

HET VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VLAANDEREN (2007)

lic. BARBARA DE CLERCK

lic. PASCAL LAMMAR

Vlaamse Overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Afdeling Mobiliteit, Beleid en Verkeersveiligheid

Samenvatting

Het verkeer is samen met kankers en hartziekten één van de grootste doodsoorzaken in Vlaanderen. Om het risico op kankers en de hartziekten te beperken dient men zijn voeding aan te passen en gezonder te leven. Men kiest vaak daarbij voor een efficiënte en gezondere bereidingswijze. Dit is logisch. Voor de mobiliteit van vandaag, geldt hetzelfde principe. We kiezen voor het meest gezonde verplaatsingsgedrag. Alles wat dit stimuleert en mogelijk maakt moet aangewend worden

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen toont via een probleemanalyse welk beleid en welke strategie de problemen aanpakt. Aan de hand van de bevindingen van onder andere Steunpunt Verkeersveiligheid, Vlaams Overleg forum Verkeersveiligheid en ervaringen uit de buurlanden (Zweden, Nederland...) zijn alle aanbevelingen samen gebracht in maatregelenfiches. Uiterst gedetailleerd opgesteld kunnen ze als het ware als recept dienen voor daadwerkelijke maatregelen.

Résumé

La circulation est avec les cancers et les maladies de cœur, une des plus grandes causes de sinistres en Flandre. Pour limiter le risque de cancers et les maladies de cœur on doit adapter son alimentation et vivre sainement. Pour l'alimentation, on choisit souvent une préparation efficace et la plus saine possible. C'est logique. En ce qui concerne la mobilité actuelle, on peut adapter le même principe. Nous choisissons le comportement de déplacement le plus sain. Tout ce qui stimule ce principe et permet de réaliser des améliorations, doit être utilisé.

«Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen» (le plan de la sécurité routière de Flandre) montre par une analyse de problème, quelle politique et quelle stratégie résolvent ces problèmes. À l'aide des constatations entre autres de "Steunpunt Verkeersveiligheid"; de "Vlaams Overleg forum Verkeersveiligheid" et des expériences des pays voisins (La Suède, Les Pays-Bas), toutes les recommandations sont compilées dans des fiches de mesures. Etablies de façon extrêmement détaillées, elles peuvent être utilisées comme des recettes pour réaliser les mesures.

1. Inleiding

In 2007 bleek vanuit verschillende invalshoeken nood aan een geactualiseerde probleemanalyse en beleidsvisie op gebied van verkeersveiligheid.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2001 formuleerde verschillende doelstellingen:

- beheersen van de mobiliteit;
- terugdringen van milieuvervuiling en milieuhinder;
- garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen;
- verhogen van de verkeersveiligheid.

Vijf jaar na de opmaak van het mobiliteitsplan is de situatie gewijzigd en dienen de doelstellingen van het mobiliteitsplan geëvalueerd en zo nodig bijgesteld te worden. Het Verkeersveiligheidsplan focust zich op één van deze doelstellingen.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan bepaalt het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen in de volgende jaren. Het gaat uit van de bevoegdheden van de Vlaamse overheid, maar geeft ook aanzetten voor nood aan geïntegreerde aanpak van de verkeersveiligheid, door het formuleren van een visie over aspecten zoals verkeerswetgeving waarvoor Vlaanderen niet of slechts gedeeltelijk bevoegd is.

In 2001 ging het Steunpunt Verkeersveiligheid van start in het kader van het onderzoeksprogramma "Steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek" van de Vlaamse overheid. De onderzoeksresultaten en de opgedane kennis bij het Steunpunt vormden interessante nieuwe kennis en bruikbare input bij de opmaak van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan.

In 2000 werd ook het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid boven de doopvont gehouden. Dit overlegforum groepeerde private en publieke actoren. Zijn taak bestond erin om reeds naar voren geschoven maatregelen te toetsen op hun haalbaarheid op het terrein.

In 2002 voltooide het zijn eindverslag (VSV, 2002). In 2004 werd in de schoot van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde het Vlaams Forum Verkeersveiligheid opgericht als opvolger van het vroegere overlegforum. Het Vlaams Forum fungeerde bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan als klankbord en adviesorgaan.

Dit nieuwe Verkeersveiligheidsplan vertrekt van de probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Deel 1 van het Verkeersveiligheidsplan doet verslag van de resultaten van deze analyse.

Daarop voortbouwend biedt deel 2 een geactualiseerde beleidsvisie op verkeersveiligheid in Vlaanderen, met de formulering van kwantitatieve doelstellingen tot 2015. Deze beleidsvisie moet in de volgende jaren het referentiekader voor het verkeersveiligheidsbeleid worden. Voorbeelden uit binnen- en buitenland leren dat een coherent beleidskader een belangrijke voorwaarde is voor een succesvol beleid. Verkeersveiligheid is een continu proces, waar permanent onderzoek noodzakelijk is om maatregelen te onderbouwen. Dit belet niet dat we nu al maatregelen kunnen en moeten nemen, die later geëvalueerd en bijgesteld zullen worden op basis van nieuwe inzichten. Afsluitend presenteert dit plan een pakket van maatregelen.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen omvat twee delen.:

- het cijfermatig aantonen van de probleemvelden op het vlak van verkeersveiligheid.
- een beschrijving van de beleidsvisie en een voorstel met concrete beleidsmaatregelen.

2. Probleemanalyse verkeersveiligheid in Vlaanderen

Vooraleerst schetst het veiligheidsplan de algemene evoluties, trends en prognoses. Het aantal dodelijke en zware ongevallen in Vlaanderen nam fors af sinds 1973. Hoewel deze trend zich naar verwachting ook in de komende jaren zal doorzetten, leren prognoseberekeningen dat bij ongewijzigd beleid de vooropgestelde doelstelling (maximaal 362 verkeersdoden in 2010) niet bereikt zal worden. Bijkomende inspanningen zijn dus noodzakelijk.

We vragen ons ook af hoe Vlaanderen zich situeert qua verkeersveiligheid op internationaal niveau. Hoewel Vlaanderen goed scoort in België, blijft het een zeer middelmatige leerling in Europa. Wanneer we Vlaanderen vergelijken met beter presterende landen (in de eerste plaats Nederland, Verenigd Koninkrijk en Zweden) zien we dat het risico om het leven te laten bij een verkeersongeval in Vlaanderen toch nog steeds ongeveer twee keer hoger is dan in deze landen.

Analyses van de verkeersveiligheid op basis van de NIS-gegevens hebben een aantal ongevalsfactoren blootgelegd. Terwijl automobilisten in absolute termen het vaakst zijn betrokken in ongevallen, lopen motorrijders het grootste risico. Terwijl voor andere categorieën van weggebruikers de ongevallenbetrokkenheid daalt, zien we voor motorrijders en inzittenden van lichte vrachtwagens een aanzienlijke stijging. Het sterk toegenomen aantal motorrijders en lichte vrachtwagens in het verkeer speelt daarbij zeker een rol. Niettemin gaat het om een evolutie die nauwgezette opvolging vraagt.

Ongeveer 20 % van alle geregistreerde ongevallen zijn eenzijdige ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is. Deze ongevallen zijn gemiddeld ernstiger dan ongevallen waarbij meerdere weggebruikers betrokken zijn. Bij ongevallen met meerdere weggebruikers is een auto de meest waarschijnlijke tegenpartij voor elke weggebruiker.

Ongeveer de helft van alle ongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom. Nochtans valt ruim driekwart van de verkeersdoden te betreuren buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom zijn meer dan de helft van de doden zachte weggebruikers (voetgangers en (brom)fietsers), buiten de bebouwde kom zijn meer dan 60 % van de doden auto-inzittenden. Kruispunten stellen dan weer een bijzonder probleem voor tweewielers. Waar de overige weggebruikers vaker verongelukken op een wegvak, merken we bij fietsers en bromfietsers een gelijke verhouding verkeersslachtoffers op en buiten een kruispunt.

Het aantal ongevallen neemt toe op autosnelwegen, in tegenstelling tot het aantal ongevallen op gemeentewegen en genummerde wegen. Deze stijging is het meest uitgesproken voor motorrijders en lichte vrachtwagens. Autosnelwegen blijven wel veilige wegen in verhouding tot het aantal afgelegde kilometers.

Jongeren vormen een belangrijk punt van zorg. Bijna de helft van alle verkeersdoden valt in de leeftijdscategorie tussen 16 en 34 jaar. Daarnaast merken we dat ook ouderen een verhoogd risico kennen. Dit laatste heeft te maken met de verhoogde kwetsbaarheid van deze leeftijdsgroep. Voorts valt op dat, ongeacht de vervoerswijze, beginnende bestuurders telkens een verhoogd ongevalsrisico lopen. Zeer opvallend hierbij is de hoge piek die bij jonge bromfietsers optreedt.

Het grootste aantal ongevallen gebeurt tijdens de werkweek in de avondspits, dus wanneer het verkeer het drukst is. Ook de ochtendspits is duidelijk merkbaar in de ongevallencijfers. Naast deze spitsuren vallen ook de weekendnachten op, die opvallend meer ongevallen dan de weeknachten tellen. Algemeen geldt dat 's nachts relatief meer ernstige ongevallen gebeuren. Bovendien is het aandeel nachtelijke ongevallen ook groter op autosnelwegen. Ook weersomstandigheden oefenen een impact uit op het aantal ongevallen. Bij regen is er een verhoogd ongevalsrisico. Zeker bij eenzijdige ongevallen wordt vaker een nat, glad of vuil wegdek aangekruist als ongevalsomstandigheid.

3. Beleidsvisie en maatregelenpakket

Zowel het Zweedse Vision Zero als het Nederlandse Duurzaam Veilig gelden internationaal als toonaangevende concepten op gebied van verkeersveiligheidsbeleid. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen streeft op lange termijn naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. Dit komt overeen met het Zweedse Vision Zero-concept. Vlaanderen onderschrijft de achterliggende visies die de basis vormen van deze concepten. De prestaties op gebied van verkeersveiligheid, de beleidsorganisatie en -aanpak in Nederland en Zweden zijn sterk richtinggevend.

Dit Verkeersveiligheidsplan neemt de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen over en integreert ze samen met de heersende internationale verkeersveiligheidsconcepten. Het ontwikkelen van een samenhangende, duurzame visie op verkeersveiligheid in Vlaanderen zal het beleid in de komende jaren sturen.

Doelstellingen en maatregelen

De evolutie van de verkeersveiligheid tijdens de jongste jaren wordt vergeleken met de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001. Een nieuwe doelstelling voor de volgende jaren (2015) wordt vooropgesteld. De doelstelling van de Federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, om tegen 2015 maximum 500 doden op de Belgische wegen te tellen, geldt als uitgangspunt. Een strategisch doel voor Vlaanderen is om na 2010 de achterstand ten opzichte van de veiligste landen verder te verkleinen. Op basis van een aantal criteria stelt het plan groepen van maatregelen voor die kunnen toelaten om de gestelde doelstellingen te bereiken.

De zes geselecteerde maatregelengroepen zijn:

1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer.
2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag.
3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening
4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader
5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen
6. Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid

Bij de uitwerking van de verschillende maatregelengroepen is de klemtoon gelegd op domeinen waarvoor de Vlaamse overheid beleidsverantwoordelijkheid draagt. In het belang van een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid komen ook maatregelen aan bod waarvoor de Vlaamse overheid niet of maar deels bevoegd is.

4. De zes krachtlijnen van het plan

4.1. Krachtlijn 1:

Meer opleiding en ervaring voor elke verkeersdeelnemer

4.1.1. Meer verkeerseducatie in alle secundaire scholen

- Verkeerseducatie moet een vast onderdeel worden van het lessenpakket in het secundair onderwijs.
- De verkeerslessen mogen zich niet beperken tot alleen het verkeersreglement, maar moeten ook aandacht hebben voor hoffelijkheid, gevaarherkenning, ecologisch rijgedrag...
- Rijbewijs op School wordt aangeboden aan alle Vlaamse secundaire scholen.

4.1.2. Van levenslang leren in het verkeer naar een rijbewijs in stappen

- Een intensievere rijopleiding moet het aantal verkeersdoden bij de jonge chauffeurs terugdringen.
- Na het theoretisch rijbewijs op school, is een volgende stap dat leerlingen in scholen op termijn ook op het praktische rijexamen worden voorbereid op school.
- Vanuit het Vlaams beleid, zijn proefprojecten in scholen wenselijk als aanzet naar het rijbewijs in stappen. Een rijvaardigheidskursus over preventief rijgedrag voor jongeren is aangewezen. De nadruk moet liggen op hoe voorkom ik gevaarlijke situaties.
- Omdat de rijopleiding een federale bevoegdheid is, is een beslissing van de federale minister van Mobiliteit noodzakelijk.

4.1.3. Bijkomende rijopleiding voor motorrijders

- Samen met de betrokken sector zal een goed programma worden uitgewerkt.

4.1.4. Verkeersslachtoffers sensibiliseren jongeren

- Door jongeren van de laatste graad van het secundair onderwijs te confronteren met de getuigenissen van jonge verkeersslachtoffers willen we jongeren informeren, sensibiliseren over en bewustmaken van veilig verkeersgedrag.
- Na een succesvol proefproject in Limburgse scholen wordt bekeken hoe dit project kan uitgerold worden over heel Vlaanderen. Dit project rekent op de samenwerking van de provinciebesturen, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het onderwijsveld.

4.1.5. Certificaat voor veilige bedrijven

- Een certificaat wil alle veilige bestuurders en/of eigenaars van vrachtwagens of bedrijfsvoertuigen belonen. Verkeersveilige (transport)bedrijven krijgen zo een streepje voor.
- De provincie Vlaams-Brabant reikt vandaag al een label 'Wijs op weg' uit aan transportbedrijven. Een label voor heel Vlaanderen zal op korte termijn worden gelanceerd.
- Vlaanderen zal ook onderzoeken hoe een veiligheidscultuur kan worden ingebed in het programma van permanente bijscholing. Dit programma is verplicht in kader van de basisvakbekwaamheid van vrachtwagenchauffeurs(35 uur opleiding verspreid over 5 jaar).

4.2. Krachtlijn 2:

Veilig verkeersgedrag stimuleren

4.2.1. Klik je vast: gordeldracht en gebruik aangepaste kinderzitjes stimuleren

Gerichte sensibiliseringscampagnes en meer controles moeten automobilisten en inzittenden aanzetten om de gordel altijd te dragen of te kiezen voor een aangepast kinderzitje.

Een beter en gericht handhavingsbeleid is de bevoegdheid van de federale overheid. Het luik sensibilisatie willen we samen met het BIVV uitwerken.

4.2.2. Motorrijders dragen beschermende kledij

Sensibiliseringsacties moeten motorrijders (bestuurders en passagiers) ervan overtuigen om naast de verplichte helm ook beschermende kledij (broek, vest en handschoenen) te dragen. Onderzoek toont aan dat beschermende kledij de ernst van de verwondingen aan handen, voeten, benen en armen met 33 tot 50% verkleint.

Om deze campagne op te zetten moeten het BIVV, het VSV en de belangenverenigingen voor motorrijders de handen in elkaar slaan.

4.2.3. Meer alcohol- en drugscontroles

Omdat rijden onder invloed van alcohol en/of drugs de kans op ongevallen sterk verhoogt, is een blijvende sensibilisatie en verhoogde pakkans noodzakelijk.

Het verkeersveiligheidsplan formuleert aanbevelingen voor een doordacht handhavingsbeleid:

- Elke betrokkene in een ongeval moet een alcoholtest afleggen.
- Omdat statistieken aantonen dat vooral onervaren chauffeurs een verhoogd risico op ongevallen hebben als ze gedronken hebben, is het aangewezen om de Europese aanbeveling om de wettelijke alcohollimiet te verlagen van 0,5 naar 0,2 promille voor onervaren bestuurders. Deze lagere alcohollimiet is ook aangewezen voor professionele chauffeurs zoals bus- en vrachtwagenchauffeurs.
- Om de pakkans te verhogen, zou jaarlijks één bestuurder op drie moeten worden gecontroleerd.
- Voor de aanpak van recidivisten en zware overtreeders wordt de installatie van een alcoholslot aanbevolen.
- Omdat de controles op druggebruik vandaag complex en tijdrovend zijn, is de pakkans eerder klein. Vandaag wordt een vermoedelijke druggebruiker gescreend aan de hand van de 'testbatterij' (uiterlijke kenmerken doen druggebruik vermoeden). Is deze testbatterij positief, volgt een urinetest en bloedproef. Er gebeurt vandaag onderzoek naar eenvoudiger methoden zoals zweet- en speekseltesten. Het is dan ook aan te raden deze nieuwe technieken op de voet te volgen.
- De alcohol- en drugscontroles zijn een taak van de politie. Voor het luik handhaving moet dan ook worden samengewerkt met de federale overheid. De VSV kan de sensibilisatie voor haar rekening nemen in overleg met het BIVV.

4.2.4. Horecapersoneel kiest voor verantwoorde bediening

Met trainingsprogramma's voor horecapersoneel willen we de horeca aanzetten om verantwoord om te springen met de verstrekking van alcoholische drank. Zo kan de horeca mee voorkomen dat mensen dronken achter het stuur kruipen.

In samenwerking met het BIVV is de VSV de uitgelezen coördinator voor deze trainingen. De horecasector moet uiteraard betrokken worden bij de uittekening van het programma.

4.2.5. Meer controles voor veiliger vrachtverkeer

Het aantal ongevallen met vrachtwagens stijgt. Met gerichte controles kunnen we die stijging stoppen en ombuigen.

De belangrijkste oorzaken van een ongeval met vrachtwagens zijn:

- Rechtsafslaande beweging, manoeuvres en onvoldoende afstand houden
- Ladingverlies en de rol van de belading op het rijgedrag
- Wegwerkzaamheden, slecht zicht
- Buitenlanders die minder vertrouwd zijn met de Vlaamse situatie
- Gebruik van cruise-control
- Rijden bij vermoeidheid

Daarom wil het verkeersveiligheidsplan extra controles. Nieuwe technologie kan helpen:

- Rij- en rusttijden via digitale tachograaf
- Negeren van het inhaalverbod via (digitale) camera's
- Afstand houden
- Gordeldracht
- Afleiding achter het stuur
- Foutieve lading

Overdreven snelheid onder andere via (digitale) camera's

Controle behoort tot de kerntaken van de politie. De vervolging is dan weer de taak van de parketten. De invoering van voertuigtechnologie is een Europese materie.

De Vlaamse wegbeheerder is verantwoordelijk voor de plaatsing van digitale camera's. Vlaanderen zal ook blijven investeren in de uitwerking van nieuwe technieken die de controle kunnen verbeteren. Bijvoorbeeld: onbemande camera's voor de controle op tussenafstand en de weging van voertuigen via automatische weegsystemen (Weighing in motion).

4.2.6. Meer snelheidscontroles

Omdat overdreven snelheid zowel de kans op een ongeval als de ernst van het ongeval negatief beïnvloedt, willen een uitbreiding van de gerichte snelheidscontroles. Zo wordt het aantal snelheidsovertredingen teruggedrongen.

Om de pakkans te verhogen, is een combinatie van controles nodig: controles op gevaarlijke en willekeurig gekozen plaatsten, zichtbare en onzichtbare controles, bemande en onbemande controles. Om een publiek draagvlak te hebben voor het verhoogde aantal snelheidscontroles, zijn ondersteunende en sensibiliserende acties nodig.

Snelheidscontroles zijn een taak van de politie. De vervolging van overtreders gebeurt door de parketten. Politie en parket vallen onder bevoegdheid van de federale regering.

4.3. Krachtlijn 3:

Een efficiënt verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening

4.3.1. Een groter en veiliger fietsroutenetwerk

Om de veiligheid van de fietser te verhogen, wordt het bovenlokale fietsroutenetwerk verder uitgebouwd. Dit zowel op gewestelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau.

Het netwerk uitbouwen:

- Aanleg van fietsinfrastructuur langs gewestwegen
- Ondersteuning van andere wegbeheerders
- Aandacht voor bewegwijzering
- Aandacht voor voorzieningen (veilige stallingen)
- Vademecum Fietsvoorzieningen als leidraad
- Fietsmanager zorgt voor optimale afstemming van alle projecten

4.3.2. Betere herkenbaarheid van de snelheidsregimes

Met betere, herkenbare signalisatie worden de (onbewust gemaakte) snelheidsovertredingen teruggedrongen.

Goede informatie over de toegelaten snelheid via:

- Op korte termijn: goedkope markeringen of bakens (vb. specifieke markering op een weg waar 70 km/u mag worden gereden)
- Nieuwe technologie
- GPS geeft snelheidsbeperkingen aan
- snelheidskaart (zie verder)
- Op lange termijn: uniforme inrichtingsprincipes per type weg (wegencategorisering)

De herinrichting van wegen is de bevoegdheid van de wegbeheerders: gewest, provincies en gemeenten.

4.3.2. Wegen ingedeeld in categorieën – duidelijke, eenvormige hiërarchie

Met inrichtingsprincipes per type weg wordt ons wegennet veiliger. De weginrichting zal een duidelijke boodschap geven aan de weggebruiker over de functie van de weg en de risico's die met die functie verbonden zijn.

Wegcategorieën:

- Drie functies: stroomfunctie, verdeelfunctie, toegangsfunctie
- Schaalniveaus: hoofdweg, primaire, secundaire en lokale wegen
- Bebouwde kom, geen bebouwde kom
- Wegen voor autoverkeer
- Wegen voor fiets- en voetgangersverkeer

Twee deelacties:

- Inventarisatie – aanmaak databank
- Opmaak van een richtlijnenboek

Verschil maken tussen aanpassingen op korte en lange termijn:

Het Vlaamse gewest is verantwoordelijk voor de inventarisatie, de databank en de bepaling van de inrichtingsvereisten. Andere betrokkenen zijn de gemeenten en provincies.

4.3.3. Verkeersveiligheidsaudit

Door een verkeersveiligheidsaudit op te nemen tijdens het ontwerp van grote stedenbouwkundige en bouwkundige projecten vermijden we dat er achteraf 'foutjes' moeten worden rechtgezet.

Een verkeersveiligheidsaudit maakt deel uit van de ontwerpfase. Het ontwerp voor een project wordt getoetst aan checklists. Maar de ervaring en kennis van de auditoren is doorslaggevend.

Met de minister van Ruimtelijke Ordening moet worden afgesproken hoe de audit best wordt geïntegreerd.

4.3.4. Aangepaste infrastructuur voor motorrijders

Een 'Vademecum Motorrijders' moet ervoor zorgen dat de weginrichting ook voor motorrijders veilig is. Bij infrastructuraanpassingen of aanleg van nieuwe wegen wordt het vademecum een uitgangspunt.

4.3.4. Snelheidsdatabank

Isa is een voertuigsysteem dat een bestuurder de geldende snelheidslimiet aangeeft (of oplegt). Om ISA op grote schaal te kunnen gebruiken, moet een databank alle wegen en hun snelheidsbeperkingen verzamelen. Deze digitale wegenatlas en een GPS leveren de nodige informatie.

In kader van de aanvullende reglementen ontwikkelt de Vlaamse overheid een verkeersbordendatabank (inclusief snelheid).

4.3.5. Dynamische wegsignalisatie

Dynamische verkeersinfo brengt bestuurders op de hoogte van een veranderde, actuele situatie op de weg. Bijvoorbeeld te gebruiken bij SMOG, file, schoolomgevingen...

De dynamische info wordt aangepast door een verkeerscentrum of automatisch op basis van metingen.

De dynamische borden worden in eerste instantie best geplaatst op het hoofdwegenet. De situatie op deze wegen kan immers vrij vaak en snel veranderen.

4.3.6. Technologische vernieuwing in auto's

Nieuwe technologieën in auto's die de veiligheid van automobilisten kunnen verhogen moeten altijd opgevolgd worden door de Vlaamse overheid.

Onderzoek over het nut, de risicocompensatie en de reactie van de bestuurder bij aanwezigheid van de nieuwe technologieën is noodzakelijk.

Voorbeelden: gordelverklikker, remondersteuning, Alcolocks,...

4.3.7. Wegeninfrastructuur volgens 'design for all'

'Design for all' is een manier van ontwerpen die rekening houdt met de noden van alle weggebruikers. Dit principe streeft naar een verhoogde veiligheid en comfort voor alle weggebruikers. Vandaag worden openbare ruimten nog te vaak ontworpen met de auto als dominante weggebruiker. Ook met de belangen van kwetsbare weggebruikers moet rekening worden gehouden. De checklist met de principes van design for all worden opgenomen in de verkeersveiligheidsaudits.

4.4. Krachtlijn 4:

Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader

4.4.1. Aangepaste snelheden in woongebieden

Op plaatsen waar de zwakke weggebruiker een belangrijke plaats inneemt, kan de snelheidslimiet worden beperkt. In woongebieden (woonerven en verblijfsgebieden) kan zone 30 worden ingevoerd. De snelheidsverlaging wordt niet alleen aangeduid met

verkeersborden. Ook aanpassingen aan de weginfrastructuur (bijvoorbeeld verkeersdrempels of wegversmallingen), handhaving en sensibilisering zijn aangewezen. De beslissing om woongebieden om te vormen tot zone 30 is hoofdzakelijk de bevoegdheid van de gemeenten. Woongebieden liggen doorgaans op gemeentewegen.

4.4.2. Daytime Running Lights

Daytime Running Lights (DRL) wil zeggen dat automobilisten hun lichten ook overdag opzetten. Onderzoek moet uitwijzen welke effecten DRL hebben op de verschillende weggebruikers. Belangenorganisaties van zwakke weggebruikers hebben twijfels bij de maatregel. Fietsers en bromfietsers zouden minder zichtbaar zijn. Voetgangers worden mogelijk meer afgeschrikt door de koplampen. Scandinavisch onderzoek heeft alvast aangetoond dat een autobestuurder 13% minder kans heeft op een ongeval als hij zijn lichten ook overdag aanzet.

DRL verplicht maken is een federale bevoegdheid.

4.4.3. Administratieve afhandeling van boetes verlicht werklast politie en parket

Administratieve afhandeling van boetes worden afgehandeld zonder voorafgaande tussenkomst van een rechter. Het Vlaamse gewest mag straffen bepalen wanneer haar decreten niet worden nageleefd. Een administratieve geldboete behoort tot de mogelijke straffen. Zo zijn administratieve geldboetes al mogelijk bij schade aan het wegdek omdat een vrachtwagen te zwaar geladen is. Ook de overlastboetes van De Lijn zijn administratieve geldboetes.

Voordeel van een administratieve afhandeling is dat de procedure lichter is. Een lichtere procedure maakt meer controles mogelijk, wat dan weer de pakkans verhoogt. Dit systeem vergt extra Vlaamse controleambtenaren.

4.4.3. Aanvullende reglementen

Sinds 1 januari 2008 werden de aanvullende reglementen een gewestbevoegdheid. Elke afwijking op de algemene verkeerswet moet aangevraagd en aangeduid worden via een aanvullend reglement.

Voorbeeld: op gewestweg mag je volgens de algemene verkeerswet 90 kilometer per uur rijden. Bij aanvullend reglement kan worden vastgelegd dat die gewestweg een voorrangsweg wordt waar je 70 kilometer per uur mag rijden.

Concreet wil dit zeggen dat alle mogelijke signalisatie op de wegen onder de aanvullende reglementen valt. Bijvoorbeeld: verbodsborden, snelheidsbeperkingen, parkeerborden...

Er is voorzien om het project 'verkeersbordendatabank' (inclusief snelheid) te koppelen aan het decreet 'aanvullende reglementen'.

4.4.4. Verkeersveiligheid inbedden in andere beleidssectoren (horizontale inbedding)

Het verkeersveiligheidsbeleid staat niet los van de andere beleidsdomeinen. De link met ruimtelijke ordening en openbare werken is duidelijk. Maar ook volksgezondheid, onderwijs, het gelijkekansenbeleid, stedenbeleid hebben een invloed op verkeersveiligheid en worden zelf beïnvloed door verkeersveiligheid. De minister van Mobiliteit zal jaarlijks een volledige rapport verkeersveiligheid op de regering brengen.

Gemeenten engageren zich voor meer verkeersveiligheid met mobiliteitsplannen
Een gemeentelijk mobiliteitsplan legt de maatregelen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid voor 10 jaar vast. Verkeersveiligheid is één van de duurzame doelstellingen in een mobiliteitsplan. Maar vandaag is die doelstelling vaak al te vaag.

Daarom wil deze nieuwe maatregel in kader van de mobiliteitsconvenant ervoor zorgen dat de verschillende beleidsniveaus (gemeenten, provincies en het gewest) specifieke doelstellingen verkeersveiligheid formuleren. Zo engageren gemeenten zich om de verkeersonveiligheid te verbeteren. Op deze manier ontstaat er een grotere uniformiteit op vlak van verkeersveiligheidsmaatregelen.

De doelstellingen zullen ook worden opgevolgd en de resultaten geëvalueerd. Hiervoor moeten indicatoren worden ontwikkeld.

4.5. Krachtlijn 5: Bijzondere aandacht voor 'risico' doelgroepen

4.5.1. Verplicht kenteken voor bromfietzers

Bromfietzers lopen een hoog ongevalrisico. Vaak is dit het gevolg van risicogedrag. Meer dan de helft van de bromfietzers rijdt met een opgedreven voertuig, ongeveer de helft draagt zijn helm niet. Ook het meenemen van passagiers gebeurt niet altijd volgens de regels.

Daarom pleit het verkeerveiligheidsplan voor een verplicht kenteken voor alle bromfietzers. Een kenteken laat immers beboeting toe, en dus een gemakkelijkere handhaving. Om de invoering van het kenteken te ondersteunen, zal Vlaanderen de impact van een verplicht kenteken voor bromfietzers op verkeersveiligheid onderzoeken.

De invoering van een verplicht kenteken is de bevoegdheid van de federale minister van Mobiliteit.

4.5.2. Fietshelm en hesjes voor kinderen

Kinderen zijn extra kwetsbaar in het verkeer. Vlaanderen wil daarom campagne voeren om kinderen en hun ouders aan te zetten om te kiezen voor lichtgekleurde of retroreflectieve kledij. De campagne moet hen ook stimuleren om te kiezen voor een fietshelm.

4.5.3. Jonge bestuurders kiezen op risicomomenten beter niet voor de auto – wat zijn de alternatieven?

Jonge bestuurders, vooral de beginnende chauffeurs tussen de 18 en 20 jaar, zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. De ongevallen gebeuren opvallend vaker 's nachts en in het weekend.

Dit hoge ongevalrisico kan worden teruggedrongen als jongeren op deze risicomomenten een alternatief voor de auto hebben.

Vandaag bestaan al heel wat alternatieven:

- Nachtbussen
- Fuihbussen
- Bijkomend openbaar vervoer bij grote evenementen
- Collectieve taxi's
- TOV = Taxi + Openbaar Vervoer. De heenreis doe je met de bus of tram. Dit biljet geeft je korting op de terugreis met de taxi.
- Responsible Young Drivers of Drive Up Safety

Met de nodige communicatie-inspanningen kunnen we jongeren ook effectief op de hoogte brengen van de alternatieven. De betrokken partners (zoals De Lijn en de taxisector) spelen een belangrijke rol.

Het huidige aanbod moet ook worden geëvalueerd. Na evaluatie kan bekeken worden of afhankelijk van het beschikbare budget een uitbreiding van het aanbod wenselijk en mogelijk is.

4.5.4. Dode-hoekongevallen voorkomen

Sinds 2002 moeten alle Belgische vrachtwagens (meer dan 3,5 ton) uitgerust zijn met een anti-dodehoeksysteem (spiegel of camera). In 2011 zal de verplichting gelden in heel Europa. Toch is dit niet voldoende:

- Vaak stelt men vast dat de spiegels niet goed afgesteld zijn. Een gerichte communicatie kan vrachtwagenchauffeurs bewust maken van dit probleem

- Ook de fietsers (vaak het slachtoffer bij dode-hoekongevallen) moeten blijvend bewust gemaakt worden van de gevaren. Scholen en ouders kunnen hier hun steentje bijdragen. De overheid ondersteunt initiatieven rond verkeerseducatie.
- Vlaanderen (België) moet onderzoeken of anti-dodehoeksyste men ook verplicht moeten worden voor andere voertuigen zoals bestelwagens.

4.6. Krachtlijn 6:

Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid

4.6.1. Blijvend investeren in onderzoek over verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidsonderzoek zorgt ervoor dat de problemen (risicofactoren, risicozones, -gedrag...) duidelijker worden gedefinieerd en afgebakend.

- Onderzoekers en wetenschappers dragen met hun studies bij tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid.
- De Vlaamse overheid blijft daarom investeren in onderzoek. De opdracht (telkens voor 5 jaar) van het Steunpunt Verkeersveiligheid werd dit jaar verlengd. Ook de Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid blijft werk maken van onderzoek, met de ondersteuning van studiebureaus en onderzoekscentra.

4.6.2. De beschikbaarheid en kwaliteit van data verbeteren

Vandaag zijn er vele publieke instellingen die data rond verkeersveiligheid beheren. Bijvoorbeeld: FOD Economie - Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, FOD Mobiliteit en Vervoer, ...Goede data zijn essentieel voor gedegen verkeersveiligheidsonderzoek. Daarom wordt er werk gemaakt van een structurele verzameling van infrastructuur-, blootstellings- en ongevalsgegevens. De Vlaamse overheid dringt eveneens aan bij haar federale collega's om hun data beter beschikbaar te maken.

4.6.3. Monitoring aan de hand van indicatoren

De bedoeling is om betrouwbare indicatoren te ontwikkelen op vier niveaus:

- Letselongevallen
- Verkeersveiligheid
- Handhaving
- Blootstellingsdata
-

Op basis van deze set kan de impact van maatregelen worden gemeten en indien nodig, kan het beleid worden bijgestuurd.