



FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen, te nemen tijdens de periode 2011 – 2015

Doelstelling: 50% minder verkeersdoden voor 2020

STATEN-GENERAAL
van de VERKEERSVEILIGHEID



LEDEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

ASSURALIA

Bruno Didier

Plaatsvervanger

Ives Verbaeys

BIW

Martin Van Houtte (voorzitter)

Plaatsvervanger

Miran Scheers

COLLEGE VAN PROCUREURS-GENERAAL

Luc Van Ausloos

Plaatsvervanger

Paul Kenis

FEBIAC

Stijn Vancuyck

Plaatsvervanger

Joost Kaesemans

FEDERALE POLITIE

Michaël Jonniaux

Plaatsvervanger

Jürgen Dhaene

FIETSERSBOND

Roeland De Cleen

Plaatsvervanger

Bernard Dehaye (GRACQ)

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

Marc Vansnick (vice-voorzitter)

Plaatsvervanger

Annelies Heeren

GOCA

Olivier Goies

Plaatsvervanger

Jacques Quoirin

LIGUE DES FAMILLES

Jacques Dekoster

MAG

Theo Beeldens

Plaatsvervanger

Fedemot

MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Pierre-Jean Bertrand

Plaatsvervanger

Patricia Courange

OUDERS VAN VERONGELUKTE KINDEREN

Koen Van Wonterghem

R.A.C.B.

Luc Vermeulen

Plaatsvervanger

Pierre Laoureux

RESPONSIBLE YOUNG DRIVERS

Johan Chiers

Plaatsvervanger

Wendy Vander Goten

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Umberto Romano

Plaatsvervanger

Yves Fobelets

TOURING

Thierry Willemarck

Plaatsvervanger

Karel Van Coillie

UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE

Tom De Schutter

Plaatsvervanger

Alexandre Ponchaut

UPTR

Michaël Reul

Plaatsvervangers

Isabelle Demaegt (FEBETRA) & Lode Verkinderen (Transport en Logistiek Vlaanderen)

VAB

Wim Vos

Plaatsvervanger

Geert Popelier

VASTE COMMISSIE VAN DE LOKALE POLITIE

Dirk Van Nuffel

Plaatsvervanger

Rudi Wagelmans

VLAAMSE OVERHEID – MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Greta Remy

Plaatsvervanger

Pascal Lammar

VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Eric Caelen

VERENIGING VAN VLAAMSE STEDEN EN GEMEENTEN

Erwin Debruyne

Voetgangersbeweging

Tom Dhollander

INLEIDING – ALGEMENE AANBEVELINGEN – KRACHTLIJNEN - DOELGROEPEN.....	5
NAAR EEN NIEUWE DOELSTELLING VOOR 2020	6
GEVOLGDE METHODOLOGIE VOOR HET BEPALEN VAN DE PRIORITEITEN	7
SPECIFIEKE AANBEVELINGEN	8
1. EDUCATIE/ SENSIBILISERING.....	8
AANBEVELING 1	8
De FCW beveelt aan om de rijopleiding en de rijexamenring te baseren op de “Goals for Driver Education”-matrix en het getrapte rijbewijs te introduceren in België.	
AANBEVELING 2	9
De FCW beveelt aan om het concept van “levenslang leren” toe te passen op de verkeers- en mobiliteitseducatie, en verkeers- en mobiliteitseducatie structureel in te bedden in het onderwijs-, opleidings- en vormingsaanbod voor elke leeftijd en elk type weggebruiker.	
AANBEVELING 3	10
De FCW beveelt aan om gerichte sensibiliseringsstrategieën te ontwikkelen voor specifieke doelgroepen met een verhoogd risico op verkeersongevallen.	
AANBEVELING 4	11
De FCW beveelt aan om gerichte permanente opleidingsmodules te promoten of te verplichten voor specifieke doelgroepen.	
AANBEVELING 5	12
De FCW beveelt de ondernemingen aan om het thema ‘verkeersveiligheid’ structureel in te bedden in hun preventiebeleid.	
2. INFRASTRUCTUUR EN TECHNOLOGIE.....	13
AANBEVELING 6	13
De FCW beveelt de aanleg aan van meer en meer voetgangers- en fietsersvriendelijke wegen om het risico op ongevallen met niet-gemotoriseerde weggebruikers duurzaam te verminderen.	
AANBEVELING 7	14
De FCW beveelt aan om de veiligheidsuitrusting van vrachtwagens en bestelwagens te verbeteren en om het zwaar vervoer te concentreren op daartoe uitgeruste verkeersaders.	
AANBEVELING 8	16
De FCW beveelt de aanleg van motorfietsvriendelijke wegen aan, vooral uitgedrukt in termen van vergevingsgezindheid van de wegomgeving.	
AANBEVELING 9	17
De FCW beveelt aan om de intelligente snelheidsaanpassing (ISA) te promoten.	

AANBEVELING 10 **18**

De FCW beveelt aan om via weginrichting en verkeersmanagement ondersteuning te geven aan het gewenste snelheidsregime en zo te komen tot effectieve snelheidsbeheersing.

AANBEVELING 11 **19**

De FCW beveelt een adequate signalisatie bij wegenwerken aan om zware aanrijdingen te vermijden, met bijzondere aandacht voor vrachtwagens.

3. HANDHAVING **20**

AANBEVELING 12 **20**

De FCW beveelt een integrale benadering aan en concrete maatregelen om veelplegers op een doeltreffende manier te bestraffen.

AANBEVELING 13 **21**

De FCW beveelt de verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans aan.

AANBEVELING 14 **22**

De FCW beveelt doelgroepen- en themagerichte controles aan.

AANBEVELING 15 **23**

De FCW beveelt de verdere ontwikkeling aan van educatieve strafrechtelijke maatregelen waaronder de uitbreiding van de alternatieve gerechtelijke maatregelen voor verkeersovertreders.

AANBEVELING 16 **24**

De FCW beveelt aan om een nummerplaat in te voeren voor bromfietsen A en B.

AANBEVELING 17 **25**

De FCW beveelt aan dat de vaststelling en de administratieve verwerking van vastgestelde overtredingen verder zou worden geautomatiseerd.

AANBEVELING 18 **26**

De FCW beveelt de administratief-gerechtelijke afhandeling aan van bepaalde overtredingen met het oog op een efficiëntere vervolging en bestraffing van verkeersovertredingen.

4. DATAVERZAMELING..... **27**

AANBEVELING 19 **27**

De FCW vraagt met aandrang dat alle betrokken partijen zich maximaal inzetten om de kwaliteit van de ongevallenregistratie zo snel mogelijk te optimaliseren.

AANBEVELING 20 **29**

De FCW beveelt aan om meer diepteonderzoek te verrichten naar de oorzaken van verkeersongevallen en daarover binnen de schot van de FCW een werkgroep op te starten.

In 2002 stelde België zich ten doel om het aantal verkeersdoden in 2010 te halveren. Dit betekende concreet dat het aantal verkeersdoden op de Belgische wegen eind 2010 maximaal 750 mocht bedragen. Op basis van de schattingen van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid van het BIW blijkt dat de doelstelling niet gehaald zal worden.

In 2007 stelde de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid dat het aantal doden in 2015 terug moest zijn gebracht tot 500.

Het spreekt voor zich dat bijkomende inspanningen en gerichte maatregelen nodig zijn om het aantal verkeersslachtoffers in ons land verder te doen dalen.

Op haar vergadering van 27 mei 2010 heeft de FCW beslist om prioriteiten te bepalen tussen bestaande en toekomstige maatregelen. De bedoeling was om de maatregelen op te lijsten waarvan wordt verwacht dat ze het grootst mogelijke resultaat zullen opleveren.

Het is de wettelijke opdracht van de FCW om op het vlak van verkeersveiligheid aanbevelingen te formuleren die kunnen leiden tot het behalen van een becijferde doelstelling. De FCW heeft zich ten volle van haar taak willen kwijten. Toch zijn sommige maatregelen buiten beschouwing gelaten, ook al is de FCW zich bewust van hun nut. Het gaat hierbij om maatregelen op het vlak van modal shift, alternatieve vervoerswijzen en andere mobiliteitsbevorderende maatregelen die ook van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid.

In het algemeen kan worden gesteld dat de drie belangrijkste oorzaken van dodelijke verkeersongevallen ongewijzigd zijn gebleven: rijden onder invloed, onangepaste en overdreven snelheid en het niet dragen van de gordel. Deze thema's blijven dus prioritair in het kader van het strafrechtelijk verkeersveiligheidsbeleid.

De weekendongevallen, alsook de ongevallen waarin maar één voertuig is betrokken en de ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens vereisen volgens de FCW bijzondere aandacht. Voetgangers, fietsers, motorrijders, jonge bestuurders en professionele bestuurders zijn de doelgroepen die via een gerichte aanpak op een directe wijze benaderd moeten worden.

Rekening houdend met het bovenstaande stelt de FCW aan alle betrokken beleidsniveaus een pakket van doelgerichte maatregelen voor op het vlak van educatie en sensibilisering, handhaving en engineering. Wat dit laatste thema betreft gaat het er vooral om te voorzien in aangepaste infrastructuur, innovatieve technologieën in te zetten voor meer verkeersveiligheid en de verkeersveiligheidsaudits, voorzien in EU-richtlijn 2008/96/EG betreffende het verkeersveiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur, toe te passen op alle wegen.

Met en is weten. Om deze maatregelen op doeltreffende wijze te kunnen nemen zijn belangrijke investeringen nodig in betrouwbare en volledige statistieken, en in een betere kennis van de oorzaken van ongevallen.

Ter bevordering van het effect van bepaalde nieuwe maatregelen moet worden onderzocht of sommige maatregelen gepaard kunnen gaan met fiscale en/of andere stimuli.

Bij elke aanbeveling heeft de FCW voorstellen van indicatoren (KPI's – Key Performance Indicators) gedefinieerd. In 2015 zal de FCW zal de mate van implementatie en de effecten van de voorgestelde maatregelen evalueren en toetsen aan de doelstelling voor 2020.

NAAR EEN NIEUWE DOELSTELLING VOOR 2020

In maart 2011 keurden de Verenigde Naties het voorstel van een "Decade of Action for Road Safety 2011-2020" goed met als doel het aantal verkeersdoden en gewonden te stabiliseren en te reduceren. Via het internet werd een wereldwijde oproep gelanceerd tot input en acties bij beleidsverantwoordelijken, NGO's en alle andere partners. Hun input zal leiden tot een wereldwijd actieplan dat door de UN gelanceerd wordt op 11 mei 2011.

In haar mededeling van 20 juli 2010 aan het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's, getiteld "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", stelt de Europese Commissie het volgende:

"Om de doelstelling van de totstandbrenging van een gemeenschappelijke verkeersveiligheidsruimte te bereiken, stelt de Commissie voor het streefcijfer van halvering van het totale aantal verkeersdoden in de Europese Unie tegen 2020 te handhaven, waarbij wordt vertrokken van de situatie op eind 2010. De lidstaten worden ertoe aangespoord om via hun eigen nationale verkeersveiligheidsstrategie bij te dragen tot het bereiken van deze gemeenschappelijke doelstelling, waarbij zij rekening houden met hun specifieke startpunten, behoeften en omstandigheden. Zij moeten hun inspanningen toespitsen op die gebieden waarop zij het slechtst presteren, waarbij zij als indicator de resultaten gebruiken die door de best presterende lidstaten worden behaald. Op die manier kunnen specifieke nationale doelstellingen worden vastgesteld, bijvoorbeeld door als streefcijfer een bepaald maximumaantal verkeersdoden per miljoen inwoners te nemen. Deze aanpak kan de grote verschillen tussen de lidstaten geleidelijk terugdringen en voor de burgers een uniformer niveau van verkeersveiligheid binnen de EU waarborgen."

De 7 strategische doelstellingen van de Europese Commissie zijn de volgende:

- verbetering van de scholing en de opleiding van de weggebruikers;
- versterkte handhaving van het verkeersreglement;
- veiliger weginfrastructuur;
- veiliger voertuigen;
- bevordering van het gebruik van moderne technologieën om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- verbetering van de noodinterventie- en revalidatiediensten;
- bescherming van kwetsbare weggebruikers.

De FCW onderschrijft de doelstelling van de Europese Commissie en stelt als nieuwe doelstelling 2020 voor België voor om het aantal doden (30 dagen) in 2020 ten minste te halveren ten opzichte van het aantal doden (30 dagen) in 2010.

Het aantal doden (30 dagen) zal volgens berekeningen van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid van het BIW aan het einde van 2010 neerkomen op 840.

Een halvering van dit aantal betekent voor België dat het aantal verkeersdoden (30 dagen) in 2020 maximaal 420 mag bedragen. De tussentijdse doelstelling voor 2015 komt dan neer op maximaal 630 verkeersdoden (30 dagen).

Idealiter zouden de maatregelen tot een grotere daling moeten leiden zodat België zijn positie in de Europese rangschikking op het vlak van aantal verkeersdoden zou kunnen verbeteren en het niveau van de omliggende buurlanden zou kunnen evenaren. De FCW hoopt dan ook dat alle betrokken actoren die kunnen bijdragen tot het behalen van de doelstelling, de lat hoog zullen leggen.

De FCW heeft alvast 20 prioritaire aanbevelingen geformuleerd op het vlak van educatie, engineering, handhaving en dataverzameling. Ze roept alle actoren op om de handen onmiddellijk aan de ploeg te slaan, zodat de effecten zo snel mogelijk worden gerealiseerd. De FCW zal in 2015 een tussentijdse evaluatie opmaken. De FCW hoopt dat de maatregelen tegen die tijd integraal in de praktijk omgezet zullen zijn, en dat ze een beter dan verhoopt resultaat zullen hebben opgeleverd.

GEVOLGDE METHODOLOGIE VOOR HET BEPALEN VAN DE PRIORITEITEN

Nadat de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid op 27/05/2010 kennis had genomen van de belangrijkste bevindingen van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid met betrekking tot de ongevallenanalyse 2008, en in het licht van het vervallen van de doelstellingen voor de periode 2000-2010, besliste zij een procedure op te starten die moest uitmonden in een nieuwe doelstelling voor de periode 2011-2020, en in een nieuwe serie aanbevelingen die de verkeersveiligheid in de komende periode gevoelig moeten verbeteren.

Besloten werd om in eerste instantie een doelgroepengerichte aanpak te hanteren. Dit hield in dat werkgroepen zouden bijeenkomen waarin de deelnemers per doelgroep voorstellen zouden formuleren die zouden leiden tot de grootste vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers in die doelgroep. Deze voorstellen zouden aansluitend worden geëngroepeerd volgens de traditionele classificatie van de 3 E's (Education, Engineering, Enforcement).

Belangrijk was dat bij het oplijsten van de voorstellen rekening zou worden gehouden met het al eerder gepresteerde werk. Alle deelnemers werd gevraagd om rekening te houden met de aanbevelingen die in 2007 al door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werden gedaan, en met deze van de Task Force Verkeersveiligheid en de werkgroepen van de FCW die hun werk in 2009 nog niet hadden afgerond (de werkgroepen "motorrijders", "rijopleiding" en "zwaar vervoer"). Samen met alle beschikbare analyses van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid werd deze informatie via de website van de FCW vooraf ter beschikking gesteld van de deelnemers.

Op grond van deze aanpak zijn de volgende werkgroepen bijeengekomen:

- jonge bestuurders (23/09/2010);
- personen- en goederenvervoer (27/09/2010);
- zwakke weggebruikers en bromfietzers (30/09/2010);
- motorrijders (5/10/2010);
- bestuurders algemeen (8/10/2010).

Tijdens deze werkgroepvergaderingen kreeg elke deelnemer een fiche waarop hij uiterst kort en bondig de 5 acties of maatregelen kon noteren die volgens zijn/haar organisatie zullen resulteren in de grootste vermindering van het aantal doden en gewonden bij de doelgroep die het thema van de dag vormde. De opgegeven acties/maatregelen dienden voldoende ruim opgevat te worden opdat ze een grote impact zouden genereren.

Alle opgeschreven acties en voorstellen werden gegroepeerd en gerangschikt volgens prioriteit en, indien mogelijk, volgens de te verwachten effecten op korte, middellange en lange termijn. De verslagen van deze werkgroepen alsook het resultaat van de werkzaamheden zijn beschikbaar op de web site van de FCW.

Aansluitend hebben alle leden van de FCW de mogelijkheid gekregen om op deze verslagen te reageren en wetenschappelijk materiaal aan te leveren ter ondersteuning of ter weerlegging van de weerhouden maatregelen.

De maatregelen werden vervolgens gegroepeerd volgens de hoofdinstrumenten van het verkeersveiligheidsbeleid m.n. "Education", "Engineering" en "Enforcement". Een aantal voorstellen met betrekking tot gegevensinzameling werd in een vierde categorie ondergebracht. Ook voorstellen inzake reglementering werden geïntegreerd.

De aldus geselecteerde maatregelen werden op 27/10/2010 aan de plenaire vergadering van de FCW voorgelegd en verder besproken. Uit de discussies is gebleken dat de voorgestelde prioriteiten op een algemene consensus konden rekenen maar dat een verdere concretisering nodig was vooraleer ze konden worden omgezet in beleidsaanbevelingen. Dit laatste gebeurde tijdens de plenaire vergaderingen van 27/10/2010, 30/11/2010, 20/01/2011 en 18/02/2011.

Ter ondersteuning van de besprekingen stelde het het BMW een naslagwerk samen waarin heel wat informatie, literatuur, buitenlandse voorbeelden en nog andere relevante informatie bijeengebracht is. Dit naslagwerk kadert en onderbouwt de voorstellen van de werkgroepen en kan worden geraadpleegd op de web site van de FCW.

1. Educatie/ sensibilisering

AANBEVELING 1

De FCW beveelt aan om de rijopleiding en de rijexameniering te baseren op de "Goals for Driver Education"-matrix en het getrapte rijbewijs te introduceren in België.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietsers		Motorrijders	X
Bestuurders algemeen		Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x							
EFFECT										

Blaauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

De rijopleiding en –exameniering dient naast de basisvaardigheden (de kennis van de verkeersregels, het kunnen besturen van een voertuig) ook de juiste attitudes en sociaal verkeersgedrag aan te leren en te toetsen (de zgn. hogere ordevaardigheden uit de GDE-matrix), met aandacht voor de noden en beperkingen van andere weggebruikers (fietsers, voetgangers,...).

Het behalen van het rijbewijs dient te worden gekoppeld aan het doorlopen van verschillende fasen waarin beginnende automobilisten rijervaring kunnen opdoen in functie van hun vaardigheden, waarbij per fase verschillende randvoorwaarden worden ingebouwd om het risico op ongevallen te beperken. Dit systeem staat bekend als het 'Graduated Driver Licencing System' (EN) en (FR) 'le permis de conduire par étapes'. In het Nederlands spreken we van 'het getrapte rijbewijs'.

Op het einde van elke fase dient een formele evaluatie te worden uitgevoerd, waarbij wordt nagegaan of de kandidaat over de vereiste kennis, vaardigheden en attitudes beschikt om over te gaan naar de volgende fase.

In ieder geval moet de toegang tot een voorlopig rijbewijs zonder formele evaluatie, zoals die nu bestaat voor categorieën A en B, zo snel mogelijk worden afgeschaft.

DOELSTELLING

De rijopleiding laten verlopen in optimaal veilige omstandigheden, en het rijbewijs enkel toekennen aan bestuurders die naast de technische kennis en vaardigheden om een voertuig te besturen ook beschikken over voldoende ervaring, de juiste attitudes en sociale ingesteldheid om veilig aan het verkeer deel te nemen.

UITVOERING

De Federale Commissie is van mening dat deze maatregel zo snel mogelijk en uiterlijk in 2013 in uitvoering dient te worden gebracht. Vanaf het moment van implementatie zal het aantal bestuurders dat het rijbewijs behaalt via de nieuwe opleiding, geleidelijk stijgen. De eerste 4 jaar na de implementatie valt hierdoor een gemiddeld effect op de daling van het dodental binnen de doelgroep van beginnende bestuurders te verwachten (bestuurders die minder dan 2 jaar houder zijn van een rijbewijs). Een maximaal effect is te verwachten vanaf het 5^e jaar.

ACTOREN

FOD Mobiliteit, GOCA, BIW, de Gewesten, de federaties van rijsscholen en rijinstructeurs.

KPI

Neemt het aantal ongevallen af met jonge bestuurders en bestuurders die hun rijbewijs behalen in het nieuwe systeem?

Neemt het aantal letselongevallen af bij deze bestuurders?

Kan men een betere beheersing van hogere ordevaardigheden vaststellen bij bestuurders die het rijbewijs behalen in het nieuwe systeem?

NB. Om de effecten van deze maatregel te meten, dient een gedetailleerde procedure te worden uitgewerkt die minstens een voormeting (nulmeting) en nametingen op gezette tijdstippen omvat, waarbij gegevens worden verzameld in functie van het type rijopleiding dat werd gevolgd, en dit minstens tot 2 jaar na het behalen van het rijbewijs.

AANBEVELING 2

De FCW beveelt aan om het concept van "levenslang leren" toe te passen op de verkeers- en mobiliteitseducatie, en verkeers- en mobiliteitseducatie structureel in te bedden in het onderwijs-, opleidings- en vormingsaanbod voor elke leeftijd en elk type weggebruiker.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

De FCW is ervan overtuigd dat elke weggebruiker (voetganger, fietser, gemotoriseerde bestuurder) in elke fase van zijn bestaan, en zeker bij het aanleren van een nieuwe verplaatsingswijze, nood heeft aan een aangepaste scholing en begeleiding. Verkeers- en mobiliteitseducatie moet daarom deel uitmaken van het onderwijs- en vormingsaanbod voor elke leeftijd en elk type weggebruiker, vanaf de kleuterschool tot vormingscursussen voor senioren. De FCW erkent dat reeds vele goede acties ondernomen worden, maar dat deze structureel moeten worden ingebed. De inwerkingtreding van de nieuwe, vereenvoudigde wegcode zoals die werd goedgekeurd door de FCW is een belangrijke voorwaarde om het volle potentieel van deze maatregel te realiseren.

DOELSTELLING

Weggebruikers, ongeacht hun leeftijd of verplaatsingswijze, de juiste kennis, vaardigheden en attitudes aanleren om zich zelfstandig en veilig te verplaatsen, met de nadruk op het verkeer als sociaal gebeuren.

UITVOERING

Vanaf 2011. Afhankelijk van Gewest, onderwijstype en vormingsaanbod zijn sommige doelstellingen momenteel reeds behaald. Intrinsiek aan het concept van "levenslang leren" is dat het leerproces nooit voltooid is. Naarmate meer initiatieven op structurele wijze worden ingebed en meer weggebruikers daardoor een aangepaste scholing en begeleiding krijgen, zullen de effecten van de maatregel groter worden. Een maximaal effect is daardoor pas op langere termijn (vanaf 2016) te verwachten.

ACTOREN

Gewesten, Gemeenschappen, onderwijskoepels, vormingskoepels en -organisaties, BIW

KPI

Welke maatregelen werden op 31/12/2014 genomen die leiden tot de structurele inbedding van het concept 'levenslang leren'?
Kennis, vaardigheden en attitudes van weggebruikers op bepaalde "sleutelmomenten" (verder te definiëren)

AANBEVELING 3

De FCW beveelt aan om gerichte sensibiliseringsstrategieën te ontwikkelen voor specifieke doelgroepen met een verhoogd risico op verkeersongevallen.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Meer dan sensibiliseringscampagnes dienen sensibiliseringsstrategieën ontwikkeld te worden die gericht zijn op die doelgroep(en) die een groter dan gemiddeld risico lopen om betrokken te raken bij ernstige ongevallen. Jonge bestuurders en motorrijders zijn nu reeds geïdentificeerd als specifieke doelgroepen. Verder onderzoek naar, en continue monitoring van de betrokkenheid van verschillende types weggebruikers bij ongevallen (naar leeftijd, geslacht,...) is noodzakelijk om nieuwe doelgroepen te identificeren en te typeren.

SWOT-analyses moeten in kaart brengen welke risicogedragingen de betrokkenheid en de ernst van ongevallen verhogen, welke subdoelgroepen (volgens geslacht, opleidingsniveau,...) er eventueel te onderscheiden zijn, wat hun belevingswereld is, wat de belangrijkste factoren zijn die hen kunnen aanzetten tot gedragsverandering en welke communicatiekanalen en -boodschappen de beste kansen bieden om hen te bereiken en te overtuigen. Hiervoor dient het nodige studiewerk te worden verricht. De te ontwikkelen strategie zal een geheel van acties omvatten, waarbij bijzondere aandacht moet gaan naar de duidelijkheid, geloofwaardigheid en logica van de boodschap voor de betrokken (sub)doelgroep.

De effecten van de strategie in termen van bereik, appreciatie, kennis-, attitude- en gedragsveranderingen dienen op gezette tijden te worden gemeten door middel van pre- en posttests. Waar nodig dient de strategie te worden bijgestuurd om tot een maximale doeltreffendheid te leiden.

Politiecontroles maken een belangrijk onderdeel uit van de geïntegreerde strategie.

DOELSTELLING

Gerichte sensibiliseringsstrategieën dienen de belangrijkste risicogedragingen van de betrokken doelgroepen systematisch bij te sturen met als doel het risico, de ernst en het aantal slachtoffers van ongevallen bij deze doelgroepen te verminderen.

IMPLEMENTATIE

Vanaf 2011. Naarmate meer gerichte sensibiliseringsstrategieën worden ontwikkeld, valt een groter effect op de verkeersveiligheid te verwachten. Na een inlooperperiode van een drietal jaar is hierdoor een maximaal effect te verwachten vanaf 2014.

ACTOREN

BIVV, Lokale en federale politie, Gewesten, het middenveld, de media, beroepsorganisaties...

KPI

Het aantal doelgroepengerichte SWOT-analyses/studies dat jaarlijks (bijkomend) wordt uitgevoerd

Het aantal doelgroepengerichte strategieën dat jaarlijks wordt ontwikkeld en/of bijgestuurd

Het aantal doelgroepengerichte sensibiliseringscampagnes dat jaarlijks wordt opgezet

De behaalde effecten van deze doelgroepengerichte campagnes in termen van bereik, appreciatie, veranderingen inzake kennis, attitude en/of gedrag

De evolutie van de betrokkenheid van de doelgroepen bij ongevallen, letselongevallen

AANBEVELING 4

De FCW beveelt aan om gerichte permanente opleidingsmodules te promoten of te verplichten voor specifieke doelgroepen.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietsers		Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Specifieke doelgroepen zoals motorrijders of professionele bestuurders hebben nood aan korte, voortgezette opleidingsmodules om bepaalde risicoaspecten die eigen zijn aan hun verplaatsingswijze te belichten en praktisch te oefenen. Voorbeelden zijn doelgroepengerichte opleidingsmodules rond de dode hoek en de interactie met andere weggebruikers voor bestuurders in het goederen- en personenvervoer (te integreren in de verplichte 35 uur nascholing voor rijbewijs C en D), voortgezette opleiding of vervolmakingsstages voor motorrijders, "Road safety at work"-cursussen voor bedrijven rond bepaalde vormen van risicogedrag, enz.

DOELSTELLING

Via permanente opleidingsmodules kunnen specifieke doelgroepen bepaalde risicoaspecten die verbonden zijn aan hun verplaatsingswijze leren vermijden en/of beheersen.

UITVOERING

Vanaf 2011. Bepaalde modules zijn momenteel reeds beschikbaar, andere zijn nog te ontwikkelen. Voor houders van het rijbewijs C en D dient te worden nagegaan hoe deze opleidingsmodules kunnen aansluiten bij de verplichte nascholing van 35 uur binnen een periode van vijf jaar. Vooral moeten maatregelen genomen worden om de doelgroepen effectief aan deze opleidingen te laten deelnemen. Grotere effecten worden verwacht naarmate het aantal aangeboden modules en het aantal bestuurders dat deze modules volgt, stijgt. Na een inlooperperiode van een drietal jaar is hierdoor een maximaal effect te verwachten vanaf 2014.

ACTOREN

GOCA, BIW, Gewesten, de federaties van rij scholen en rijinstructeurs, beroepsfederaties, weggebruikersorganisaties, FOD Mobiliteit, FOD Financiën, verzekeringssector

KPI

Aantal doelgroepengerichte opleidingsmodules dat beschikbaar is, dat bijkomend ontwikkeld wordt
Aantal maatregelen dat genomen wordt ter promotie of verplichting van bijkomende opleidingsmodules
Per doelgroep, aantal bestuurders dat deze opleidingsmodules volgt
Effecten van deze opleidingsmodules in termen van verbetering van kennis, vaardigheden, attitudes en/of gedrag
Evolutie van het aantal (letsel-)ongevallen waarbij deze doelgroepen betrokken zijn

AANBEVELING 5

De FCW beveelt de ondernemingen aan om het thema 'verkeersveiligheid' structureel in te bedden in hun preventiebeleid.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

'Inspanningen voor méér verkeersveiligheid betalen zichzelf terug, zowel op menselijk vlak als financieel.' Verkeersongevallen op weg van en naar of tijdens het werk betekenen inderdaad een belangrijke verliespost voor de ondernemingen, zowel financieel-economisch als in termen van bedrijfszekerheid. Door van de actieve bevordering van de verkeersveiligheid een wezenlijk onderdeel te maken van de bedrijfscultuur, kunnen belangrijke resultaten worden geboekt. Dit kan bijvoorbeeld door

- het respecteren van de verkeersregels, defensief rijden, gordeldracht, niet drinken en rijden, routeplanning... op te nemen in het wettelijk verplichte globaal preventieplan (Wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, en specifiek voor wat betreft het preventief alcohol- en drugsbeleid, de CAO 100 van 1 april 2009);
- maatregelen om de verkeersveiligheid van de medewerkers te verbeteren expliciet op te nemen in de bedrijfsvervoerplannen, en dit voor alle verplaatsingswijzen;
- specifieke vormingspakketten aan te bieden voor hun werknemers;
- extra aandacht te besteden aan de medische rijgeschiktheid van hun werknemers;
- werknemers te responsabiliseren die een verkeersongeval hebben veroorzaakt of een verkeersovertreding hebben begaan, zodat herhaling beter wordt voorkomen; dit laatste vereist de identificatie van de overtreder tot op het niveau van de natuurlijke persoon, los van de kentekenaansprakelijkheid;
- concrete maatregelen te treffen inzake technische uitrusting van de bedrijfsvoertuigen (bv. voertuigen uitrusten met een alcoholslot, een zwarte doos,...).

DOELSTELLING

Het aantal werkgerelateerde verkeersongevallen en slachtoffers verminderen.

UITVOERING

Vanaf 2011. Bepaalde aspecten zijn momenteel reeds beschikbaar, andere zijn nog te ontwikkelen. Naarmate meer bedrijven de maatregel zullen toepassen, zijn grotere effecten op de verkeersveiligheid te verwachten. Na een inlooperperiode van een drietal jaar is hierdoor een maximaal effect te verwachten vanaf 2014.

ACTOREN

Sectororganisaties, beroepsfederaties, leasingbedrijven, BMW, Gewesten, FOD Werkgelegenheid, FOD Mobiliteit, FOD Financiën, verzekeringssector

KPI

Aantal bedrijven dat één of meerdere verkeersveiligheidsmaatregelen expliciet integreert in het algemene veiligheidsbeleid

Aantal bedrijven dat verkeersveiligheidsopleidingen organiseert

Aandeel van de werkgerelateerde verkeersslachtoffers in het totaal aantal slachtoffers

2. Infrastructuur en technologie

AANBEVELING 6

De FCW beveelt de aanleg aan van meer en meer voetgangers- en fietsersvriendelijke wegen om het risico op ongevallen met niet-gemotoriseerde weggebruikers duurzaam te verminderen.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietsers	
Fietsers	X	Motorrijders	
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x						
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Het blijft bij de aanleg van wegen een hele uitdaging om voldoende rekening te houden met de niet-gemotoriseerde weggebruikers. Reeds enkele decennia wordt de verkeersreglementering voetgangers- en fietsersvriendelijker gemaakt.

Ook de verkeerstechnische (her)aanleg van onze wegen evolueert. De wegen worden alsmaar toegankelijker, zodat iedereen de weg veilig en zelfstandig kan bereiken, betreden, gebruiken en begrijpen.

De omzetting van deze aanbeveling zal vele jaren in beslag nemen. Op korte termijn wordt onder meer gesuggereerd om :

- alle bestaande reglementering inzake wegeaanleg degelijk toe te passen;
- rotondes voetgangers- en fietsersvriendelijk te maken op basis van de huidige inzichten;
- oversteekvoorzieningen adequater maken door hekkens te plaatsen op drukke straathoeken zodat de voetgangers naar het zebrapad worden gedwongen, te zorgen voor een barrière in de middenberm waar niet mag worden overgestoken, en aan verkeerslichten te voorzien in conflictvrije oversteekmomenten;
- aparte fietspaden aan te leggen wanneer de toegelaten snelheid hoger ligt dan 50 km/u;
- ook langs de grote verkeersaders aparte fietspaden aan te leggen, en fietsers niet altijd af te leiden naar 'alternatieve fietsroutes'.

DOELSTELLING

'Te voet gaan' en 'fietsen' moeten verder comfortabeler en veiliger gemaakt worden. Wanneer deze niet-gemotoriseerde verplaatsingswijzen aantrekkelijker worden, zullen méér mensen daarvoor kiezen, waardoor de risico's in het verkeer verder zullen dalen.

UITVOERING

Permanent.

ACTOREN

Gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders, belangengroepen, BIW

KPI

Ongevallencijfers van voetgangers en fietsers, gerelateerd aan rotondes, oversteeksituaties, ...
Aantal veilige fietspad-kilometers langs verbindingswegen (gewestwegen)
Inventaris van de toegepaste verkeerstechnische aanbevelingen; mate waarin de verkeerstechnische aanbevelingen worden toegepast

AANBEVELING 7

De FCW beveelt aan om de veiligheidsuitrusting van vrachtwagens en bestelwagens te verbeteren en om het zwaar vervoer te concentreren op daartoe uitgeruste verkeersaders.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietzers		Motorrijders	
Bestuurders algemeen		Personenvervoer	
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x						
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Voertuigen voor professioneel goederenvervoer moeten verder worden uitgerust met apparaten die de verkeersveiligheid verhogen.

Concrete voorbeelden zijn:

- een zwarte doos die een aantal kenmerken van het rijgedrag registreert;
- camera's, achteruitkijkspiegels... die onder andere het dodehoekprobleem helpen oplossen;
- een vermoeidheidsdetectiesysteem dat belet dat de chauffeur in slaap zou vallen;
- afstandsdetectiesystemen;
- ...

De genoemde maatregelen zijn niet nieuw; het feit dat zij opgenoemd werden wijst er op dat een aantal problemen zich blijft voordoen : bij een ongeval blijft de vraag naar wat er precies gebeurd is doorgaans onbeantwoord; dodehoekongevallen blijven bestaan niettegenstaande al diverse maatregelen genomen werden; ongevallen door oververmoeidheid van de chauffeur blijven zich voordoen ondanks de rij- en rusttijdenregeling en de controle erop.

In feite gaat het hier om een verdere automatisering van de rijtaak. Ook intelligente transportsystemen (ITS) kunnen de rijtaak minder belastend maken voor de chauffeurs. Door de verkeersstromen actief te beheren (traffic management) kan zwaar verkeer worden afgeleid naar de meest geschikte wegen. Een uitbreiding en frequenter gebruik van de informatieborden op autosnelwegen kan tevens tot een betere doorstroming of afwikkeling van verkeer leiden waarbij ook in het Engels gecommuniceerd wordt voor de buitenlandse bestuurders.

In een streven naar homogeniteit van massa's en snelheden wordt overigens aanbevolen om zware voertuigen zoveel mogelijk te scheiden van de gewone voertuigen.

DOELSTELLING

Veiliger zwaar verkeer bewerkstelligen door de chauffeur sterker te ondersteunen in zijn rijtaak met actieve en passieve veiligheidsuitrusting.

Veiliger zwaar verkeer bewerkstelligen door vrachtwagens zoveel mogelijk langs de daartoe best uitgeruste wegen te leiden.

Verder inzetten op de ontwikkeling en toepassing van intelligente wegverkeerssystemen, maar ondertussen de reeds verworven technologie goed gebruiken.

UITVOERING

De gewenste uitrusting moet vooral op de nieuw verkochte voertuigen aanwezig zijn. Bestaande voertuigen achteraf nog uitrusten is erg duur. Oude vrachtwagens worden relatief snel vervangen door nieuwe.

Qua dode hoekongevallen is een proefproject lopende met laterale auditieve en visuele signalen.

Naarmate er meer nieuwe wagens op de wegen rijden die met steeds meer en beter veiligheidstoebehoren uitgerust zijn, zullen de effecten in de statistieken groter worden.

Op korte termijn zou een overzicht gemaakt kunnen worden van de reeds beschikbare uitrusting, waarbij nagegaan kan worden op welke termijn en met welke effectiviteit ze in gebruik zou kunnen worden genomen.

Het uitbouwen van een vrachtrouten netwerk is in Vlaanderen gestart.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkte een goederenvervoerplan uit.

De Europese Commissie doet reeds jaren reglementerend werk om de veiligheidsuitrusting van vrachtwagens en bestelwagens te verbeteren. Er moet bijgevolg rekening gehouden worden met de kalender volgens dewelke de getroffen reglementeringen uitgevoerd worden en met de planning van de nieuwe regulerende maatregelen.

ACTOREN

Europese Commissie en de Federale Overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer en het Instituut voor Wegtransport en Logistiek België - ITLB); gewestelijke wegbeheerders met o.m. Centre PEREX, Verkeerscentrum, ... ; verenigingen van transporteurs en van vrachtwagenbestuurders; de industrie actief op het vlak van ITS (o.m. samenwerkingsverband ERTICO); BIW

KPI

Lijst van op korte termijn toe te passen veiligheidstoebehoren.

Effectieve uitrustingsgraad per toebehoren.

Geïmplementeerde maatregelen binnen het domein van het verkeersbeheer.

AANBEVELING 8

De FCW beveelt de aanleg van motorfietsvriendelijke wegen aan, vooral uitgedrukt in termen van vergevingsgezindheid van de wegomgeving.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietzers		Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x						
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Vergevingsgezindheid van de wegomgeving is één van de basisprincipes uit het Nederlandse 'duurzaam veilig'-concept. De vormgeving van de weg moet zodanig opgevat worden dat de letsels van de slachtoffers zoveel mogelijk beperkt blijven als zich dan toch een ongeval voordoet. Door hun grote kwetsbaarheid is dit bijzonder belangrijk voor motorrijders. Dikwijls moeten er keuzes gemaakt worden, omdat de belangen van de motorfietsers tegengesteld kunnen zijn aan die van de niet-gemotoriseerde weggebruikers.

Concreet betekent deze maatregel dat de wegverharding, de markeringen, de vangrails, de zijdelingse hindernissen, de snelheidsremmers, enz. verkeersveilig moeten zijn voor motorrijders.

DOELSTELLING

Door hun hoog risico op een dodelijk ongeval vormen de motorrijders een aparte doelgroep voor het beleid. Het aantal ongevallen met dodelijke afloop voor de motorrijder moet omlaag.

De concrete aanbevelingen uit de BIW-brochure voor wegbeheerders "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur" (april 2005) moeten zoveel mogelijk worden toegepast. Zij passen binnen een algemeen streven naar intrinsiek veilige wegen waarbij onder andere méér vergevingsgezindheid van de wegomgeving ten doel gesteld wordt. Ook het Vademecum van het Vlaams Gewest houdt hier rekening mee.

UITVOERING

Deze aanpak vergt tijd.

Twee legislaturen om de hoofdwegen bij te werken - tegen 2018.

De BIW-aanbevelingen uit 2005 kunnen relatief snel verspreid worden bij studie bureaus en wegbeheerders. Ook de diverse beoordelingscommissies die advies geven met betrekking tot weg(her)inrichtingsprojecten moeten deze aanbevelingen kennen en als referentie gebruiken.

Er moet specifieke opleiding voor de actoren worden voorzien.

Waar de belangen van de motorrijders botsen met die van andere weggebruikers is er nood aan meer studiewerk.

Wat motorfietsvriendelijke vangrails betreft, werd er nu al heel wat verwezenlijkt.

ACTOREN

Wegbeheerders, en dan vooral de gewestelijke wegbeheerders; studie bureaus, ontwerpers; leden van beoordelingscommissies (o.m. auditoren, ...); onderzoekscentra zoals BIW, OCW, ...

KPI

Aantal gerealiseerde motorvriendelijke maatregelen (bv. aangepaste vangrails) op gewestwegen of het aantal dergelijke maatregelen.

Aantal gemeentelijke mobiliteitsplannen waarin specifiek motorfietsgerichte beleidsintenties geformuleerd worden.

Aantal ongevallen met doden of gekwetsten waarin motorrijders betrokken zijn.

De FCW beveelt aan om de intelligente snelheidsaanpassing (ISA) te promoten.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietzers		Motorrijders	
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x						
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

ISA of intelligente snelheidsaanpassing is een voertuigengericht systeem dat werkt met continue plaatsbepaling, bv. via GPS. Er bestaan open, halfopen en gesloten ISA-systemen, naargelang de chauffeur vrij zijn snelheid kan kiezen, hij daartoe een inspanning moeten leveren, dan wel of hij daartoe geen mogelijkheid meer heeft. ISA maakt deel uit van ITS (intelligente transportsystemen).

Vermits snelheid één van de grote oorzaken is van verkeersongevallen, is een efficiënte snelheidsbeheersing enorm belangrijk. Hoe meer snelheidskeuzes en –gedrag weggehaald worden uit de rijtaak van de bestuurder en overgenomen worden door artificiële intelligentie in het wegverkeerssysteem, hoe betrouwbaarder de snelheidsbeheersing wordt.

De invoering van ISA hangt in belangrijke mate af de politieke wil, van het draagvlak ervoor bij de bevolking, en van de kostprijs.

DOELSTELLING

Een structurele bijdrage leveren tot het permanent streven naar een zo efficiënt mogelijke snelheidsbeheersing.

Een draagvlak creëren voor de drie vormen van ISA-systemen.

De belemmeringen voor een implementatie verder opzoeken en naar oplossingen zoeken.

Nagaan of ISA, naar analogie met het alcoholslot, een hulpmiddel kan zijn om aan sommige categorieën van bestuurders een bepaald rijgedrag op te leggen.

UITVOERING

Promotie tijdens de huidige legislatuur, tot 2014. De promotie op zich zal geen direct effect sorteren, maar zodra de ISA-apparaten, van welke aard ook, daadwerkelijk gebruikt worden, zullen de effecten op de verkeersveiligheid steeds belangrijker worden.

De meest eenvoudige waarschuwing voor te snel rijden in de huidige reeds sterk verspreide GPS-apparatuur, zal al effect ressorteren, naarmate de bestuurders zich sterker van het nut bewust worden.

ACTOREN

BIW ; onderzoekinstellingen ; het verenigingsleven (om individuele burgers te bereiken); beleidsvoerders

KPI

Inventaris van de promotie-activiteiten.
Burgers bevragen naar hun houding tegenover ISA (= draagvlak meten).
In welke mate gebruiken bestuurders de open ISA gekoppeld aan hun GPS-routebegeleiding ?

AANBEVELING 10

De FCW beveelt aan om via weginrichting en verkeersmanagement ondersteuning te geven aan het gewenste snelheidsregime en zo te komen tot effectieve snelheidsbeheersing.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietsers		Motorrijders	
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x						
EFFECT										

Blaauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Als alle snelheidslimieten aangepast zouden zijn aan de kenmerken en de functie van de wegen, en omgekeerd, zouden alle straten intrinsiek veilig zijn. Alle wegen zijn dan zodanig aangelegd, en worden zodanig gebruikt dat er nog nauwelijks ongevallen gebeuren die te wijten zijn aan een onaangepaste snelheidslimiet in combinatie met een infrastructurele tekortkoming. Gebeurt er toch een ongeval, dan moet de infrastructuur ervoor zorgen dat de letselernst zo beperkt mogelijk blijft.

Het BIW bepleit in dit domein een zogenaamd 'gedifferentieerd snelheidsbeleid'.

- 'Geloofwaardigheid' is een basisvoorwaarde om snelheidslimieten daadwerkelijk te doen accepteren en naleven. In haar fact sheet "Naar geloofwaardige snelheidslimieten" van september 2010 definieert de SWOV een aanvaardbare snelheidslimiet als de maximale snelheid die past bij het wegbeeld en bij het beeld van de verkeerssituaties.
- 'Geloofwaardige' snelheidslimieten moeten ertoe leiden dat autobestuurders zich beter aan de opgelegde maximale snelheid houden. Een limiet kan in principe geloofwaardig gemaakt worden door ofwel het wegbeeld aan te passen, of via communicatie over de noodzaak van de limiet in combinatie met handhaving, ofwel door de snelheidslimiet bij te stellen.
- Verkeersmanagement, waaronder de zogenaamde 'circulatieschema's' moeten helpen om doorgaand verkeer op de verbindingswegen te houden zodat de ontsluitingswegen minder gemotoriseerd verkeer te verwerken krijgen. Het risico op ongevallen neemt daardoor af.
- In steden is de beheersing van de verkeersvolumes en van de rijnsnelheden de belangrijkste hefboom om het (niet-gemotoriseerde) verkeer veilig te laten verlopen.

DOELSTELLING

Bewerkstelling van efficiënte snelheidsbeheersing door aan elke weg zijn eigen snelheidsregime toe te kennen. Bij optimale acceptatie van de snelheidsregimes is het draagvlak voor de snelheidslimieten groot. Daardoor worden ook andere afremmende maatregelen, van welke aard ook, beter gerespecteerd.

Het risico op dodelijke ongevallen in steden structureel reduceren door ongeëigend verkeer naar de daarvoor voorziene wegen af te leiden, en door een correct snelheidsgedrag te bewerkstelligen.

UITVOERING

De snelheidsregimes en de verkeersstromen optimaliseren op basis van de bestaande categorisering tegen 2014. De effecten op de verkeersveiligheid, waarvan veel mag verwacht worden, zullen niet lang op zich laten wachten.

ACTOREN

Alle wegbeheerders, met de nadruk op de gemeenten.

Adviesbureaus die voor de gemeentebesturen werken.

BIW

KPI

Aantal gemeentelijke mobiliteitsplannen die een systematische stratencategorisering omvatten.

Aantal gemeentelijke mobiliteitsplannen die een organisatieschema voor de verkeerscirculatie omvatten waardoor verkeersluwe (= geen doorgaand verkeer) gebieden ontstaan.

Ingevoerde maatregelen bijvoorbeeld aandeel van het grondgebied in een stedelijke agglomeratie dat opgenomen is in snelheidsregimes van 30 km/u en lager.

Sluipverkeer : objectieve metingen en bewonersklachten.

Ongevallenstatistieken binnen de bebouwde kom t.o.v. buiten de bebouwde kom

AANBEVELING 11

De FCW beveelt een adequate signalisatie bij wegenwerken aan om zware aanrijdingen te vermijden, met bijzondere aandacht voor vrachtwagens.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	
Fietsers		Motorrijders	
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x								
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Wegenwerken en de bijbehorende wegcapaciteitsvermindering, met vaak files tot gevolg, moeten duidelijk en tijdig waargenomen kunnen worden. Kop-staartbotsingen – en zeker die waar vrachtwagens bij betrokken zijn en die vaak fataal aflopen – moeten absoluut vermeden worden.

DOELSTELLING

Het gaat om een welbekende gevaarlijke situatie. Deze moet dan ook op korte termijn uit de wereld geholpen worden.

UITVOERING

Een doeltreffender aanpak uitwerken tegen medio 2012.

ACTOREN

- Wegbeheerders
- Aannemers van wegenwerken
- Verkeerspolitie

KPI

Evolutie van de cijfers m.b.t. kop-staartbotsingen bij wegenwerken met onderscheid tussen de verschillende soorten voertuigen.

3. Handhaving

AANBEVELING 12

De FCW beveelt een integrale benadering aan en concrete maatregelen om veelplegers op een doeltreffende manier te bestraffen.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietsers	
Fietsers		Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x							
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

In de schoot van de FCW zal een werkgroep worden opgericht waarin nieuwe maatregelen zullen worden uitgewerkt die, naast de al bestaande zwaardere bestraffing, streven naar een zo doeltreffend mogelijke aanpak van veelplegers. De werkgroep zal daarbij onder andere de noodzaak van de invoering van een rijbewijs met punten onderzoeken, snelheidsbegrenzing (ISA) voor recidivisten, gebruik van black boxes en alternatieve maatregelen.

Bij het uitwerken van deze maatregelen zal rekening worden gehouden met de aanbevelingen omtrent de verdere automatisering van de opsporing en de vervolging alsook met de voorstellen omtrent de nummerplaat aansprakelijkheid.

DOELSTELLING

De maatregelen zijn gericht op het voorkomen van risicovol verkeersgedrag door een adequate vervolging en bestraffing van de veelplegers.

UITVOERING

De werkgroep zal haar werkzaamheden starten in 2011 en het resultaat van haar werkzaamheden voorstellen aan de plenaire zitting van de FCW. Idealiter zou daarna overgegaan worden tot de voorbereiding en de invoering van de door de beleidsverantwoordelijken weerhouden maatregelen zodat, na een overgangperiode, de maatregelen effect kunnen sorteren vanaf 2015.

ACTOREN

Alle leden van de FCW alsook experts of betrokken actoren die geen lid zijn van de FCW (bijvoorbeeld de FOD Justitie, de politierechters, strafrechtsspecialisten,...).

KPI

Aantal bijeenkomsten werkgroep 'Recidive'
Aantal uitgewerkte voorstellen
Aantal ingevoerde voorstellen
Daling recidive voor zover meetbaar

De FCW beveelt de verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans aan.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietzers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Een verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans zal het verkeersgedrag op korte termijn gunstig beïnvloeden en is daarom prioritair. Er zijn niet alleen meer controles nodig maar het is ook aan te bevelen dat deze controles meer zichtbaarheid krijgen en gepaard gaan met informatieverstrekking en sensibilisering. Controles en campagnes moeten voortdurend op elkaar afgestemd worden.

Het is van cruciaal belang dat alle vastgestelde inbreuken ook effectief vervolgd worden; om dit te realiseren zijn nadere afspraken noodzakelijk in het kader van het veiligheidsoverleg.

Deze maatregel vergt ongetwijfeld bijkomende financiële en/of menselijke middelen (cf. 7^e basisfunctionaliteit, verkeersveiligheidsfonds).

DOELSTELLING

Deze aanbeveling is niet nieuw. De Staten-Generaal van 2002 en 2007 stelden al dat 1 op 3 bestuurders jaarlijks moeten worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol, dat er jaarlijks 40 miljoen voertuigen op snelheid moeten worden gecontroleerd en dat de inzittenden van 1 auto op 3 jaarlijks moeten worden gecontroleerd op gordeldracht.

Omgerekend naar aantal controles betekent dit dat er jaarlijks 2.100.000 ademtesten moeten worden afgenomen en dat er naast de 40 miljoen snelheidscontroles ook 1.800.000 controles op gordeldracht noodzakelijk zijn.

Elk politiekorps, lokaal en federaal, zal een bijdrage moeten leveren om deze doelstellingen te halen. Het niet-dwingend referentiekader dat in de werkgroep 'Handhaving' van de FCW werd goedgekeurd in samenspraak met de werkgroep 'Handhaving' van het Vlaams Forum, en dat bekrachtigd werd door de Vaste Commissie van de Lokale Politie, kan daarbij als een nuttig instrument gebruikt worden.

UITVOERING

Deze aanbeveling dient zo snel mogelijk uitvoering te krijgen. De maatregel kan onmiddellijk ingang vinden en bouwt voort op de inspanningen die door de politiediensten tijdens de vorige jaren werden gedaan. Registratie en evaluatie zijn noodzakelijk om deze maatregel efficiënt om te zetten. Een centraal registratiesysteem is nodig om het aantal controles permanent op te volgen.

ACTOREN

Politie, Justitie, BIW

KPI

Aantal controles op het rijden onder invloed van alcohol, drugs + aantal onmiddellijke inningen (OI) en processen-verbaal (PV)
Aantal gecontroleerde voertuigen op snelheid + aantal OI en PV
Aantal gecontroleerde voertuigen op gordeldracht + aantal OI en PV
Subjectieve pakkans inzake rijden onder invloed (ROI), snelheid, gordeldracht
Gedragsindicatoren (op basis metingen BIW) ROI, snelheid, gordeldracht

AANBEVELING 14

De FCW beveelt doelgroepen- en themagerichte controles aan.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

De pakkans op het vlak van gordeldracht, snelheid en rijden onder invloed moet omhoog. Een verhoging van de pakkans bij sommige doelgroepen, op bepaalde tijdstippen en op plaatsen waar veel letselongevallen gebeuren, kan tot een gevoelige verbetering van de verkeersveiligheid leiden.

De FCW vraagt in het bijzonder aandacht voor

- de problematiek van de weekendongevallen en, daaraan gerelateerd, de oververtegenwoordiging van jonge bestuurders onder de slachtoffers;
- het aspect 'snelheid' bij motorrijders en in het personen- en goederenvervoer;
- het houden van voldoende tussenafstand, de gordeldracht en het naleven van rij- en rusttijden in het personen- en goederenvervoer;
- de naleving van de verkeersregels door fietsers en voetgangers;
- gedragingen die de aandacht afleiden zoals het gebruik van de GSM, MP3, GPS... zowel bij gemotoriseerde als niet-gemotoriseerde weggebruikers.

Daarbij dient een geïntegreerde aanpak van handhaving in combinatie met sensibilisering en communicatie nagestreefd te worden.

DOELSTELLING

Het hoofddoel is en blijft om het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer zo veel mogelijk te verminderen. Dit betekent niet alleen dat het aantal controles moet worden verhoogd maar dat deze controles vooral gericht moeten zijn op die plaatsen en tijdstippen, thema's en doelgroepen die het meest voorkomen in de statistieken.

UITVOERING

Vanaf 2011, via de actieplannen van de lokale en de federale politie waarbij ze kunnen rekenen op de ondersteuning van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid van het BIW op het vlak van de analyse van de beschikbare statistieken en indicatoren over ongevallen en verkeersveiligheid.

ACTOREN

- Lokale politie, Federale politie, BIW

KPI

Aantal controles rijden onder invloed van alcohol week/weekend; dag/nacht
Aantal gecontroleerde voertuigen op snelheid week/weekend; dag/nacht
Aantal gecontroleerde voertuigen op gordeldracht week/weekend; dag/nacht
Aantal controles en vaststellingen per doelgroep; dag/nacht

AANBEVELING 15

De FCW beveelt de verdere ontwikkeling aan van educatieve strafrechtelijke maatregelen waaronder de uitbreiding van de alternatieve gerechtelijke maatregelen voor verkeersovertreders.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

In het kader van de 'alternatieve gerechtelijke maatregelen' die gesubsidieerd worden door de FOD Justitie, organiseert het BIW al 15 jaar cursussen voor verkeersovertreders. Er bestaan nog andere positieve, constructieve programma's die educatief zijn van aard, en waarvoor de overtreder moet betalen.

De FCW is van mening dat dergelijke educatieve maatregelen van nut zijn, en dat het bestaande aanbod niet alleen uitgebreid moet worden maar dat er ook bijkomende nieuwe maatregelen ontwikkeld moeten worden.

Om de doeltreffendheid van de educatieve gerechtelijke maatregelen te bewaken dient er een kader gecreëerd te worden dat garant staat voor de kwaliteit. Dit betekent dat een erkende organisatie moet worden aangesteld om toe te zien op de uitvoering en kwaliteit van de ten uitvoer gelegde maatregelen.

De FOD Justitie krijgt 5% uit het verkeersveiligheidsfonds voor de subsidiëring van gerechtelijke maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid wat een belangrijke hefboom kan zijn voor de uitvoering van deze aanbeveling.

DOELSTELLING

Naast de klassieke bestraffing van verkeersinbreuken is het aangewezen om ook op het vlak van de gerechtelijke maatregelen en straffen een doelgroepengerichte benadering te ontwikkelen. Via educatieve maatregelen en straffen kan men bij bepaalde groepen van overtreder een bewustmaking tot stand brengen en hen confronteren met de risico's van hun gedrag voor de andere weggebruikers en voor zichzelf.

UITVOERING

Deze aanbeveling kan onmiddellijk uitgevoerd worden voor wat betreft de bestaande gerechtelijke alternatieve maatregelen. Nieuwe ideeën en concepten van maatregelen alsook de ontwikkeling van een reglementair kader voor het aanstellen van een erkende organisatie voor de kwaliteitscontrole dienen in 2011 verder geconcretiseerd te worden. Tegen 2013 zouden de eerste nieuwe maatregelen ingevoerd moeten zijn. De uitbreiding van de bestaande gerechtelijke alternatieve maatregelen zou in 2011 aanvang moeten kunnen nemen.

ACTOREN

FOD Justitie, FOD Mobiliteit en Vervoer, BIW

KPI

Aantal nieuwe educatieve maatregelen
Na toepassing : aantal deelnemers per maatregel
De jaarlijkse besteding door de FOD Justitie uit het verkeersveiligheidsfonds voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

AANBEVELING 16

De FCW beveelt aan om een nummerplaat in te voeren voor bromfietsen A en B.

Doelgroep

Voetgangers		Bromfietsers	X
Fietsers		Motorrijders	
Bestuurders algemeen		Personenvervoer	
Jonge bestuurders		Goederenvervoer	

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x									
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

De invoering van een nummerplaat voor bromfietsen is een middel om de bestuurder te kunnen identificeren in geval van vluchtmisdrijf. De FCW bevestigt daarom de aanbeveling die al in 2007 werd geformuleerd.

De identificatie van de bestuurders van bromfietsen is daarenboven van belang bij snelheidscontroles in het kader van de aanpak van problematiek van de gewijzigde en opgedreven bromfietsen. Niet alleen lopen deze bestuurders een risico op een ongeval ter wille van de snelheid; daarenboven zijn de bestuurders van deze bromfietsen niet verzekerd, zodat alle schade aan derden op de bestuurder zullen worden verhaald.

DOELSTELLING

Identificatie van de bestuurders van bromfietsen. Verhoging van de pakkans.

UITVOERING

Een snelle invoering van de maatregel is wenselijk. De voorbereidingen hiertoe zijn reeds aan de gang.

ACTOREN

FOD Mobiliteit en Vervoer, Politie en Justitie

KPI

Datum inwerkingtreding van verplichting
Aantal vastgestelde overtredingen met bromfietsen A en B

AANBEVELING 17

De FCW beveelt aan dat de vaststelling en de administratieve verwerking van vastgestelde overtredingen verder zou worden geautomatiseerd.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x								
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

De automatisering van de vaststelling en de afhandeling van verkeersovertredingen is een aanbeveling die reeds werd geformuleerd tijdens de SGW in 2002. Dank zij bv. de automatische nummerplaatherkenning zal de capaciteit toenemen en bestaand personeel efficiënter kunnen worden inzet. Daarenboven zal de afhandeling sneller gebeuren, wat de doeltreffendheid van de sancties ten goede zal komen. Het is immers belangrijk dat de straf zo snel mogelijk volgt op de overtreding om het leereffect van de maatregel en dus de impact ervan op het gedrag te bevorderen. De identificatie van buitenlandse bestuurders verdient hierbij bijzondere aandacht.

Om een doeltreffend handhavingsbeleid tot stand te brengen is het belangrijk om een goed evenwicht tot stand te brengen tussen geautomatiseerde controles en bemande controles.

De Task Force Verkeerveiligheid benadrukte in 2009 dat de automatisering van de gegevensstroom tussen Politie en Justitie belangrijk is en dat voor de administratieve taken zoveel mogelijk een beroep moet worden gedaan op administratief personeel, bijv. voor de administratieve afhandeling van vastgestelde overtredingen en verkeersongevallen, de registratie van statistische gegevens, enz.

Dit alles dient te gebeuren met respect voor de rechten van de geverbaliseerden.

DOELSTELLING

Deze maatregel heeft tot doel om de processen te versnellen en de capaciteit bij Politie en Justitie te verhogen voor andere aspecten van het vervolgingsbeleid. Door een snellere verwerking zal de subjectieve en de objectieve pakkans toenemen, en zal de impact op het gedrag groter zijn.

UITVOERING

Het is belangrijk om zo snel mogelijk van start te gaan met de concrete invulling van deze aanbeveling.

De verdere toepassing en uitbreiding van het toepassingsgebied van de automatisch werkende toestellen dient verder onderzocht te worden. Daarnaast dient de haalbaarheid van het gebruik van nieuwe technologieën en/of van nieuwe procedures in het kader van de handhaving onderzocht te worden.

De bestaande werkgroepen die de automatisering van de informatiestromen tussen Politie en Justitie behandelen, en die een versnelde afhandeling beogen, zouden zo snel mogelijk tot concrete resultaten moeten komen.

ACTOREN

Politie, Justitie, FOD BiZa, FOD Justitie, FOD Economie

KPI

Doorlooptijd afhandeling van de verkeersovertredingen

AANBEVELING 18

De FCW beveelt de administratief-gerechtelijke afhandeling aan van bepaalde overtredingen met het oog op een efficiëntere vervolging en bestraffing van verkeersovertredingen.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x								
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

De verdere automatisering zoals in aanbeveling 17 voorgesteld en de intensivering van de handhaving via de toegenomen controles en vaststellingen kan tot een overbelasting van de gerechtelijke instanties leiden. In het gerechtelijk arrondissement Brussel bijvoorbeeld stelt zich dit probleem zeer expliciet. De politierechtbanken kunnen de toevloed aan dossiers niet meer aan.

De administratieve afhandeling van verkeersinbreuken kan hiertoe een oplossing bieden. Uit een studie van het BIW van 2009 ('Kiezen voor een strafrechtelijke of administratieve afhandeling van verkeersovertredingen?') bleek dat de essentiële kenmerken van een administratieve afhandeling zijn:

- de administratieve afhandeling is een gestandaardiseerde procedure, ingesteld door een administratieve overheid;
- ze voorziet in gestandaardiseerde (geld)straffen;
- ze laat de sanctie onmiddellijk volgen op de vaststelling;
- ze is gericht op veelvuldig vastgestelde gedragingen die door een andere dan een strafwetbepaling gesanctioneerd worden en geen schade of leed hebben berokkend;
- ze voorziet slechts uitzonderlijk in de tussenkomst van een rechtbank;
- ze laat het initiatief voor betwisting aan de betrokkene;
- ze respecteert de waarborgen opgelegd door artikel 6 EVRM.

De aanbeveling van de FCW impliceert geen nieuw administratiefrechtelijk systeem maar heeft betrekking op de administratieve afhandeling van bepaalde verkeersovertredingen binnen het huidige strafrechtelijke systeem waarbij het openbaar ministerie een centrale rol blijft vervullen.

Deze afhandeling impliceert dat de houder van de nummerplaat aansprakelijk wordt gesteld voor het betalen van boetes voor bepaalde verkeersovertredingen die met zijn/haar voertuig werden begaan.

DOELSTELLING

Het doel van de aanbeveling is te komen tot een versnelde en efficiënte gerechtelijke afhandeling van overtredingen ten einde het ontradende karakter van boetes en straffen te versterken.

UITVOERING

De concrete uitvoering van deze aanbeveling dient onmiddellijk ingang te kunnen vinden opdat de eventuele noodzakelijke reglementaire aanpassingen zo snel mogelijk geïntroduceerd kunnen worden.

ACTOREN

FOD Justitie, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD BiZa

KPI

Datum inwerkingtreding van aanpassingen aan bestaande procedure

Doorlooptijd van de afhandeling in de administratief-gerechtelijke procedure

4. Dataverzameling

AANBEVELING 19

De FCW vraagt met aandrang dat alle betrokken partijen zich maximaal inzetten om de kwaliteit van de ongevallenregistratie zo snel mogelijk te optimaliseren.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x							
EFFECT	NVT	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Een op evidentie gebaseerd verkeersveiligheidsbeleid is alleen mogelijk op basis van volledige, gedetailleerde en betrouwbare ongevallenstatistieken. Op dit moment is dit nog steeds onvoldoende het geval, zoals reeds aangekaart door de Staten-Generaal van 2007¹. De aanbevolen werkpunten zijn dan ook grotendeels een herhaling van de aanbevelingen uit 2007. Alle details over de problemen bij het analyseren van de huidige ongevallenstatistieken werden gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 3.1.1 – “Bronnen en kwaliteit van de ongevallengegevens” – van het rapport Statistieken verkeersveiligheid 2008 (cf. http://biwweb.ipower.be/Observ/NL/Statistieken%20verkeersveiligheid%202008_NL.pdf, p. 44 e.v.).

De meeste van deze problemen werden trouwens ook al aangekaart door de Staten-Generaal van 2002 (cf. <http://www.fcw.be/Docs/2002/GEN%2001%20NL%2021%20nov.pdf>). Op geen van deze domeinen werd inmiddels significante vooruitgang geboekt

De FCW vraagt dan ook met aandrang dat alle betrokken partijen zich maximaal inzetten om de doelstellingen zo snel mogelijk waar te maken, onder meer door het volgende:

- om de ongevallenregistratie aan te passen aan de resultaten van de studie “Exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens” (AGORA) op basis waarvan een nieuwe ongevallenregistratie werd ontwikkeld;
- om de registratie van de doden 30 dagen via de politie te organiseren;
- om in de politieopleiding de nodige aandacht te besteden aan het correct registreren van de ongevallen;
- om er op toe te zien dat de plaats van het ongeval exact en correct wordt geregistreerd door middel van X-Y-coördinaten, GPS-positie...;
- om bij de registratie gebruik te maken van de applicatie die door het BIW in het kader van de federale werkgroep statistiek werd ontwikkeld en geautomatiseerde manoeuvre-diagrammen bevat zodat gedetailleerde informatie over het verloop van het ongeval beschikbaar wordt in het verkeersongevallenformulier;
- om onderzoek te verrichten naar de mate waarin de onderregistratie van ongevallen samenhangt met bepaalde specifieke kenmerken van ongevallen (ernst van het ongeval, betrokken type van weggebruiker ...);
- om de definitieve ongevallenstatistieken beschikbaar te stellen ten laatste 6 maand na afsluiting van het kalenderjaar;
- om de inmiddels maandelijkse rapportage van de verkeersveiligheidsbarometer uit te breiden.

DOELSTELLING

Een evidence-based verkeersveiligheidsbeleid realiseren op basis van gedetailleerde, volledige, betrouwbare en snel toegankelijke verkeersongevallenstatistieken. Hierdoor zullen risicogroepen, risicosituaties en risicogedrag correct kunnen worden geïdentificeerd en zullen de meest efficiënte maatregelen getroffen kunnen worden.

UITVOERING

Het gebruik van manoeuvre-diagrammen in de ongevallenregistratie werd reeds voorbereid en uitgetest binnen de werkgroep ‘Statistiek’ en de integratie ervan in de nieuwe applicatie voor de ongevallenregistratie is voorzien.

¹ Cf. Verslag van de Federale Commissie Verkeersveiligheid voor de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 12 maart 2007 <http://www.fcw.be/Docs/FCW2007.pdf>, p. 24.

Gegeven het primordiaal belang van kwalitatieve statistische gegevens dient hieraan prioritair aandacht besteed te worden. De aangehaalde problemen zouden dan ook op korte termijn en ten laatste tegen eind 2012 geïmplementeerd moeten zijn.

ACTOREN

Lokale politie - Federale politie

BIW

Werkgroep (verkeersongevallen)statistiek (hogergenoemden + FOD Economie, FOD Mobiliteit, regionale overheden, ...)

KPI

Ongevallenregistratie is zodanig geconcipieerd dat het ongevallenformulier en het proces-verbaal gelijktijdig en samen geregistreerd worden

Definitieve ongevallenstatistieken zijn beschikbaar 6 maand na afloop van het kalenderjaar

Ongevallenregistratie bevat de x-y coördinaten van de ongevalslokatie

De mate van onderregistratie en de correlatie ervan met de ernst en het type van ongeval is wetenschappelijk onderzocht en geëstimeerd

De verkeersveiligheidsbarometer is uitgebreid met data over specifieke doelgroepen

De ongevallenregistratie omvat een manoeuvre-diagram

De ongevallenregistratie is zo opgevat dat ze altijd volledig moet zijn – dat er geen gegevens meer kunnen ontbreken (tenzij expliciet aangeduid als onbekend)

AANBEVELING 20

De FCW beveelt aan om meer diepteonderzoek te verrichten naar de oorzaken van verkeersongevallen en daarover binnen de schoot van de FCW een werkgroep op te starten.

Doelgroep

Voetgangers	X	Bromfietzers	X
Fietsers	X	Motorrijders	X
Bestuurders algemeen	X	Personenvervoer	X
Jonge bestuurders	X	Goederenvervoer	X

Planning

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIE	x	x	x							
EFFECT										

Blauw = maximaal effect op daling doden/slachtoffers ; Groen = gemiddeld effect op daling doden/slachtoffers; Rood= minimaal effect op daling aantal doden/slachtoffers

OMSCHRIJVING

Het beleid ter preventie van verkeersongevallen dient mede gebaseerd te zijn op onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek naar de factoren die het ongeval veroorzaakt hebben of die de ernst van de gevolgen van het ongeval bepalen.

Het belang van diepteonderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen werd reeds onderstreept door de Staten-Generaal van 2007 (cf. <http://www.fcw.be/Docs/2002/GEN%2001%20NL%2021%20nov.pdf> en <http://www.fcw.be/Docs/Groups/FCW%20WG%20Statistiek%20DEF.pdf>).

Om op zo kort mogelijke termijn tot resultaten te komen wordt aanbevolen om in de schoot van de Federale Commissie een werkgroep op te richten die zich moet buigen over:

- het ontbreken van een wettelijk kader dat onderzoeksteams in de mogelijkheid stelt om op de ongevalslokatie onafhankelijk onderzoek uit te voeren onmiddellijk na het ongeval zonder dat de gegevens en resultaten kunnen opgevorderd worden voor gerechtelijke procedures;
- het uitwerken van een methodologie voor diepteonderzoek. Met uitzondering van enkele punctuele studies in Vlaanderen en in het Brussels Gewest en in tegenstelling tot de ons omringende landen heeft België geen traditie nog ervaring met diepteonderzoek. Alle onderzoek naar factoren die niet of onvoldoende in het verkeersongevallenformulier gevat worden is in principe diepteonderzoek. Daarom dienen methodologische aanbevelingen geformuleerd te worden, zowel voor onderzoek op de ongevalslokatie als voor de analyse van specifieke oorzaken (cf. bv. het koppelen van ongevalsgegevens aan persoons- en voertuiggegevens via de centrale databanken rijbewijzen en voertuigen);
- de werkgroep dient aanbevelingen te formuleren met betrekking tot de prioritaire doelgroepen en te onderzoeken oorzakelijke factoren, alsook met betrekking tot de wijze waarop dit onderzoek dient uitgevoerd te worden;
- onderzoek naar de mate waarin de weginfrastructuur bepalend is voor verkeersongevallen. Dank zij dit onderzoek moeten ongevallen op éénzelfde locatie die te wijten zijn aan de weginfrastructuur, vermeden kunnen worden.

DOELSTELLING

De beschikbare statistische ongevallenstatistieken aanvullen met gedetailleerd kwalitatief onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen en determinanten van de ernst ervan. Het onderzoek dient gericht te zijn op aanbevelingen op basis waarvan infrastructurele, voertuigtechnische en gedragsmatige oorzaken van verkeersongevallen in de toekomst kunnen worden vermeden .

IMPLEMENTATIE

Gegeven de algemene consensus over het prioritair karakter van onderzoek naar de oorzaken van ongevallen dient de werkgroep zo snel mogelijk samen te komen en ten laatste in het derde kwartaal van 2011.

ACTOREN

- BIW
- Regionale en Federale overheden
- FOD mobiliteit
- Leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

KPI

Aantal werkgroepenvergaderingen per jaar
Rapport van de werkgroep over prioritaire doelgroepen en aandachtspunten
Rapport van de werkgroep over methodologische aanbevelingen voor diepteonderzoek
Realisatie van een wettelijk kader voor onafhankelijk onderzoek op de ongevalslokatie
Aantal onderzoeksprojecten gericht op specifieke ongevalsorzaken
Aantal onderzoeksprojecten gericht op specifieke locaties, doelgroepen, ongevalsomstandigheden
Aanbevelingen ter preventie van ongevallen op basis van diepteonderzoek



FEDERALE COMMISSIE
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

www.fcw.be

