen te houden. Indien we kijken naar de percentages per snelheidsregime zien we zoals verwacht dat hoe lager het snelheidsregime is, hoe meer respondenten zeggen zich tot op 5 km/u na aan de snelheidsbeperkingen te houden.

Subjectieve pakkans snelheidsovertredingen

48,4 procent van de respondenten vindt dat de kans om gecontroleerd te worden groot is. In de analyse komen geen regionale verschillen aan bod.

34,7% van de respondenten zegt ooit beboet geweest te zijn voor te snel rijden.

Conclusie

Uit de resultaten betreffende overdreven snelheid blijkt dat 70 procent van de bestuurders snel rijden sociaal onaanvaardbaar vindt en dat 84 procent akkoord gaat met de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet. Hiermee worden de attitudedoelstellingen van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid ruim gehaald. Uit andere resultaten inzake snelheid blijkt echter dat men deze resultaten echter niet te optimistisch mag interpreteren.

Aangezien de huidige meting slechts de eerste is van een reeks kunnen uit deze resultaten uiteraard nog geen conclusies getrokken worden over de evolutie van de attitudes in de loop der tijd.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID**

2.4. Gedrag van de weggebruikers

Het BIVV ontwikkelde in 2002 een methodologie voor de uitvoering van snelheidsmetingen. Het gaat hier om objectieve metingen die moeten toelaten de door de Staten-Generaal voorgestelde indicatoren (gemiddelde snelheid, v_{85} , percentage voertuigen dat de snelheidslimiet met meer dan 10km/u overschrijdt) te meten.

Gemiddelde snelheid

Doelstelling SGVV (personenwagens): daling gemiddelde snelheid met 5 km/u in 2008

Snelheidslimiet	v_{gem} 2003	v_{gem} 2004	v_{gem} 2005	verschil
30 km/u	38 km/u	36 km/u	35 km/u	- 3 km/u
50 km/u	54 km/u	51 km/u	50 km/u	- 4 km/u
70 km/u	77 km/u	78 km/u	75 km/u	- 2 km/u
90 km/u	94 km/u	88 km/u	89 km/u	- 5 km/u
120 km/u	Geen meetresultaten beschikbaar			

Mogelijk wordt deze doelstelling zonder veel problemen gehaald, maar vooral wat 30 km/u en 70 km/u wegen betreft kan dit resultaat moeilijk bevredigend genoemd worden. Bij vergelijking tussen de gewesten valt op dat de gemiddelde snelheid in Wallonië in de verschillende snelheidscategorieën hoger (circa 5 km/u) ligt dan in Vlaanderen en Brussel. Er is een indicatie dat de problematiek van vrachtwagens van meer dan 7,5 ton op 90 km/u-wegen (waar deze voertuigen 60 km/u mogen rijden) ernstig is.

V_{85}

Doelstelling SGVV (personenwagens): v_{85} niet hoger dan snelheidslimiet + 5km/u in 2008.

Snelheidslimiet	v_{85} 2003	v_{85} 2004	v_{85} 2005	Verschil met limiet
30 km/u	47 km/u	44 km/u	43 km/u	+ 13 km/u
50 km/u	65 km/u	62 km/u	61 km/u	+ 11 km/u
70 km/u	89 km/u	91 km/u	86 km/u	+ 16 km/u
90 km/u	109 km/u	102 km/u	102 km/u	+ 12 km/u
120 km/u	Geen meetresultaten beschikbaar			

De v_{85} wordt wel eens beschouwd als een indicator voor de acceptatiegraad voor bepaalde snelheidslimieten. In principe zouden dan enkel bewuste snelheidsovertreders sneller mogen rijden dan de v_{85} . De 'realistische' doelstelling van de SGVV wordt voorlopig in geen enkele snelheidscategorie gehaald.

Evolutie aantal overtreeders

Doelstelling SGVV: minder dan 5% van de voertuigen in ernstige overtreding (+ 10 km/u) in 2008.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID**

Snelheidslimiet	% overtredingen (+10 km/u) 2003	% overtredingen (+10 km/u) 2004	% overtredingen (+10 km/u) 2005
30 km/u	44	33	36
50 km/u	27	19	17
70 km/u	39	39	29
90 km/u	30	18	20
120 km/u	Geen meetresultaten beschikbaar		

Hoewel een licht positieve trend merkbaar is, wordt de doelstelling voorlopig in geen enkele snelheids categorie gehaald. De snelheids categorieën 30 en 70 scoren opnieuw slechter.

Veiligheidsafstanden

In het kader van de gedragsmetingen werd ook gekeken naar het respecteren van de veiligheidsafstanden tussen voertuigen (2 secondenregel). Hierbij werd vastgesteld dat hoe hoger de snelheidslimiet, hoe minder de veiligheidsafstand wordt gerespecteerd.

Conclusie

De positieve resultaten van de attitudemetingen worden niet volledig vertaald in een aangepast snelheidsgedrag. Dit kan betekenen dat er een principiële bereidheid is om de snelheidslimieten te respecteren, maar dat de automobilist sterk beïnvloed wordt door plaatselijke omstandigheden (wegbeeld, verkeersdrukte, gedrag van anderen, weer, ...) en hierop zijn snelheidsgedrag afstemt.

Er zijn duidelijke indicaties dat er nog problemen zijn met het respect voor de snelheidsbeperking op wegen waar 30 en 70 km/u mag worden gereden. Hieraan kan verholpen worden door aanpassingen van de infrastructuur (snelheidsremmers bij 30 km/u en herkenbaarheid van 70 km/u-wegen) en gerichte handhaving. Ook de snelheid van vrachtwagens buiten de bebouwde kom noodzaakt tot een verhoging van het aantal controles. Deze moeten gepaard gaan met controles op de naleving van de veiligheidsafstanden.

2.5. Controlebeleid door de politiediensten

Statistieken over de controle-activiteiten inzake snelheid door de politiediensten zijn voorlopig nog niet beschikbaar als beleidsindicator. Dit aspect wordt daarom doorgeschoven naar de WG Statistiek.

In dit verband kan ook verwezen worden naar de aanbeveling van de EC inzake handhaving op het gebied van verkeersveiligheid (2004), waarin de lidstaten aangezet worden tot handhaving van overdreven snelheid en meer in het bijzonder het opzetten van geautomatiseerde controlesystemen en regelmatige rapportage over de verrichte controles.

Het aantal onbemande camera's in het Vlaamse Gewest werd aanzienlijk verhoogd. De doelstelling van 350 uitgeruste locaties is bereikt. Langs de Vlaamse gewestwegen zijn vandaag op 370 kruispunten roodlichtcamera's geplaatst.

De continuïteit van de snelheidscamera's kwam tijdelijk in het gedrang omwille van de adviezen van de FOD Economie.

In Wallonië werden op de wegen die door het gewest beheerd worden 22 kasten, bestemd voor radartoestellen, geplaatst. Geen enkel locatie werd door de Dienst Metrologie gehomologeerd omwille van de aanwezigheid van metalen voorwerpen in de omgeving.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

Enkel de kasten die op portieken werden geplaatst zouden geldig kunnen functioneren. Omwille van het gevaar en de moeilijkheden die de politiediensten ondervinden bij het plaatsen van de camera's en het wisselen van filmrolletjes heeft men beslist te wachten op de toelating tot het gebruik van digitale camera's, waarbij de datatransmissie geen menselijke tussenkomst meer vereist.

De politie beschikt daarnaast over enkele posten waar met succes gebruik wordt gemaakt van meetlussen in het wegdek om snelheidsovertredingen vast te stellen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden in maart de eerste 34 flitspalen operationeel. Die flitsten tussen 1 april en 30 oktober 10.200 voertuigen wegens roodrijden of overdreven snelheid. 6.000 van die overtredingen werden door de politie afgehandeld met een onmiddellijke inning. 4.200 werden door het parket vervolgd. De plaatsing van nog eens 27 onbemande camera's tegen maart 2007 werd aangekondigd. Dan zullen er in Brussel 61 palen staan, die beurtelings met achttien camera's uitgerust worden. Begin 2008 moet dat aantal naar negentig opgelopen zijn.

De omzendbrief COL 11/2006 van het College van Procureurs-generaal schrijft de toepassing van een louter technische marge voor bij de vaststelling van snelheidsovertredingen. Dit is belangrijk voor de uniformiteit inzake het optreden van politie en parket m.b.t. snelheidsovertredingen over het ganse grondgebied. Toch is bekend dat plaatselijk nog ruimere marges worden toegepast bij de vaststelling en vervolging van snelheidsovertredingen. Nochtans voorzagen eerdere omzendbrieven van het College in een periode waarin deze marges dienden te worden afgebouwd.

De aanwending van de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds door de lokale politie heeft o.a. geleid tot de aanschaf van snelheidscamera's en elektronische snelheidsinformatiepanelen. Over de omvang van de investeringen, de inzet van deze uitrusting en de bereikte resultaten is geen informatie bekend. Om de controleactiviteiten van de politiediensten beter op te volgen moet gestreefd worden naar een eenmalige vatting van deze activiteiten.

Wat de lokale politie betreft is het zo dat 'Verkeer' nog steeds geen basisfunctionaliteit is. Bij de vaststelling van prioriteiten op het lokale niveau zou dit het belang van verkeershandhaving doen toenemen (zie ook bijlage 2).

Conclusie

De laatste jaren zijn belangrijke inspanningen geleverd om de objectieve pakkans inzake snelheidsovertredingen te verhogen. Sporadisch beschikbare gegevens wijzen op een positief effect op het snelheidsgedrag. Om de pakkans over gans het land op het gewenste niveau te brengen moet het aantal controles nog toenemen, moet het aantal onbemande controleposten in het zuidelijke landsgedeelte verhogen en dient overal de tolerantie bij de vaststelling en de vervolging van snelheidsovertredingen beperkt te worden tot de technische marge.

Om de resultaten waartoe de investeringen geleid hebben meer systematisch te kunnen meten zijn gedetailleerde statistieken over de controleactiviteiten noodzakelijk. Dit onderwerp wordt verwezen naar de WG Statistieken en indicatoren.

2.6. Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid

Het vervolgingsbeleid inzake snelheid wordt onder meer gestuurd door de omzendbrief COL 11/2006 van het College van Procureurs-generaal, en vorige versies van deze omzendbrief (COL 2/2003 en COL 9/2004). Deze omzendbrief wil de opsporing en vaststelling van

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

snelheidsovertredingen uniform maken en definieert onder andere de marge die moet in acht genomen worden bij het vaststellen en vervolgen van snelheidsovertredingen.

Daarnaast bevat de circulaire R 14/2006 betreffende richtlijnen voor een eenvormig opsporings- en vervolgingsbeleid inzake verkeersmisdrijven, van de Procureur-Generaal bij het Hof van Beroep te Gent, belangrijke aanwijzingen m.b.t. snelheidshandhaving. Deze circulaire wordt ook buiten het betreffende ressort gebruikt.

Over de toepassing van deze richtlijnen is slechts beperkte informatie (van het ressort Gent) beschikbaar. Evenmin zijn gedetailleerde statistieken beschikbaar over de vervolging van snelheidsovertredingen.

In het gerechtelijk arrondissement Mechelen loopt sinds 2004 een pilootproject voor snelheidsovertreders waarbij de overtreeders zelf de kosten voor het DI-cursus op zich nemen.

Conclusie

Gezien de recente, belangrijke hervormingen inzake het vervolgingsbeleid van snelheidsovertredingen is het belangrijk om een zicht te krijgen op de voorlopige resultaten van deze hervorming. Onder andere de mogelijkheden om gepast op te treden tegen recidive vormen een aandachtspunt (zie ook 2.2 Wetgeving).

2.7. Informatie en sensibilisatie

De invoering van een sensibilisatiestrategie om te strijden tegen het positieve beeld dat momenteel nog bestaat over snelheid op de weg en het streven naar sociale afkeuring van overdreven en onaangepaste snelheid, vormde een belangrijke aanbeveling van de SGVV. Deze strategie zou beroep doen op massamedia en zou communicatieacties voor jongeren (bevolkingsgroep die zich teveel bezondigt aan overdreven snelheid) en chauffeurs van bedrijfsvoertuigen ondernemen.

In 2002 begon het BIVV onder de noemer "Tine en Sophie" met een gecoördineerde strategie om het te positieve beeld over snelheid onderuit te halen en een attitude- en gedragswijziging tot stand te brengen. Tine en Sophie staan daarbij symbool voor de zwakke weggebruikers, meer bepaald voor de meest kwetsbare groep binnen deze categorie: kinderen en adolescenten.

Sinds 2002 organiseert het BIVV telkens 2 snelheidscampagnes per jaar, de eerste met affichage en een tv-spot, de tweede met affichage en een radiospot als hoofdingrediënten van het mediaplan. In 2003 werd bovendien een Tine en Sophie-Vakantieboek gemaakt waarmee we ons tot de kinderen van 8 tot 12 jaar richten.

Meteen al na de eerste campagne bleek dat Tine en Sophie een beklijvende boodschap brachten. Uit de post-test van de campagne in 2003 blijkt dat een 55% van de Belgen de meisjes kent. De meerderheid van de bestuurders (71%) vindt snel rijden sociaal onaanvaardbaar en vindt dat dit een risico vormt voor zichzelf en anderen. Met deze aanpak, waarbij kinderen zich met een interpellierende boodschap tot volwassenen richten om een aangepaste snelheid te promoten, kan dus wel degelijk een attitudeverandering te weeg gebracht worden, het is echter te vroeg om over gedragsverandering te praten.

Zowel bij federale als bij lokale politie wordt via communicatie in de media melding gemaakt van snelheidscontroles ten einde de subjectieve pakkans te verhogen. Naast deze positieve "boodschappen" zijn er in de pers ook enkele malen berichten verschenen omtrent de

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

slechte of onjuiste werking van de radars die door de politiediensten gebruik worden, dergelijke informatie kan uiteraard een contraproductief effect genereren. De handhavingscommunicatie is er op gericht de subjectieve pakkans te verhogen.

Wat de deontologische regels inzake publiciteit voor autoconstructeurs betreft blijft waakzaamheid geboden. De betreffende wetgeving (Wet betreffende de reclame voor motorvoertuigen van 23 januari 2002) is nog niet in uitvoering. De toepassing van de deontologische code die werd ingevoerd door FEBIAC moet verder worden opgevolgd.

Conclusie

Automobilisten informeren over de gevaren van overdreven en onaangepaste snelheid vormt een permanente opdracht. Dit creëert een maatschappelijk draagvlak om o.a. de objectieve pakkans van snelheidsovertredingen op het gewenste niveau te brengen. Daarnaast vormt de communicatie over snelheidscontroles een belangrijk element om de subjectieve pakkans te verhogen.

2.8. Voertuiguitrusting

Bepaalde ontwikkelingen worden met belangstelling gevolgd. De wetgeving m.b.t. de technische eisen waaraan auto's moeten voldoen, is een Europese bevoegdheid. Recent traden belangrijke richtlijnen in werking (o.a. uitbreiding snelheidsbegrenzers tot vrachtwagens + 3,5 ton). Bestelwagens daarentegen halen steeds hogere snelheden.

Het feit dat het gewicht en het vermogen van personenwagens gemiddeld toeneemt staat enigszins in contrast met de maatregelen die genomen worden om de voorzijde van wagens botsvriendelijker vorm te geven.

Daarnaast ontwikkelt de industrie interessante toepassingen die metertijd mogelijk tot de standaarduitrusting van motorvoertuigen zullen behoren (EDR, intelligente cruise control, ... zie ook SGVV Dossier 8: Actieve en passieve veiligheid van voertuigen).

België nam reeds deel aan experimenten om de snelheid van personenwagens te begrenzen (b.v. ISA-project Gent). De toenemende verspreiding van GPS-systemen in auto's maakt een 'intelligente' communicatie van b.v. snelheidslimieten in voertuigen mogelijk. De beschikbaarheid van een up-to-date digitale kaart met snelheidsbeperkingen op het ganse grondgebied is in dit geval noodzakelijk. Private ondernemingen bieden deze informatie reeds aan op de digitale kaarten die bij de GPS-systemen worden geleverd.

Meer en meer voertuigen worden uitgerust met GPS-gestuurde waarschuwingssystemen voor vaste radarposten (onbemande camera's). Omdat deze systemen niet in staat zijn om werkende camera's op te sporen, worden deze getolereerd. Daarnaast wordt hard opgetreden tegen bezitters van illegale radardetectoren.

Conclusie

Hoewel de ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie internationaal gezien belangrijk zijn, zijn de mogelijkheden om van overheidswege op nationaal niveau sturend op te treden, beperkt. Inzake snelhedenbeleid is het vooral belangrijk deze ontwikkelingen te volgen. Op korte termijn lijkt het wel aangewezen dat de overheid (de wegbeheerders) betrokken worden bij het opstellen van een digitale wegenkaart met de geldende snelheidsbeperkingen. Dit onderwerp wordt doorverwezen naar de werkgroep infrastructuur.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID**3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID****AANBEVELING 1**

Wat het naleven van de snelheidslimieten betreft werd in de periode 2001-2005 een belangrijke vooruitgang geboekt. Bijkomende inspanningen zijn echter noodzakelijk om het aandeel van de weggebruikers dat de snelheidsbeperking respecteert, nog te doen toenemen.

De FCVV beveelt daarom aan dat de inspanningen inzake de sensibilisering van de weggebruikers, de controle door de politiediensten en de communicatie over de resultaten van de controles, permanent een hoge prioriteit blijven genieten.

De FCVV beveelt aan dat het BIVV jaarlijks minimum 2 sensibiliserende campagnes voert met betrekking tot het naleven van de snelheidslimieten. 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. De FCVV beveelt aan dat, gedurende deze campagnes, de controle op de naleving van de snelheidslimieten wordt versterkt.

De FCVV beveelt aan dat de politiediensten op het federale en het lokale niveau de controle op de naleving van de snelheidslimieten als prioriteit erkennen. Daarom wordt aanbevolen om 'verkeer' als 7^{de} basisfunctionaliteit voor de lokale politie in het KB van 17 september 2001 op te nemen. De handhavingsactiviteiten van de lokale politie inzake verkeer krijgen hierdoor een steviger basis.

De FCVV beveelt aan dat de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Binnenlandse zakenover waken dat in het verkeersveiligheidsluik van de zonale veiligheidsplannen voorzien wordt in acties die verband houden met snelheidscontroles en dat zij hierover rapporteren aan de FCVV.

AANBEVELING 2

De FCVV beveelt aan dat het probleem van recidive en multirecidive op progressieve wijze wordt aangepakt.

De reglementering met betrekking tot het verval van het recht tot sturen moet worden herzien.

Deze problematiek wordt verder besproken in de Werkgroep Handhaving (waar ook de mogelijkheid tot de invoering van een rijbewijs met punten wordt besproken).

AANBEVELING 3

De wegbeheerders (gewesten, provincies, gemeenten) dienen te worden aangemoedigd om een visie te ontwikkelen en concrete richtlijnen uit te vaardigen wat de leesbaarheid van de weg in relatie tot de toegelaten snelheid betreft. De bedoeling moet zijn om de snelheidslimiet in overeenstemming te brengen met het wegbeeld en zo te komen tot snelheidsbeperkingen die op het terrein door de meerderheid van de weggebruikers worden aanvaard.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID

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. Vervolgens moeten deze richtlijnen op het terrein worden geïmplementeerd

Deze aanbeveling wordt verder behandeld in de WG Infrastructuur.

AANBEVELING 4

Rekening houdend met de snelle evolutie inzake voertuigtelematICA, 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 worden geïnstalleerd in voertuigen van recidivisten inzake snelheidsovertredingen.

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.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID**BIJLAGE 1 - VERVAL VAN HET RECHT TOT STUREN EN RECIDIVE**

Ingevolge artikel 38 §1 3° bis kan de rechter een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken indien hij veroordeelt wegens het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid, bepaald in de reglementen uitgevaardigd op grond van de gecoördineerde wetten, op basis van artikel 29§3, wanneer:

- de toegelaten snelheid met meer dan 20 kilometer per uur overschreden wordt in een bebouwde kom, in een zone 30, schoolomgeving, erf of woonerf;
- de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur overschreden wordt op de andere wegen.

Dit houdt in dat iemand die reeds diverse onmiddellijke inningen of minnelijke schikkingen betaald heeft wegens het niet naleven van de maximaal toegelaten snelheid, niet kan vervallen verklaard worden als hij op een 'andere weg' zelfs herhaaldelijk 29 km/u te snel reed of in een 'bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving, erf of woonerf' zelfs herhaaldelijk 19 km/u te snel reed.

Rechters merkten die beperking op tijdens een vergadering op 28.09.2006.

Weliswaar bepaalt artikel 38 §1 4° dat de rechter het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig kan uitspreken indien hij veroordeelt wegens enige overtreding van deze wet en van de reglementen uitgevaardigd ter uitvoering ervan en de schuldige binnen het jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld. Maar de kans dat iemand wegens snelheidsovertredingen driemaal binnen het jaar zal veroordeeld zijn, is zeer gering, zoniet onbestaande.

Met uitzondering van de snelheidsovertredingen waarvoor de richtlijnen, verspreid bij omzendbrief COL 11/2006 van 31 maart 2006 van het College van procureurs-generaal immers de vervolging voor de politierechtbank voorschrijft, worden de loutere snelheidsovertredingen in beginsel afgehandeld met onmiddellijke inningen (of bij niet-tijdige betaling met een minnelijke schikking).

Vóór 31 maart 2006 kon de rechter een verval uitspreken zodra de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur werd overschreden. Dit leek een marge, die de rechter voldoende ruimte gaf om, zelfs niet in staat van herhaling, maar bij snelheidsoverschrijding in (bijzonder) gevaarlijke omstandigheden passend te sanctioneren.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEIDBIJLAGE 2 - VERKEER ALS 7^{DE} BASISFUNCTIONALITEIT VOOR DE LOKALE POLITIE

In het KB van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de Lokale Politie maakt de functie verkeer niet het voorwerp uit van een aparte basisfunctionaliteit, maar zit mee vervat in de basisfunctionaliteit handhaving van de openbare orde. Hiermee wordt in de zones een minimale en gelijkwaardige dienstverlening aan de bevolking verzekert.

De functie verkeer behelst het uitvoeren van de specifieke opdrachten van de politiediensten voorzien in artikel 16 van de Wet op het Politieambt. Het gaat als dusdanig om verkeerstakingen in het kader van de basispolitiezorg die nodig zijn voor het beheren van de lokale verkeersonveiligheid en aantasting van de verkeersleefbaarheid die zich voordoen op het grondgebied van de politiezone.

De functie verkeer bestaat erin zorg te dragen voor:

- een preventieve en repressieve verkeershandhaving;
- verkeersregeling bij ernstige verstoringen van de verkeersdoorstroming;
- de vaststelling van verkeersongevallen;
- adviesverlening aan de bevoegde overheden op het vlak van verkeer;
- alle administratie rond verkeersgerelateerde aangelegenheden.

Preventieve verkeershandhaving omvat het organiseren en ondersteunen van verkeerseducatieve initiatieven en het voeren en ondersteunen van verkeersveiligheidcampagnes

Repressieve verkeershandhaving omvat de handhaving van de wegverkeersregels met bijzondere aandacht voor de prioriteiten opgenomen in het zonaal veiligheidsplan in het algemeen en in het actieplan in het bijzonder.

Verkeersregeling omvat het ingrijpen bij een ernstige verstoring van de verkeersdoorstroming. Dit optreden is slechts te voorzien bij incidentele verstoringen. Op die wijze wordt voorkomen dat het politieel optreden strijdig zou zijn met het gevoerde mobiliteitsbeleid.

De **adviesverstrekking** bestaat erin om, op vraag van de bevoegde overheid, advies te verlenen in verband met mogelijke effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze adviesverstrekkinge rol betekent ook een optimale exploitatie van de lokale onveiligheidsgegevens.

Onder administratie rond **verkeersgerelateerde aangelegenheden** dient ondermeer de tijd te worden verstaan:

- die vereist is om de processen-verbaal op te stellen
- voor de administratieve behandeling van de processen-verbaal en onmiddellijke inningen
- voor het beantwoorden van bezwaarschriften en klachten in verband met verkeer.

Het bepalen van verkeer als 7^{de} basisfunctionaliteit houdt meer garanties in met betrekking tot o.a.: interne organisatie, inzet van (gespecialiseerd) personeel en evaluatie van de activiteiten. Uit de rapportage (2002) over de morfologie van de lokale politie blijkt trouwens dat een meerderheid van de zones over een afzonderlijke verkeersdienst beschikt.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID**BIJLAGE 3 - BIBLIOGRAFIE**

Referentiedocumenten:

1. Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, Dossier 1 – Onaangepaste en overdreven snelheid, BIVV, 2002 en opvolgingsdossier 2004
2. European Road Safety Observatory, www.erso.eu, Speeding, Safetynet, 2006
3. SWOV, Factsheet 'De relatie tussen snelheid en ongevallen', 2004
4. CEMT, Speed management, 2006
5. College van Procureurs-generaal, Omzendbrief nr. COL 11/2006 betreffende het strafrechtelijk beleid inzake de opsporing van snelheidsovertredingen en de richting te geven aan de vervolging ervan, 2006

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID****BIJLAGE 4 – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP**

VOORZITTER: P. Derweduwen

SECRETARIS: J. Pelckmans

LEDEN:

Eric Preat - FOD Mobiliteit

Paul Kenis – College van Procureurs-Generaal

Michel Van Butseele/Robert Bourmorck - Federale Politie

Rudy Wagelmans/Ivan Bruggeman/Etienne Descarte - Vaste Commissie Lokale Politie

Yvon Loyaerts/Didier Antoine – MET

Patricia Courange – Bestuur van Uitrusting en Vervoer – Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Erik Caelen – Vereniging Stad en Gemeenten Brussel

Michel De Meûter - Febiac

Vertegenwoordiger Touring (contact : K. Van Coillie)

Bernard Dehaye –GRACQ