



Permanente vertegenwoordiging
van België bij de Europese Unie

Axel Buyse
Algemeen Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de EU

Wetstraat 61-63, 1040 BRUSSEL
Tel. +32 2 553 62 02 - Fax + 32 2 553 62 00
e-mail: VLAAMSEGMS.belgoeurop@diplobel.fed.be

European Commission

TREN-ROAD-SAFETY-ACTION-
PROGRAMME@ec.europa.eu

uw kenmerk

ons kenmerk
AXB/nv

Bijlagen
*

Vragen naar / e-mail
Axel BUYSE
axel.buyse@diplobel.fed.be

Telefoonnummer
02 233 21 81

Datum
19/11/2009

Betreft: België/Vlaams Gewest
EUROPEAN ROAD SAFETY ACTION PROGRAMME 2011-2020
EUROPEES ACTIEPROGRAMMA VOOR VERKEERSVEILIGHEID 2011-2010

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Hierbij vindt u namens de Vlaamse autoriteiten, afdeling Algemeen Beleid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de bijdrage aan de internet bevraging ter voorbereiding van de opmaak van het nieuwe Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020.

Met de meeste hoogachting,

Axel Buyse
Algemeen Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de EU
Permanente Vertegenwoordiging van België

Internet consultation relating to the preparation of a
EUROPEAN ROAD SAFETY ACTION PROGRAMME 2011-2020

1. GENERAL INFORMATION

I speak on behalf of a public authority - regional government - EU country, namely:

Vlaamse overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 2, 1000 Brussel
Tel: 02-553.71.02 - fax: 02-553.71.05
e-mail: mobiliteit.openbarewerken@vlaanderen.be

Vraag 1: denkt u dat het verkeer in uw land veiliger of minder veilig is geworden dan 10 jaar geleden?

- Safer

2. THE SCOPE OF THE NEXT EUROPEAN ROAD SAFETY ACTION PROGRAMME

Vraag 2: wat zijn de voornaamste problemen i.v.m. verkeersveiligheid?

Probleemgebied 1: de maatschappelijke kosten verbonden aan de prestaties op het vlak van verkeersveiligheid (maximum 2 opties):

- Numbers of death and serious injury
- Level of socio-economic cost of road crash injury for society

* Comment:

Aantallen doden en zwaargewonden

In 2007 werden in Vlaanderen 527 doden en dodelijk gewonden, 4.550 zwaargewonden en 31.920 ongevallen genoteerd. Het aantal ongevallen met slachtoffers is tussen 2002 en 2007 nauwelijks gedaald. Het aantal doden 30-dagen, personen die overlijden bij een ongeval of binnen de dertig dagen die daarop volgen, is wel blijven dalen in deze periode. Na wat mindere jaren tussen 2003 en 2007, geeft de verkeersveiligheidsbarometer aan dat in 2008 en begin 2009 de verkeersveiligheid opnieuw merkbaar verbetert. Als deze versnelde vooruitgang zich verder doorzet, zijn de vooropgestelde doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en Pact 2020 haalbaar.

Wat betreft het aantal doden en dodelijk gewonden moet het aantal teruggeschoefd worden van respectievelijk 527 in 2007 naar 375 in 2010, 250 in 2015, en 200 in 2020. Het aantal zwaargewonden moet van 4.550 in 2007, naar 3.250 in 2010, 2.000 in 2015 en 1.500 in 2020.

Totale maatschappelijke kosten

De totale maatschappelijke kosten van verkeersongevallen omvatten medische kosten, potentieel productieverlies, materiële kosten, afhandelingskosten, filekosten en immateriële of psychische schade. Het is niet eenvoudig om al deze kosten te monetariseren. Naargelang de verschillende methodieken die worden gebruikt, komt men tot zeer verschillende inschattingen.

In 2002 waren aan ongevallen in België kosten verbonden van 12,5 miljard euro.¹ Dit is 4,6% van het BBP. Ter vergelijking: in Nederland bedroegen de kosten van verkeersongevallen in 2003 12,3 miljard euro of 2,6% van het BBP.²

Een studie van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken spoor Verkeersveiligheid geeft aan dat per dodelijk slachtoffer in Vlaanderen kosten van ongeveer 5,6 miljoen euro verbonden zijn. Dit cijfer werd berekend op basis van een enquête naar de betalingsbereidheid en drukt de waarde uit van een vermeden dodelijk slachtoffer.

Het Europese handboek voor externe kosten (kosten die de verzekering niet dekt) komt voor België uit op 1,64 miljoen euro voor een dodelijk slachtoffer, 249.000 voor een zwaargewonde en 16.000 voor een lichtgewonde. Deze cijfers zijn geschatte waarden voor een vermeden slachtoffer, inclusief directe en indirecte economische kosten die eraan verbonden zijn (factorprijzen 2002).³

Probleemgebied 2: verkeersveiligheidsproblemen verbonden aan een bepaalde categorie van weggebruikers (maximum 2 opties):

- Powered two-wheeler users
- Car users

* Comment:

Bij ruim 8 op 10 ongevallen in 2007 in Vlaanderen is minstens één auto betrokken. In 1 op 5 ongevallen met letsels is een fietser betrokken. Voetgangers zijn betrokken in 7% van de ongevallen. De expositiegraad (uitgedrukt in ongevallen per afgelegde kilometer) voor de fietsers en voetgangers ligt dus beduidend hoger dan gemiddeld. Voor motorrijders en bromfietzers is het risico om betrokken te geraken in een ongeval nog groter. Per afgelegde voertuigkilometer is het risico op om te komen 10 maal hoger op een motor dan in een personenwagen: 87,6 versus 8,3 aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometer. Voetgangers en tweewielers (fiets, bromfiets, motor) blijven dus nog steeds zwakke weggebruikers.

1 De Brabander, B., Vereeck, L., (2007), De waardering van dodelijke verkeersslachtoffers in Vlaanderen. Resultaten van een contingente waardering in Vlaanderen, Onderzoekslijn Handhaving en Beleid, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek, 2007.

2 SWOV, (2008) Factsheet: Kosten-batenanalyse van verkeersveiligheidsmaatregelen, Leidschendam, juni 2008.

3 C.E. Delft (2008) Handbook on estimation of external costs in the transport sector version 1.1, Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT), European Commission, p. 42

Tabel 1 Aantal doden in het verkeer per modus en in verhouding tot de vervoersprestaties

2007	trein (België)*	De Lijn	personenwagen	motor	vrachtwagen	lichte vracht
voertuigkilometer (miljard)	0,08	0,2088	43,86	0,67	5,78	6,00
personenkilometer in miljard (bij benadering)	9,9	6	55	0,70	5,78	6,00
totaal doden	28	16	363	59	104	48
aantal	350,00	76,6	8,3	87,6	18	8
doden/miljard voertuigkilometer						
aantal	2,8	2,7	6,6	84,3	18	8
doden/miljard personenkilometer						

*voor trein zijn enkel Belgische gegevens beschikbaar

Bron: NMBS, De Lijn, BIVV, verwerking MORA

Per modus kan naargelang de leeftijd een aantal risicogroepen afgebakend worden. Er is een duidelijke piek in aantal doden en zwaargewonden voor autobestuurders en autopassagiers van 18 tot 25 jaar. Voor bromfietzers is er een erg uitgesproken piek rond 16 jaar. Voor fietsers is er een piek rond 14 jaar en een verhoogd risico vanaf 40 tot 75 jaar. Voor motorrijders zijn de slachtoffers meestal tussen 20 en 45 jaar.

Probleemgebied 3: de impact van maatschappelijke veranderingen (maximum 2 opties):

- Ageing of society

* Comment:

Vlaanderen ontgroent en vergrijsst. Beide ontwikkelingen spelen een rol in verkeersveiligheid omdat niet elke leeftijdsgroep eenzelfde verkeersongevallenrisico heeft. Jongeren in de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar hebben bijvoorbeeld drie keer meer kans op een dodelijk verkeersongeval dan mensen in de leeftijdscategorie van 50 tot 59 jaar. Volgens prognoses van de Administratie Planning en Statistiek wordt de groep van de jongeren tussen de 15 en de 24 jaar in 2020 zowat 15 % kleiner dan in 2003. Een dalend aandeel jongeren in de totale bevolking zal bijgevolg ook tot een dalende verkeersveiligheid leiden wanneer de verkeersdeelname bij jongeren in de volgende 15 jaren niet fundamenteel van aard verandert. De aankomende ontgroening werkt dus positief als het gaat om verkeersveiligheid. Volgens dezelfde prognoses zal de leeftijdsgroep van de 60- tot 75-jarigen met ongeveer 30 % groeien tussen 2003 en 2020. De ongevallenstatistieken leren dat deze leeftijdsgroep een dodelijk ongevalsrisico per hoofd van de bevolking heeft dat vrij goed overeenstemt met dat van middelbare leeftijdsgroepen en zelfs iets lager. Indien de 60-plussers in 2020 zich in verhouding tot andere leeftijdsgroepen niet vaker zullen verplaatsen dan de 60-plussers van vandaag, zal het toegenomen aantal 60-plussers dus in principe geen gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Deze veronderstelling is echter onzeker, aangezien het rijbewijsbezit bij senioren in 2020 vermoedelijk hoger zal zijn dan vandaag. Zo lag het rijbewijsbezit voor vrouwen boven de 65 in 2000 nog onder de 40 %, terwijl dit voor de 45-54-jarigen en de 55-64-jarigen, die in 2020 grotendeels de groep van 65-plussers zullen vormen, al tussen 70 à 80 % zal liggen. Daardoor bestaat alleszins een redelijke kans dat senioren zich vaker en verder zullen gaan verplaatsen. Hoewel het risico van senioren per hoofd van de bevolking niet hoger is dan voor andere leeftijdsgroepen, is dit wel het geval als het risico wordt afgewogen aan de verplaatsingsafstand.

Vraag 3: welke zijn de belangrijkste tegenmaatregelen die kunnen genomen worden op het vlak van (1) de infrastructuur, (2) de weggebruiker en (3) het voertuig?

(1) Infrastructure:

- Road classification - appropriate match between function, speed limit, design, layout
- Implementation of safety audit and safety inspection
- Facilities for pedestrians and cyclists
- Speed management in rural areas
- Speed management in urban areas

* Comment:

Wegcategorisering

De wegeninfrastructuur beïnvloedt in belangrijke mate het verkeersgedrag. De infrastructuur moet de weggebruiker informeren over de te verwachten verkeerssituaties en conflicten en aanzetten tot gewenst verkeersgedrag. De vormgeving moet ook rekening houden met de beperkingen van het menselijke vermogen.

De overeenkomst tussen rijgedrag en weginrichting zal optimaal zijn waar de weginrichting een duidelijke boodschap geeft aan de weggebruiker in verband met de functie of categorie van de weg en de te verwachten risico's.

Een duidelijke functionele hiërarchie op het terrein is de belangrijkste voorwaarde om een veiligere verkeersverdeling en verkeersafwikkeling te bekomen. De categorisering van de wegen hoort bij de opmaak van de ruimtelijke structuurplannen en is gebaseerd op hun gewenste gebruik. In de praktijk blijkt dat ze bij herinrichting soms uiteenlopende bestemmingen krijgen. Daardoor is de categorisering en het verwachte gedrag in de praktijk vaak onduidelijk.

Gebruikelijk worden drie functies onderscheiden: een stroomfunctie, een verdeelfunctie en een toegangsfunctie. Zeker de Vlaamse situatie laat niet steeds een duidelijk onderscheid toe. Naast de drie functies zijn er ook nog de verschillende schaalniveaus in Vlaanderen: primair, secundair en lokaal, en daarboven nog de hoofdwegen. Zo komen we tot tien verschillende wegcategorieën. De categorisering wordt nog complexer door het onderscheid binnen en buiten de bebouwde kom, met name voor secundaire en lokale wegen. Bovendien kunnen wegen een verschillende functie hebben voor autoverkeer dan wel voor het fiets- en voetgangersverkeer.

Verkeersveiligheidsaudits⁴

Vele infrastructuurmaatregelen zijn gericht op een curatieve aanpak. Die locaties waar verkeersveiligheidsproblemen worden vastgesteld, worden aangepast. Deze maatregelen hebben doorgaans een lange levensduur en kosten vaak veel. Een doordacht ontwerp is dan ook van essentieel belang. In het buitenland worden vaak verkeersveiligheidsaudits (VVA's) gehanteerd voor wegeninfrastructuurwerken. Ook in eigen land bestaat al een systeem van voorafgaande audits bij stedenbouwkundige en bouwkundige projecten, maar dan op het gebied van water (de watertoets). Ook de MER-plicht is duidelijk geregeld. Wat tot op heden ontbreekt, zijn geïntegreerde verkeersveiligheidstoetsen voor grotere stedenbouwkundige en bouwkundige projecten. Nochtans begint veiligheid bij de ruimtelijke aanleg van grootschalige projecten.

In een aantal studies werd het rendement van VVA onderzocht. De audits blijken volgens deze studies zeer rendabel te zijn (vooral ook omdat het om langlopende investeringen gaat).

Snelheidsbeheer in verblijfsgebieden⁵

In 2001-2002 gebeurden 17.454 letselongevallen op gemeentewegen binnen de bebouwde kom met een snelheidsbeperking van 50 km/u in Vlaanderen. Daarvan waren er 1.987 ernstige ongevallen en 168 ongevallen kenden een dodelijke afloop. Snelheid vormt de kern van het verkeersveiligheidsprobleem. Een hogere snelheid betekent een hoger ongevalsrisico en een hogere letselernst. Bovendien zijn overdreven en onaangepaste snelheid veel voorkomend.

'Traffic calming' is een combinatie van voornamelijk infrastructurele maatregelen met als doel de negatieve effecten van autoverkeer terug te dringen, het aanpassen van het gedrag van de bestuurder en het verbeteren van de omstandigheden voor de zachte weggebruiker. Mogelijke maatregelen zijn drempels en plateaus, gebiedsgerichte snelheidsverlaging, wegversmallingen, ... Doorgaand verkeer moet geweerd worden in dergelijke gebieden.

Gebiedsgerichte maatregelen geven aanleiding tot een reductie van het aantal letselongevallen met 15 % (Elvik & Vaa, 2004). In woonstraten is de reductie groter (-24 %), op de hoofdstraten wat kleiner (-8 %). Het grootste deel van de reductie in de woonstraten is het gevolg van de afname van het verkeer. Een reductie van de limiet van 60 naar 40 en van 50 naar 30 geeft aanleiding tot 67 % minder letselongevallen (Elvik & Vaa, 2004). Het instellen van snelheidszones 30 in woongebieden is goed voor een reductie van het aantal letselongevallen met 27 %. De herinrichting tot 'environmental streets' (een concept vergelijkbaar met onze doortochten) is goed voor een reductie van het aantal letselongevallen met 38 %. De reductie is gerelateerd aan de omvang van de gerealiseerde snelheidsreductie. Wanneer geen snelheidsreductie

4 Elvik, R. & Vaa, T. (2004). The Handbook of Road Safety Measures. Elsevier.

Princen, P. (2007). Inhoudelijke aspecten van de verkeersveiligheidsaudit: literatuurstudie. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Van Hout, K. & Kemperman, M. (2004). Verkeersveiligheidsaudits. Een studie van de internationale literatuur. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

5 Elvik, R. & Vaa, T. (2004). The Handbook of Road Safety Measures. Elsevier.

Princen, P. (2004). Literatuurstudie naar de effecten van een verlaging van de snelheidslimiet van 90 km/u naar 70 km/u op wegen in Vlaanderen. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Princen, P. (2005). Literatuurstudie naar de effecten van een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

gerealiseerd wordt, is er ook geen afname van het aantal ongevallen, integendeel. Globaal komen we dus tot een ongevallenreductie van 15 tot 65 %.

De andere tegenmaatregelen - "veiligheidsimpactmeting van landgebruikplanning en weginfrastructuur", "voorzieningen voor aangedreven tweewielers" en "ontwerp van de wegkant en wegkantuitrusting" - hebben vooral effect op langere termijn.

(2a) Road user measures:

- Safety quality of driver training
- Social marketing/ campaigns/ safety education to encourage compliance with rules on safe behaviour

* Comment:

Veiligheidsgehalte van de rijopleiding⁶

Analyse van de ongevallencijfers leert dat bij gelijke verkeersdeelname, de kans op een ongeval voor jonge mannelijke bestuurders meer dan vier keer groter is dan voor de mannelijke bestuurders van 25 tot 60 jaar. Het risico op een ernstig ongeval is voor jongeren meer dan drie keer zo hoog als voor de andere bestuurders (Dreesen, Bos & Willems, 2006).

Onderzoek geeft aan dat de combinatie van leeftijds- en ervaringsgerelateerde factoren een belangrijke verklaring kan bieden voor de verhoogde ongevalsbetrokkenheid van jongeren (Willems & Cuyvers, 2004; Vlakveld, 2005). Onderzoek dat gepoogd heeft de invloed van rijervaring op het ongevalsrisico vast te stellen, toont dat ongeveer 60 % van het ongevalsrisico van beginnende bestuurders te verklaren is door gebrek aan rijervaring (Wegman & Aarts, 2005).

De hervorming van de opleiding in het kader van het rijbewijs kan dan ook een middel zijn om te werken aan de verhoogde ongevalsbetrokkenheid van jonge bestuurders.

6 Dreesen, A., Bos, K. & Willems, B. (2006). Ongevalbetrokkenheid van jongeren. Deel I: Internationale literatuurstudie naar oorzakelijke en / of bijdragende factoren. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Dreesen, A., Bos, K. & Willems, B. (2006). Ongevalbetrokkenheid van jonge autobestuurders. Deel II: Analyse van Vlaamse data. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Siegrist, S. (red.) (1999). Driver training, testing and licensing - towards theorybased management of young drivers' injury risk in road traffic; Results of EU-project GADGET. Work Package 3. BFU-Report 40. Berne: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU.

SWOV ¹ (2006). Rijopleiding in Stappen (RIS). Factsheet. Leidschendam: SWOV.

SWOV ² (2006). Jonge beginnende automobilisten. Factsheet. Leidschendam: SWOV.

Vlakveld, W. (2005). Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen: een literatuurstudie. Leidschendam: SWOV.

Wegman, F. & Aarts, L. (2005). Door met duurzaam veilig. Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020. Leidschendam: SWOV.

Willems, B. & Cuyvers, R. (2004). Ervaring en ongevalbetrokkenheid. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit

Vlakveld (2005) geeft aan dat de leeftijdsspecifieke factoren te maken hebben met de ontwikkelingsfase waarin jongeren verkeren. Het gebrek aan vaardigheden blijkt vooral te maken te hebben met een gebrek aan zogenaamde 'hogere ordevaardigheden', vaardigheden die beschreven worden in de 'Goals of Driver Education' (GDE)-matrix (Siegrist, 1999). Deze matrix wordt in Europa meer en meer gebruikt als maatstaf voor wat in rijopleidingen aan bod dient te komen (SWOV¹, 2006). Wanneer we de opleidingsmethode 'Rijopleiding in Stappen' (RIS) toepassen op de GDE-matrix, blijkt het RIS verder te gaan dan de traditionele rijopleidingen.

Het RIS wil namelijk meer zijn dan een efficiënte manier om een rijbewijs te behalen. De doelstelling van deze opleidingsmethode is de veilige en verantwoorde verkeersdeelname van jonge bestuurders, waardoor het hoge ongevalsrisico van deze doelgroep zou moeten dalen (SWOV¹, 2006; SWOV², 2006). Tijdens de opleiding komen daarom zaken aan bod die niet getoetst worden op het rijexamen.

Het RIS stelt vier duidelijke leerdoelen voorop, die gebundeld zijn in vier modules.

De modules lopen op van gemakkelijk naar moeilijk:

- module 1: voertuigbediening en -beheersing;
- module 2: beheersing van eenvoudige verkeersmanoeuvres en verkeerssituaties;
- module 3: complexe voertuigbediening, en beheersing van complexe verkeersmanoeuvres en verkeerssituaties;
- module 4: veilige en verantwoorde verkeersdeelname.

Na afronding van elke module volgt een toets. Pas als blijkt dat de bestuurder in opleiding de leerdoelen van de betreffende module beheerst, mag begonnen worden met een nieuwe module. In de lessen wordt gewerkt met handelingsscripts, en de vorderingen van de cursisten worden systematisch bijgehouden op een opleidingskaart.

Het RIS sluit af met het gewone rijexamen.

Sociale marketing/campagnes/opleiding om de gehoorzaamheid aan de regels voor veilig gedrag aan te moedigen

Negen op tien van de verkeersongevallen heeft op één of andere manier te maken met falend menselijk gedrag (Hillier, 2002). Een belangrijke vraag is vervolgens op welke manier dit gedrag kan bijgestuurd worden zodat het aantal ongevallen verkleint. Het gedrag van mensen in het verkeer is de resultante van een complexe interactie tussen attitudes, sociale normen, ervaren controle over het gedrag en intenties.

Daarbij mag vooral de fout niet gemaakt worden om attitude en gedrag met elkaar te vereenzelvigen (Huguenin, 2005). Het is bijvoorbeeld niet omdat mensen weten dat rijden onder invloed gevaarlijk is en er daardoor eerder negatief tegenover staan dat ze ook meteen hun gedrag zullen aanpassen. Andere omstandigheden of prikkels (bv. sociale druk, gewoontegedrag, gemoedstoestand, ...) kunnen ervoor zorgen dat ondanks een negatieve attitude, het gewenste gedrag toch niet bekomen wordt. Dit verklaart waarom (succesvolle) sensibilisering niet altijd leidt tot het gewenste gedrag en bijgevolg tot minder (ernstige) ongevallen.

7 Hillier, P., 2002. Highways liability and the investigation of road traffic accidents, IPWEA NSW Division Annual Conference. Transportation Research Laboratory.

Huguenin, R.D., 2005. Traffic Psychology in a (new) social setting. In: G. Underwood (Ed.), Traffic and Transport Psychology: Theory and Application. Elsevier, Amsterdam, pp. 3-14.

Sensibiliseringsacties zijn vooral zinvol rond gedragsaspecten waarvan onderzoek heeft aangetoond dat ze het ongeval of letselrisico in de hand werken. De belangrijkste voorbeelden zijn rijden onder invloed, gebruik van beveiligingsmiddelen zoals de veiligheidsgordel en overdreven snelheid. Maar ook het gebruik van faciliteiten en comfortfuncties in voertuigen zoals mobiele telefoons en navigatiesystemen leiden potentieel de aandacht van de bestuurder af.

Ervaringen uit het verleden en uit andere sectoren zoals gezondheidsvoorlichting (campagnes rond voeding, roken, ...) leren dat het beïnvloeden van het gedrag van mensen geen gemakkelijke taak is. Bestaande wetenschappelijke inzichten en ervaringen in binnen- en buitenland moeten daarom zo goed mogelijk benut worden zodat thema's, doelgroepen en boodschappen zorgvuldig worden afgewogen en geselecteerd. Acties en campagnes die reeds succesvol zijn gebleken in andere landen genieten de voorkeur.

(2b) Road user measures enforcement:

- Combined publicity and police enforcement of important safety rules
- Automated enforcement
- Deterrence of drinking and driving/riding
- Enforcement of speed limits

* Comment:⁸

Verkeershandhaving als sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid is een noodzakelijk gegeven. Verkeershandhaving omvat het geheel van maatregelen en middelen bedoeld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat verkeersregels worden overtreden (Vlaminck, 2004). In principe bestaat handhaving dus uit veel meer dan alleen politietoezicht. Ook educatie en sensibilisatie zijn belangrijke pijlers in een geïntegreerd verkeershandhavingsbeleid, evenals een doeltreffende bestraffing voor delinquenten.

Om op een doeltreffende en efficiënte wijze veilig verkeersgedrag te bevorderen, moet verkeershandhaving aan een aantal voorwaarden voldoen (BIVV, 2004). Deze voorwaarden zijn:

- aanvaarde en gekende regels;
- preventie primeert op repressie;
- een voldoende hoge objectieve pakkans;
- een gelijktijdige verhoging van de subjectieve pakkans;
- combinatie met communicatie;
- strafkans volgt pakkans.

Om te kunnen spreken van een effectief handhavingsbeleid is een planmatige handhavingsaanpak van primordiaal belang. Planmatig handhaven veronderstelt het blootleggen van verkeersveiligheidsproblemen, het formuleren van doelstellingen, het vooropstellen van een aanpak, het uitvoeren van de plannen en tot slot de terugkoppeling van de resultaten en eventuele bijsturing van de handhavingsplannen (BIVV, 2004).

Snelheid blijft nog steeds een belangrijke factor bij (ernstige) verkeersongevallen. De Vlaamse Regering heeft dan ook getracht via sensibilisatie, dynamische snelheidsaanduiding, weginrichting en controles via flitscamera's meer aangepaste snelheden te bekomen.

⁸ BIVV, 2004, Handboek voor het opstellen van de actieplannen verkeersveiligheid - het verkeershandhavingsplan als voorbeeld. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Brussel.

Vlaminck, F., 2004. Cursus verkeershandhaving. Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Momenteel hebben we geen gegevens om uit te maken of deze effect hebben. Uit een steekproef van het BIVV blijkt alvast dat, met uitzondering van 90 km/u-wegen, de gemiddelde snelheid ruim boven de toegestane maxima van iedere zone ligt. In zone 30 wordt zelfs vastgesteld dat nagenoeg geen enkele weggebruiker de maximumsnelheid naleeft. Ook op 50 km/u-wegen en 70 km/u wegen blijkt het aantal overtredingen groot.

Snelheid blijft nog steeds één van de belangrijkste factoren bij ernstige verkeersongevallen.

Ook het gedrag van weggebruikers inzake rijden onder invloed van alcohol is tussen 2005 en 2007 nagenoeg ongewijzigd gebleven. Vooral de nacht en het weekend blijven problematisch. De grootste groep weggebruikers die rijden onder invloed situeert zich nog steeds tussen 40 en 54 jaar.

Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een verkeersongeval waarschijnlijk meer dan enige andere overtreding van de verkeerswet (Elvik & Vaa, 2004). Verschillende onderzoeken hebben een relatie gevonden tussen de hoeveelheid alcohol in het bloed en het ongevalrisico bij deelname aan het verkeer: het risico op een ongeval neemt significant toe bij een bloedalcoholgehalte tussen de 0,5 en 0,8 promille (Borkenstein et al., 1974 – geciteerd in Mathijssen et al., 2002; Van Vlierden, Vesentini & Cuyvers, 2004). Uit de Belgische ongevalstatistieken van 2001 bleek in 8,4 % van de verkeersongevallen één of meerdere bestuurders onder invloed van alcohol te zijn. Bij ongevallen met doden of zwaargewonden bedroeg dit percentage 10 %.

Volgens de meest recente gordeltellingen van het BIVV werd in België in 2006 de gordel door 76,9 % van de bestuurders en 72,5 % van de passagiers voorin de wagen gedragen. Vrouwelijke bestuurders blijken zich vaker dan mannelijke bestuurders vast te klikken (81,5 % vrouwen versus 75,1 % mannen) (BIVV, 2006).

(3) Vehicle safety:

- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for cars (incl. electric cars)
- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for light commercial vehicles (incl. electric vehicles)
- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for heavy commercial vehicles (incl. electric vehicles)
- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for buses (incl. electric buses)
- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for powered two wheelers
- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for pedal cyclists
- Need for improved safety quality of vehicle standards and equipment for crash helmets

* Comment:⁹

De Europese Commissie stelt dat, wanneer alle voertuigen zijn uitgerust met letselbeperkende voorzieningen van het beste voertuig uit hun klasse,

⁹ European Road Safety Observatory (2006) Vehicle Safety, retrieved August 10, 2007 from www.erso.eu.

de helft van alle dodelijke en ernstige ongevallen vermeden zou worden. Er is een groot potentieel in slachtofferreductie door actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen als technologische ontwikkeling wordt geprioritiseerd. Het is bovendien enkel op Europees niveau dat de productnormen kunnen worden vastgelegd.

Een aantal effectiviteitscijfers (ERSO, 2006):

- Verbeterde koplampen: afhankelijk van het systeem van -29 % tot +6 %.
- ICC: 49 % minder kop-staartbotsingen en 6 % minder ongevallen.
- Een hoorbare gordelverklikker heeft een kosten-batenverhouding van 1:6.
- ISA: hoe meer het systeem tussenkomt, hoe groter de effectiviteit. Verplichte installatie van informatief of ondersteunend systeem leidt tot -20 % letselongevallen; een verplichtend systeem in combinatie met dynamische snelheidsaanduiding heeft een potentieel van -36 % letselongevallen, ernstige en dodelijke ongevallen -48 % en dodelijke ongevallen -59 %. In een Nederlandse studie is sprake van -15 % ziekenhuisopnames en -21 % doden.
- Zwarte dozen kunnen het rijgedrag in behoorlijke mate beïnvloeden met een ongevalsreductie van 20 tot 30 %.
- ABS: onderzoek stelt dat ABS een klein, maar significante reductie van het aantal ongevallen heeft. 5 % minder letselongevallen, maar wel 6 % meer dodelijke ongevallen. Het aantal rollovers en eenzijdige ongevallen (al dan niet tegen obstakel) neemt toe. Ongevallen met voetgangers, fietsers, dieren en ongevallen met afslaan voertuigen nemen af. Er lijkt geen effect te zijn op kop-staartbotsingen. Risicocompensatie in de vorm van hogere snelheden en agressiever rijgedrag komen voor. De kennis van ABS is eerder beperkt (de beperkingen zijn onvoldoende gekend).
- Remondersteuning: voor een auto die remt aan 100 km/u zou de remafstand afnemen met 45 %. De slachtofferreductie is nog niet wetenschappelijk vastgesteld.
- Alcolock: Wanneer alcolock deel uitmaakt van een omvattende maatregel, zijn reducties van 40 tot 95 % van herhaalde overtredingen vastgesteld.
- Collision Avoidance Systems hebben een groot reductiepotentieel in laboratoriumsituaties. De werkelijke ongevallenreductie moet nog bepaald worden.
- Gordels: gordelverklikkers verhogen het gordelgebruik en daardoor wordt het letselrisico verlaagd met ongeveer 20 % bij voertuiginzittenden. Ze reduceren het risico op ernstig of dodelijk letsel met 40 tot 65 %.
- En andere zoals airbags, structuur voertuig, ...

Vraag 4: wat zijn de voornaamste problemen op het vlak van institutioneel beheer van de verkeersveiligheid? Geef in elk van de categorieën een nummer van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "meest belangrijk".

Category 1: institutional leadership and coordination

- Lack of high-level review of safety management performance (2)
- Lack of political willingness to prioritise road safety (3)
- Lack of definition of road safety objectives (5)
- No lead office/department/agency for road safety (4)
- Insufficient integration and coordination of activity (1)

* Comment:

De vraagstelling is erg negatief geformuleerd.

Onvoldoende integratie en coördinatie van activiteiten (o.a. tussen de verschillende bestuursniveaus) is zeker binnen de Belgische context belangrijk.

Er is weinig zicht op de aard en de omvang van de gebrekkig geïntegreerde en gecoördineerde activiteiten. Vandaar de stelling dat het overzicht op hoog niveau van de prestaties gebrekkig is.

Het gebrek aan politieke wil is eerder een Belgisch probleem. Vandaar 3.

Op Vlaams niveau is er een afdeling binnen het departement voor verkeersveiligheid.

Vraag is of deze voldoende leidend is. Vandaar 4.

De doelstellingen zijn afdoende duidelijk geformuleerd. Vraag is of ze afdoende op hun haalbaarheid werden afgetoetst. Dat geldt zeker de doelstellingen op langere termijn.

Category 2: legislation, funding and resource allocation, promotion

- Insufficient harmonisation of road safety rules and standards (2)
- Inefficient funding mechanisms (1)
- Limited resources dedicated to road safety (4)
- Limited resources dedicated to road safety functions in the main governmental sectors with responsibilities (3)
- Insufficient promotion and communication on road safety (5)

* Comment:

Inefficiënte financieringsmechanismen zijn vooral gangbaar op federaal niveau.

Het verkeersboetefonds is hier een voorbeeld van.

Harmonisatie in aanvullende reglementen zijn nog steeds een probleem (bijv. onvoldoende afstemming van snelheidsregels, routes voor het vrachtverkeer...)

De omvang van promotie van en communicatie over verkeersveiligheid wordt als minst problematisch aanzien.

Tenslotte is het antwoord ook ingegeven vanuit de stelling dat de onvoldoende selectiviteit in toewijzing van de (financiële) middelen een belangrijker probleem is dan de beperktheid van de middelen zelf (cfr. werking van het boetefonds).

Category 3: monitoring and evaluation, knowledge transfer, research

- Lack of harmonised definition of serious injury (4)
- Problems with crash injury classification (serious, light injuries) (5)
- Lack of health sector monitoring to establish under-reporting on injuries (1)
- Lack of data on distance travelled (vehicle kms) (2)
- Lack of periodic, independent review of road safety performance (3)

* Comment:

Eén van de dragende maatregelen voor de ontwikkeling, de uitvoering en de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid is de ontwikkeling van betrouwbare indicatoren en de uitvoering van beleidsondersteunend wetenschappelijk onderzoek.

Het succes van genomen beleidsinitiatieven wordt zoveel mogelijk afgemeten aan de hand van indicatoren en internationale benchmarking. Op termijn moet het mogelijk zijn om de verschillende objectieven zo kwantitatief mogelijk te vertalen, en om vervolgens het al dan niet succesvolle verloop ervan cijfermatig op te volgen aan de hand van een scorebord.

Problemen daarbij zijn:

Slechts een beperkt deel van de ongevallen wordt geregistreerd. Elvik en Vaa¹⁰ stellen dat dodelijke ongevallen slechts in 95% gevallen worden geregistreerd. Voor ongevallen met ernstig gewonden is dat nog 69% en voor ongevallen met lichtgewonden is dat 27%.

België heeft jarenlang te kampen gehad met een uiterst moeizame registratie van verkeersongevallen waardoor ongevallencijfers slechts zeer onvolledig en laattijdig beschikbaar waren. Sinds korte tijd is daarin verbetering opgetreden, met name door de graduele invoering van een vernieuwd informatieverwerkingssysteem bij de politiediensten. In de toekomst is het wenselijk dat de verschillende gebruikers (politiediensten, wegbeheerders, onderzoeksinstellingen, parketten, ...) zo direct en volledig mogelijk over deze ongevalgegevens kunnen beschikken. Langs de kant van de wegbeheerders zijn nieuwe inspanningen nodig in verband met de fysieke aanduiding van hectometerpunten op de genummerde wegen. Experimenten met de locatiebepaling op basis van gps zijn nodig zodat op termijn alle plaatsbepalingen uitsluitend digitaal kunnen gebeuren.

Behalve de ongevalldata zijn ook betrouwbare basisgegevens noodzakelijk over andere aspecten zoals de samenstelling van het verkeer, verplaatsingsgedrag, intensiteiten, maar ook over infrastructuur (uitrusting wegen, fietspaden, veiligheidsvoorzieningen, ...), gedrag en attitude (rijden onder invloed, snelheid, gebruik beveiligingsmiddelen), handhaving (controleacties, processen-verbaal en hun afhandeling, sanctioneringen, ...).

3. THE ROLE OF THE EU

Vraag 5a: is de integratie van verkeersveiligheid in andere EU-beleidsdomeinen doeltreffend?

- Partial

Vraag 5b: indien neen, in welke beleidsdomeinen zou deze integratie moeten verbeterd worden?

- Environment policy (MER-rapportering)
- Research policy
- Social policy
- ICT policy
- Other (infrastructural policy)

* Comment: /

Vraag 6: creëert bestaand(e) Europees beleid/wetgeving hindernissen voor een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid op nationaal, regionaal en lokaal niveau?

- Yes

Het voeren van lokale/regionale experimenten op de weg worden soms door de wetgeving gehinderd.

Vraag 7: wat zouden de prioritaire actiegebieden moeten zijn in het volgende Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid 2011-2020? Geef aan de vijf meest belangrijke acties een nummer van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "meest belangrijk".

- Proposing a European road safety objective to 2020 (1)
- Supporting road safety research (3)
- Legislation and recommendations where the EU has competence (2)
- Providing information and benchmarking tools for decision makers (5)
- Developing harmonised specifications for road and vehicle safety (4)

* Comment:

Het leidend principe zou hier "subsidiariteit" moeten zijn. In het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid 2011-2020 moet dat het belangrijkste selectie criterium zijn. In dit actieprogramma moet enkel opgenomen worden wat in Europees verband kan worden gerealiseerd. Het vastleggen van een SMART gedefinieerd objectief, wordt gelijktijdig beschouwd als het resultaat van een rationeel besluitvormingsproces en het uitstippelen van een actieprogramma dat de doelstellingen ambitieus, maar ook realiseerbaar moet maken.

Het aangeven van verkeersveiligheidsnormen op alle wegen wordt beschouwd als een subtaak binnen het ontwikkelen van geharmoniseerde specificaties voor verkeer- en voertuigveiligheid. Het hanteren en gebiedsgericht toepassen van de normen is dan weer een taak voor de wegbeheerder.

Vraag 8: is er nood aan een EU-optreden om de marktaanvaarding van nieuwe technologieën, innovatieve en intelligente transportoplossingen te verhogen?

- Yes

* Comment:

Zeker indien zij bevorderlijk zijn voor meer verkeersveiligheid. Van sommige technologieën zijn de effecten substantieel. Voor een inschatting van de verkeersveiligheidseffecten kan worden verwezen naar "European Road Safety Observatory (2006) eSafety, retrieved October 2, 2008 from www.erso.eu".