

NOTA REALISATIE VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VLAANDEREN 2021-2025 – prioritaire maatregelen

Datum: 15 september 2023

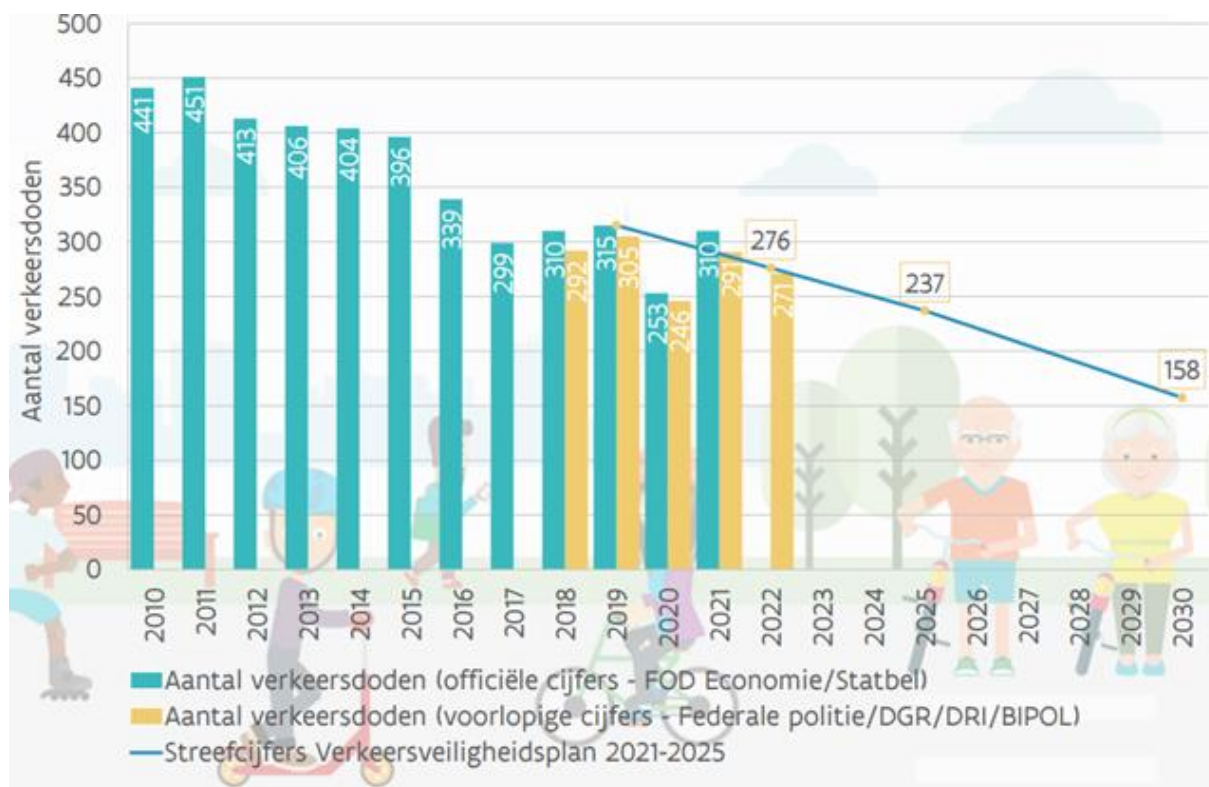
Auteurs: Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Gerry Peeters (Federale Wegpolitie), Dirk Lauwers (Universiteit Gent/Universiteit Antwerpen), Eddy Klynen (VSV), Gert Venken (VSV), Werner De Dobbeleer (VSV) en Ine Herten (VSV).

1. Inleiding

Deze nota vloeit voort uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Het meest recente verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse overheid dateert van juli 2021. In dat plan staat de actieve weggebruiker centraal. De verkeersveiligheidscijfers bij die doelgroep evolueren minder goed. Daarom worden voetgangers en fietsers voorop geplaatst. Het Verkeersveiligheidsplan moet helpen om het aantal verkeersslachtoffers opnieuw te doen dalen. Uiteraard is er oog voor de andere vervoerswijzen en voor domeinen die een problematische rol blijven spelen, zoals rijden onder invloed, overdreven en/of onaangepaste snelheid en afleiding. Concreet streeft het Verkeersveiligheidsplan naar een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030, ten opzichte van het referentiejaar 2019. Tegen 2040 wil het in Vlaanderen geen dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers meer in het verkeer. Vision Zero blijft de ultieme doelstelling, liever vandaag dan morgen, zegt het Verkeersveiligheidsplan. Het Verkeersveiligheidsplan zegt hiervoor maximaal aan te sluiten bij de Europese acties en doelstellingen, zodat een benchmark mogelijk wordt, én bij de Stockholm-verklaring.

2. Semestriële voortgangsrapportage

Uit de recentste semestriële voortgangsrapportage (februari 2023) op basis van de voorlopige ongevallencijfers voor 2022 bleek dat we nog steeds mijlener verwijderd zijn van de Vision Zero-doelstellingen. In vergelijking met 2021 jaar zijn er in Vlaanderen weliswaar 28 mensen minder gestorven in het verkeer, maar voor de vijf andere indicatoren van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen stelden we een toename vast (het totale aantal zwaargewonden, het totale aantal letselongevallen, het aantal dode en zwaargewonde voetgangers, het aantal dode en zwaargewonde fietsers en het aantal doden en zwaargewonden in ongevallen met jonge autobestuurders). Vooral de stijging van het aantal doden en zwaargewonden bij fietsers was opvallend.



(Bron: Departement MOW, Semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, februari 2023)

De Verkeersveiligheidsbarometer toont voor het 1^{ste} semester van 2023 een daling van het aantal verkeersdoden en het aantal letselongevallen in vergelijking met dezelfde periode in 2022. Toch blijft het aantal verkeersdoden te hoog en zijn er bijkomende maatregelen nodig om de doelstellingen te halen.

Tabel 29: Evolutie tussen het 1e semester van 2022 en het 1e semester van 2023 van het aantal letselongevallen en het aantal doden, per weggebruikerscategorie, Vlaams Gewest

	Letselongevallen				Doden			
	2022	2023	Evolutie 2022-2023		2022	2023	Evolutie 2022-2023	
			#	%			#	
Voetgangers	1.021	1.037	+16	+1,6%	21	16	-5	
Fietsers	4.625	4.324	-301	-6,5%	39	32	-7	
E-step gebruikers	402	363	-39	-9,7%	0	1	+1	
Bromfietsers	1.497	1.547	+50	+3,3%	6	4	-2	
Motorfietsers	653	564	-89	-13,6%	17	8	-9	
Auto-inzittenden	8.122	7.881	-241	-3,0%	46	51	+5	
Lichte vrachtwagen*	1.331	1.212	-119	-8,9%	15	15	+0	
Vrachtwagen*	635	624	-11	-1,7%	33	25	-8	
Vlaams Gewest	11.547	11.230	-317	-2,7%	142	122	-20	

(Bron: Vias Institute, Verkeersveiligheidsbarometer, augustus 2023)

Rekenhof

Het Rekenhof zei in juni 2022 in een verslag aan het Vlaams parlement: ‘Sinds 2001 geeft Vlaanderen zijn verkeersveiligheidsbeleid vorm in opeenvolgende beleidsplannen. De doelstellingen zijn stelselmatig aangescherpt, maar het recente Verkeersveiligheidsplan (VVP) 2021 stelt de doelstellingen 2025 en 2030 naar beneden bij (respectievelijk 25% minder slachtoffers en 158 verkeersdoden). De opeenvolgende Verkeersveiligheidsplannen zijn tot stand gekomen zonder evaluatie van de voorgaande plannen en de doelstellingen ervan zijn nooit behaald.’

Om ervoor te zorgen dat de ambities verkeersveiligheid wel worden gehaald en om te vermijden dat we in dezelfde situatie verzeilen zoals in het verleden doet het Vlaams Forum Verkeersveiligheid verschillende concrete voorstellen.

3. Vijf E's

De basisinstrumenten om rond verkeersveiligheid te werken, worden vaak omschreven als de 5 E's van verkeersveiligheid: engagement, engineering, enforcement, education en evaluation. Deze maatregelen hangen niet los van elkaar, maar beïnvloeden en versterken elkaar. Deze vijf pijlers vormen de ruggengraat van deze nota. Voor elke E vroeg het Vlaams Forum Verkeersveiligheid een specialist om een bijdrage.

Engagement

Engagement staat voor de creatie van betrokkenheid bij de verschillende groepen van actoren. Om succesvol aan verkeersveiligheid te werken, is het cruciaal dat alle relevante actoren het nut van de maatregelen inzien. Specialist: Gert Venken – VSV.

Engineering

Onder engineering situeren zich maatregelen op het vlak van technologie en infrastructuur. Het gaat dan zowel om voertuiguitrusting en -technologie als om aanpassingen aan de weginfrastructuur.

Specialist: Dirk Engels – Transport & Mobility Leuven.

Enforcement

Enforcement slaat op de regulering en de handhaving van de regels. In eerste instantie gaat het dan over wetgeving, politiecontrole en de bestraffing van overtreeders. Ook andere partijen kunnen enforcement als instrument hanteren. Zo kan een bedrijf controleren of werknemers de richtlijnen naleven en daar sancties tegenover stellen. Specialist: Gerry Peeters – Federale Wegpolitie.

Education

Education omvat het hele pakket aan educatie en sensibilisering. Bij 90% van de verkeersongevallen speelt het gedrag van de mens een rol. Om ongevallen te vermijden, moeten we daarom blijven sensibiliseren rond veilig verkeer en mobiliteit. Dat kan via verkeersopvoeding op school, de rijopleiding, campagnes, opleidingen en workshops in bedrijven. Specialist: Werner De Dobbeleer – VSV.

Evaluation

Tot slot moeten de maatregelen geëvalueerd en eventueel bijgestuurd worden. Specialist: Dirk Lauwers – professor Universiteit Gent/Antwerpen.

4. Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is een overlegplatform waarin alle betrokkenen op het vlak van verkeersveiligheid in Vlaanderen zetelen: overheid, politie, belangenorganisaties, beroepsverenigingen, onderwijsveld, onderzoekswereld en sociale partners. Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV) heeft enerzijds een overlegfunctie: de deelnemende organisaties zoeken naar afstemming en wisselen kennis en ervaring uit. Anderzijds formuleert het adviezen aan de Vlaamse regering om de verkeersveiligheid op de Vlaamse wegen te verbeteren.

Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen, is voorzitter van het VfV. Ondervoorzitter is Eddy Klynen, coördinator van de VSV. De VSV organiseert de vergaderingen van het forum.

O.a. de volgende adviezen en nota's werden uitgebracht:

- Nota Realisatie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 (2023)
- Advies Centrex Werfverkeer Verkeersbord F99c (2022)
- Nota Gemachtigd Opzichters (2021)
- Update nota zone 30 (2021)
- Aanbeveling nul-limiet alcohol in het verkeer (2019)
- Nota zone 30 (2018)
- Aanbeveling VME secundair onderwijs (2016)

- Aanbeveling fietshelmplicht (2015)
- Aanbeveling lichte gemotoriseerde tweewielers (2015)

5. Methode

Het is duidelijk dat het Vlaams Forum Verkeersveiligheid heel wat expertise in haar rangen telt en ook heel wat ervaring heeft met beleidsadviezen en -nota's. Deze nota bouwt verder op deze expertise en de inbreng van de specialisten. Tevens kregen alle leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid de mogelijkheid tot een eigen inbreng. Deze nota bundelt de belangrijkste aanbevelingen. Bij een selectie van de maatregelen werd rekening gehouden met de mate waarin de maatregelen bijdragen tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid op korte termijn en dit voor de actieve weggebruikers. Er werd hierbij gefocust op de maatregelen waarvoor Vlaanderen bevoegd is.

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is ook groot voorstander van bijvoorbeeld rijbewijs met punten en zerotolerantie voor rijden onder invloed van alcohol maar omdat dit federale bevoegdheden zijn, gaan we er in de nota niet expliciet op in. We zijn er immers van overtuigd dat Vlaanderen voldoende bevoegdheden heeft om het verkeer een stuk veiliger te maken.

6. Prioritaire maatregelen

Zoals gezegd hanteren we de vijf E's. Niet alleen is het de kapstok, maar de verschillende maatregelen versterken elkaar ook. Zo zal de impact van campagnes bijvoorbeeld groter zijn als ze hand in hand verlopen met gerichte handhaving. In de nota van 14 februari 2023 werden per E vijf concrete maatregelen voorgesteld. De nota met de 25 maatregelen is terug te vinden op <https://www.vsv.be/over-vsv/vlaams-forum-verkeersveiligheid/>.

Deze werd voorgesteld door de voorzitter van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid Cathy Berx in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 4 mei 2023. De Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken stelde dat ongeveer 95% van de acties uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen overeenkomen met de 25 maatregelen, ook al worden de meeste doelstellingen niet gehaald. Aan de auteurs van de nota werd daarom gevraagd om dit te nader te bekijken en het aantal maatregelen te beperken tot de meest prioritaire en deze af te toetsen aan het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Engagement

Prioritaire actie: zorg voor betrokkenheid

Vooraleer we met z'n allen aan meer verkeersveiligheid kunnen werken, moet iedereen weten wat er te doen staat. We moeten *betrokkenheid* creëren bij de verschillende groepen van actoren. Om succesvol aan verkeersveiligheid te werken, is het cruciaal dat alle relevante actoren het nut van de maatregelen inzien.

Alle actoren dienen verbonden te zijn met het ultieme doel van nul verkeersdoden. Zowel vanuit (lokale) overheden, bedrijven als burgers moet iedereen zijn steentje bijdragen voor een doorgedreven veiligheidscultuur.

Huidig Vlaams verkeersveiligheidsplan

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan verwijst vanaf het voorwoord al naar het belang van engagement van alle belanghebbenden om tot een gedegen verkeersveiligheidsbeleid te komen. Met de oprichting van de Alliantie Veilig Onderweg (AVO) werd een nieuwe governancestructuur op poten gezet die het gevestigde Huis van de Verkeersveiligheid dient te vervangen. Om deze belangrijke engagementsdoelstelling kracht bij te zetten zijn echter bijkomende acties nodig waarin alle actoren worden betrokken om mee hun schouders te zetten onder meer verkeersveiligheid. Om de ambities van het Verkeersveiligheidsplan hard te maken is meer betrokkenheid en dus engagement nodig. Als dat onvoldoende blijkt, dienen we bijkomende maatregelen te nemen.

Acties

- Geef het Vlaams Forum Verkeersveiligheid adviesbevoegdheid. Consulteer op deze manier het brede werkveld en haar experts in de opmaak, opvolging en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid.
- Betrek lokale overheden, politiezones en bedrijven in de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.
 - Maak lokale besturen en politiezones medeverantwoordelijke door lokale verkeersveiligheidsdoelstellingen te verankeren.
 - Motiveer bedrijven om dezelfde veiligheidscultuur toe te passen tijdens woon-werk- en dienstverplaatsingen dan op de werkvloer.
- *Practice what you preach*. Geef vanuit de Vlaamse overheid het goede voorbeeld voor meer verkeersveiligheid van en naar het werk.
 - Organiseer verkeersveiligheids- en opfrissingscursussen voor werknemers.
 - Neem verkeersveiligheid mee op als criterium voor openbare aanbestedingen.

Engineering

Prioritaire actie: aanpassen snelheidsregimes

Een goede inrichting van onze weginfrastructuur die veilig is voor elke verkeersdeelnemer, is een belangrijke voorwaarde om het aantal ongevallen te verminderen en meer nog, om het aantal doden en zwaar gewonden als gevolg ervan te beperken en tot 0 te herleiden (het doel van het verkeersveiligheidsbeleid). Vlaanderen heeft – ondanks de grote en positieve inspanningen op dit moment - hier nog een lang traject af te leggen, niet alleen voor het oplossen van de gevaarlijke punten maar ook op vlak van de inrichting van alle onderdelen van ons multimodaal verkeerssysteem. Daarom is in parallel met de huidige aanpak een algemene actie op korte termijn nodig op vlak van de in vele ongevallen nl. de snelheid van het autoverkeer.

De kans dat de interactie tussen autoverkeer en tussen autoverkeer en voetgangers en fietsers tot een ongeval leidt en dat dit ongeval resulteert in dodelijke en zwaar gewonde slachtoffers is immers veel groter bij hogere snelheid. Zowel stopafstanden maar ook de kracht van een botsing verviervoudigen quasi bij het verdubbelen van de snelheid. Zelfs bij een goede inrichting van de weginfrastructuur is het essentieel deze snelheid goed te kiezen, ook in functie van de snelheid van de zwakste verkeersdeelnemer in een (potentieel) conflictpunt.

Ervaringen in vooral Scandinavië en ook de ongevalstatistieken en ongevalanalyses tonen dat *het verlagen van de snelheid, rekening houdend met de meest kwetsbare verkeersdeelnemer, op korte termijn en op kost-efficiënte wijze tot minder ongevallen en vooral minder ernstige slachtoffers leidt*. Daarbij moeten en mogen we niet wachten op een gewijzigde inrichting. Het doordacht en gedifferentieerd verlagen van de snelheid van het autoverkeer, ondersteund door duidelijke communicatie, en waar mogelijk ondersteund door handhavingsacties, resulteert in een sterk verhoogde verkeersveiligheid. Zelfs zonder handhaving zal een belangrijk deel van de autobestuurders hun snelheid aanpassen en zullen anderen moeten volgen in de drukke verkeersstromen die we hebben.

Op korte termijn dient waar nodig een aanpassing van het snelheidsregime doorgevoerd te worden in het Vlaamse wegennet afhankelijk van de functie van de weg maar vooral in relatie met de soort interactie tussen verkeersdeelnemers op deze weg:

- Snelheid bovenlokale wegen: 70kmkm/uur, maar 50km/uur als de inrichting de veiligheid van fietsers en voetgangers niet voldoende ondersteunt o.m. bij
 - Aanliggende smalle fietspaden
 - Geen fietspaden
 - Oversteekplaatsen (zowel geregeld als niet- geregeld)
- Snelheid woonzones/ activiteitenzones : 30 km/uur inclusief hoofdassen (uitgezonderd wegen die geen verblijfsfunctie hebben en waar de verkeersdeelnemers gescheiden zijn met geregelde veilige interactiepunten)
- Uitbreiding 30 km zone buiten bebouwde kom op basis van veiligheidsanalyse

Naast een gebiedsdekkende aanpak gestuurd door een screening van het wegennet, is ook een specifieke focus op deze aanpak in de lopende acties van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan nodig. Voor de wegen in beheer van de Vlaamse overheid gebeurt dit logischerwijze door AWV. Echter in parallel daarmee is het nodig dat ook alle gemeenten voor hun wegennet een gelijkaardige aanpak hanteren. De aanpak van AWV kan hen daarbij inspireren en motiveren.

Huidig Vlaams verkeersveiligheidsplan

Momenteel is er geen maatregel die specifiek gericht is op het aanpassen van het snelheidsregime in functie van het gebruik van elke weg of wegdeel door de verschillende modi. Een dergelijk maatregel zou logischerwijze uitgaan van een screening van het wegennet waarbij afhankelijk van de interactie op de weg tussen de verkeersdeelnemers, afhankelijk van de inrichting in de langsricting of de voorkomende oversteken of kruisingen, keuzes worden gemaakt over het snelheidsregime.

In de bestaande maatregelen zou het principe ‘aangepast snelheidsregime in functie van de interactie tussen de verkeersdeelnemers’ wel als prioritair principe moeten/kunnen gehanteerd worden. Dit gebeurt echter niet.

Een voorbeeld ervan in maatregel 1 van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan: *Er wordt meer ingezet op kwalitatieve, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur.*

Voor het ontwerp van de fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het nieuwe Vademecum Fietsvoorzieningen. Voor het profiel van de weg wordt daarbij een goed Afwegingskader “scheiden of mengen” en keuze type fietsinfrastructuur (A.2.) voorgesteld. Als dit wordt gevolgd dan zal de nieuwe inrichting overeenkomen met het gepast snelheidsregime en is er geen verdere aanpassing nodig. Als dit echter niet gevolgd wordt dan moet het snelheidsregime verlaagd worden zodat voldaan wordt aan de voorgestelde concepten in het Vademecum. Dit zou zo in de richtlijnen scherp gesteld en ook effectief doorgevoerd moeten worden bij de projecten. Ook bij projecten van structureel onderhoud zou het voorgestelde afwegingskader moeten worden gevolgd. *Als dit niet kan worden gevolgd, moet de snelheid worden verlaagd.*

Education

Prioritaire actie: de aanbevelingen betreffende de rijopleiding verder realiseren

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan vermeldt specifieke streefcijfers voor het aantal slachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar). Voor 2025 ligt het streefcijfer op maximaal 296 doden en zwaargewonden. Dit streefcijfer werd in 2021 reeds bereikt, maar in 2022 opnieuw overschreden (op basis van voorlopige cijfers afkomstig van de Federale Politie). De dalende trend op langere termijn die we tot 2020 konden waarnemen, lijkt te zijn gestopt. Voor 2030 ligt het streefcijfer op maximum 197 doden en zwaargewonden. Om dit cijfer te bereiken, moet het aantal slachtoffers met ongeveer 14 per jaar afnemen. Een verbeterde rijopleiding en -examens kunnen hiertoe bijdragen (ETSC, 2021).

Het Verkeersveiligheidsplan voorziet een verbetering van de rijopleiding en de theorie- en praktijkexamens voor het rijbewijs B op basis van een voorafgaande evaluatie (maatregel 15). De resultaten van de evaluatie werden in 2022 voorgesteld (Cuenen et al., 2022). Het evaluatierapport bevat meer dan 50 aanbevelingen verspreid over 10 domeinen, hieruit selecteerden de onderzoekers de 10 belangrijkste (één aanbeveling per domein):

1. Voorzie één gecentraliseerd overzicht van alle ondersteuningsmiddelen (bv. website) die kandidaat-bestuurders kunnen raadplegen.
2. Voer een aangepast vormingsmoment voor begeleiders terug in om de wegcode op te frissen en praktische tips te geven.
3. Voer een langere oefenperiode in van minimum 5 maanden als toelatingsvoorwaarde voor het praktijkexamen.
4. Pas de invulling van het terugkommoment inhoudelijk aan, zowel op vlak van theorie als praktijk, met bijzondere aandacht voor rijhulpsystemen.

5. Verduidelijk de formulering van zowel vragen als antwoordopties van het theorie-examen en varieer de vraagvormen door invul-, sorteer- en aanklikvragen te voorzien, naast enkel meerkeuzevragen.
6. Organiseer een aparte (online) risicoperceptietest in het midden van de oefenperiode in plaats van als onderdeel van het praktijkexamen. Voorzie meerdere vragen en stel vragen tijdens de video in plaats van achteraf.
7. Zorg voor een mix van gemakkelijke en moeilijke manoeuvres tijdens het praktijkexamen door het lotingsysteem aan te passen.
8. Verplicht zowel het rijden op verkeersborden als op GPS om het zelfstandig rijden te optimaliseren.
9. Maak rijlessen verplicht bij VRB 36 (voorlopig rijbewijs model 36) en voeg een verplicht onafhankelijk rijexamen toe na 20u rijles bij VRB 18 (voorlopig rijbewijs model 18).
10. Voer een puntensysteem in voor beginnende bestuurders tijdens de eerste 2 jaar na het behalen van het rijbewijs.

Intussen werden vier aanbevelingen geconcretiseerd: de manoeuvres tijdens het praktijkexamen werden in twee categorieën opgedeeld naargelang de moeilijkheidsgraad; vanaf 1 oktober 2023 wordt de gps een verplicht onderdeel van het praktijkexamen voor het rijbewijs; vanaf 1 maart 2024 wordt het verplichte vormingsmoment voor begeleiders opnieuw ingevoerd en wordt de minimale oefenperiode verlengd tot 5 maanden. Voor de realisatie van de overige zes aanbevelingen is op dit ogenblik geen concrete planning voorzien. Het is aangewezen om hier verder werk van te maken.

Prioritaire actie: fietseducatie buiten het onderwijs stimuleren

Van de zes streefcijfers in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan kent het aantal doden en zwaargewonden onder fietsers de meest zorgwekkende evolutie. Sinds 2018 is er sprake van een stijgende trend, met in 2022 de sterkste stijging op jaarbasis van de voorbije tien jaar (+12,9% volgens de definitieve ongevallencijfers van Statbel). In 2022 zijn fietsers de groep met het grootste aandeel doden en zwaargewonden in het Vlaamse verkeer, ruim voor de auto-inzittenden. Om het streefcijfer voor 2030 (maximaal 462 doden en zwaargewonden) te bereiken, moet het aantal slachtoffers in de periode 2023-2030 meer dan halveren (-58%).

Een geïntegreerde aanpak waarbij maatregelen inzake infrastructuur, voertuigtechnologie, educatie, sensibilisering en handhaving elkaar aanvullen is aangewezen om het aantal slachtoffers onder fietsers terug te dringen ([European Commission, 2022](#); [ETSC, 2020](#)). Verdere ontwikkeling van verkeerseducatie zou de fietsveiligheid kunnen verbeteren. Naast het verbeteren van kennis en vaardigheden lijkt het daarbij relevant om te focussen op hogere-ordevaardigheden zoals risicoperceptie ([European Commission, 2022](#); Lehtonen et al., 2016; Zeuwts et al., 2017). Fietsers trainen om verkeerssituaties correct te kunnen voorspellen en het gedrag van andere weggebruikers te kunnen beoordelen, is aangewezen (ETSC, 2012; ETSC, 2020). Dergelijke vormingen zijn zeker aan te raden voor fietsers die overstappen van een gewone naar een elektrische fiets, of van een elektrische fiets naar een speedpedelec. Hierbij gaat het meestal om volwassen gebruikers die buiten de context van de verkeerseducatie in het onderwijs vallen. Andere kanalen zijn dus aangewezen om deze doelgroep te bereiken.

Ook het vrijwillige gebruik van de fietshelm kan daarbij worden gepromoot (Van Schagen, 2023). Een veralgemeend gebruik van fietshelmen zou het aantal zware hoofd- en hersenletsels bij fietsers kunnen verminderen. Bij het promoten van fietshelmgebruik is het belangrijk om een evenwichtige boodschap te geven die mensen niet ontmoedigt om te fietsen ([ETSC, 2020](#)).

Enforcement

Prioritaire actie : voorzie een dataplatform

Bewust en efficiënt handhaven is *datagericht handhaven* en start met een goed beleid, gebaseerd op betrouwbare informatie. Vandaag zijn er zeer veel informatiebronnen beschikbaar, maar zijn ze niet consulteerbaar op een centrale plaats of binnen een uniek platform.

Een dataplatform dat de nuttige informatie, in verschillende lagen, kan samenbrengen en daarenboven op een éénvoudige wijze geconsulteerd kan worden met leesbare rapporten, kan een stimulans zijn voor verschillende partners en stakeholders om in een ecosysteem van datasharing toe te treden. Een dergelijk platform hoeft niet persé los of in de weg te staan van andere initiatieven, zoals bv. Mobilidata. Integendeel dit kan zeker complementair zijn.

In het platform kunnen data van verschillende origine samengebracht worden, zowel open data als geaggregeerde en geanonimiseerde data, objectieve en subjectieve data over/van:

- Verkeersindicatoren
- Statistische gegevens verkeersinbreuken (DRI/FedPol – CBE Justitie - ...)
- Ongevallen gegevens (politie – eventueel Assuralia)
- Floating Car data (Via, Be-mobile, Coyote, Waze,...)
- Gevaarsmeldingen via app's (Waze, Coyote, meldpunt wegen, meldpunt fietspaden,...)
- Statistische gegevens handhavingsinspanningen / eigen metingen
- Community metingen telraam
-

Alles met de bedoeling om risico's snel te kunnen achterhalen en handhaving aan te passen aan het mogelijke risicogedrag (snelheid, rijden onder invloed, afleiding) en de risicoplaats (punt of zone). De verschillende lagen kunnen ook vergelijkingen en effecten mogelijk maken.

Door partners en stakeholders met elkaar te verbinden kan handhaving een breder veld bespelen dan alleen maar politie- en controlediensten. Verkeershandhaving en verkeersveiligheid maken immer integraal deel uit van een verbeterde en duurzame mobiliteit, alhoewel ze nu nog te dikwijls als een afzonderlijke niche beschouwd worden.

Vlaams Verkeersveiligheidsplan

Op dit moment staat er niets expliciet in het verkeersveiligheidsplan over een uit te werken platform of ecosysteem voor data- uitwisseling in het kader van verkeersveiligheid.

Wel past dit in de visie rond de MIA-proeftuinen. Innovatieve aanpak om met een andere blik naar verkeersveiligheid te kunnen kijken. Anderzijds moet het ook bijdragen tot een verbeterde planning en efficiëntere aanpak van de killers zoals in punt 23 van het verkeersveiligheidsplan geformuleerd is.

Prioritaire actie : Zet in op innovatie

Het vaststellen van afleiding achter het stuur op een geautomatiseerde manier blijft vandaag onmogelijk door juridische discussies over de beschikbare technologie. Het wetgevend kader, voornamelijk op vlak van de verwerking en privacy, blijkt daarbij een struikelblok te zijn. Intussen blijven we volgens een schatting van VIAS (staten generaal verkeersveiligheid van 2021) jaarlijks tot 150 verkeersdoden tolereren door afleiding.

In Australië onderzoekt men de inzet van AI-technologie om rijlijnen van voertuigen te analyseren en het risico van de rijbewegingen te bepalen. Ook in Nederland wil de universiteit van Maastricht deze technologie verder onderzoeken. Een dergelijk systeem kan een gerichtere controle van risicogedrag mogelijk maken. Net als onze Weigh in motion (WIM) kan dit de efficiëntie van de controles, en het inperken van risico's drastisch verhogen. Wanneer een controle op basis van menselijke selectie gebeurt, is er in ongeveer 15-20% van de gevallen een overtreding vastgesteld. Gebeurt de controle na selectie van een WIM-systeem dan verhoogt dat percentage tot 83% (wegenenverkeer.be/controles/vachtvervoer/weigh-motion). De studies in Nederland tonen gelijkaardige percentages bij 'afwijkende rijlijnen'. De vastgestelde overtredingen zijn veelal rijden onder invloed van alcohol/drugs of afleiding achter het stuur.

Wij willen aanbevelen om vanuit Vlaanderen vinger aan de pols te houden met de Nederlandse onderzoekers.

Prioritaire actie : optimaliseer de snelheidshandhaving

Bemande snelheidscontroles blijven nodig om op segmenten, waar geen trajectcontrole mogelijk is of waar geen vaste installatie geplaatst kan worden, de snelheid te handhaven. Bovendien zorgen ze voor een verhoging van de pakkans door hun relatieve onvoorspelbaarheid en dynamische inzet.

Momenteel stelt een bevoegd persoon zijn toestel op, controleert de werking en houdt op een document of elektronisch de geflitste voertuigen bij. Niettegenstaande komt de informatie van de overtredingen op een laptop bij de bevoegd persoon, die onmiddellijk de mogelijkheid heeft om na te gaan of de foto correct is en wel degelijk de voorbijrijdende snelheidsovertreder betreft.

Na de controle worden de resultaten van de sessie op een informatiedrager overgezet om verwerkt te kunnen worden, daarbij worden de 'manueel' bijgehouden lijsten gebruikt om nogmaals te vergelijken.

In een tijd waar mobile office (focus, besecure) voorhanden zijn, is dit een kafkaïaanse wijze van werken. Vlaanderen kan hier stimuleren om het proces te optimaliseren. Een aantal dienstenleveranciers hebben de technische oplossingen om, mits kleine aanpassingen, tijdens de controles zelf de verwerking mogelijk te maken. Zeker voor GAS5 en onmiddellijke inningen via CBE-Justitie, waar een automatische en papierloze dataflux in plaats gesteld is, kunnen we enorm veel capaciteit winnen. Deze capaciteit kan het aantal bemande controles drastisch doen toenemen. Uitzonderingen zullen er steeds zijn en moeten dus voorzien worden in de programmatie zodat deze vaststellingen alsnog op een later tijdstip verwerkt kunnen worden (snelheden met intrekking rijbewijs, bijkomende overtredingen, acties met interceptie...)

Innovatie en optimalisatie in het Verkeersveiligheidsplan

Punt 23 van het verkeersveiligheidsplan stelt dat het aantal controles van en de handhavingssystemen voor overdreven snelheid en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs en afleiding achter het stuur worden verhoogd en geoptimaliseerd. De uitgebrachte aanbevelingen sluiten hier naadloos op aan.

Evaluation

Prioritaire actie : Monitor en evalueer beleidsprogramma

Evaluatie en monitoring sluiten een efficiënte beleidscyclus. In Vlaanderen denken we al te vaak dat na uitvoering van een verkeersmaatregel het beleid tevreden kan zijn en succesvol kan genoemd worden. Traditioneel is evaluatie de zwakke - zeg maar de vergeten - schakel in het Vlaams verkeers(veiligheids)beleid. Na uitvoering moeten we checken of de gerealiseerde projecten en beleidsacties het effect hadden waar we van uitgingen. Als we dat niet doen dreigen we zaken die uiteindelijk niet bijdragen tot de verkeersveiligheid of zelfs fouten eindeloos te herhalen. Droeg de aanleg van de fietspaden effectief bij tot de vermindering van het aantal fietsongevallen? Monitoring komt nog een stap vroeger en gaat over beleid in realisatie. Daarbij staat de vraag centraal of het gevoerde beleid volstaat om de beoogde doelstellingen te halen en ook of de beleidsacties die gepland waren om die doelstellingen te halen effectief uitgevoerd werden of minstens in uitvoering zijn. De beleidsdoelstellingen op vlak van verkeersveiligheid in Vlaanderen zijn helder: ze staan in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Daarin staan expliciete targets over het verminderen van het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers, ook bij specifieke groepen als actieve verkeersdeelnemers. En ook wat te doen staat uitvoerig vermeld: niet minder dan 37 maatregelen die het Vlaams beleid wil ondernemen op vlak van Verkeersveiligheid staan er vermeld. Het toetsingskader is er: nu nog scherper monitoren?

Bij projecten zijn de doelstellingen meestal niet concreet aangegeven: hoeveel verkeersdoden hopen we te vermijden met de aanleg van een fietspad op een bepaalde verbindingsweg, met de installatie van een 'maximaal' conflictvrije verkeerslichtenregeling op een bepaald kruispunt, ...?

Maar uiteraard is het van belang het effect van die maatregelen te meten. Liefst om als die ingrepen weinig of geen effect hebben ze bij te stellen, meer gedurfde ingrepen te doen of flankerende maatregelen te nemen.

Hoewel we er geen traditie in hebben kennen we toch van een aantal projecten de effecten: een trajectcontrole op de E17 te Erpe-Mere leidde tot ongeveer de helft minder zware ongevallen. En het programma van maximaal conflictvrij maken van lichtregelingen leidde er tot een kwart minder ongevallen. Maar ook in het buitenland zijn interessante evaluaties bekend die beleid bij ons kunnen (her)oriënteren: invoering van 30km/u als standaard in bebouwde kom leidt tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 20% à 40%. Deze en andere evaluaties inspireerden de bijdragen omtrent de andere E's in deze nota.

Verkeersveiligheidsplan

Monitoring en evaluaties zouden moeten kunnen bijdragen tot het zo nodig bijstellen of aanscherpen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Momenteel wordt er regelmatig en uitvoerig een monitoring uitgevoerd. Die monitoring beschrijft de evolutie van de voornaamste trends qua ongevallen en beschrijft ook wel of die in lijn liggen met de doelstellingen. Ook de beleidsinspanningen die gebeurden worden zeer gedetailleerd beschreven en getoetst aan wat het voornemen was in de beleidsplanning. Wat ontbreekt is het toetsen of de genomen maatregelen effect hadden en hoe groot dat effect is, en of kan verwacht worden dat alle maatregelen samen volstaan om de doelstellingen van het plan te halen. Alvast in Nederland – dat gelijkaardige ambities heeft als Vlaanderen op vlak van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers rekende het gezaghebbende verkeersveiligheidsonderzoekinstituut SWOV uit dat de maatregelen die in het Nederlandse verkeersveiligheidsplan staan niet zullen volstaan. Dergelijke berekening ontbreekt in Vlaanderen.

Daarom stellen we voor dat de monitoring van het Verkeersveiligheidsplan aangescherpt en uitgebreid wordt en dat zeker volgende programma-elementen geëvalueerd worden op hun effecten op het vlak van verkeersveiligheid (vermindering slachtoffers of indicatoren als gereden snelheid):

- Wat is het effect van gedane investeringen in fietspaden?
- Wat is het effect van de veralgemening van max 70 km/u op gewone gewestwegen buiten bebouwde kom?
- Wat is het effect van invoering van max 30 km/u als standaard in bebouwde kommen (waar dit werd toegepast)?
- Wat is het effect van trajectcontroles op de snelwegen en op de gewestwegen? Wat is het effect van het programma 'aanpak zwarte punten'?

- Wat is het effect van de verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers op gewestwegen?
- Wat is het effect van het programma om verkeerslichtenregeling ‘maximaal conflictvrij’ te maken?

Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zou ook in het onderzoek moeten aangeven dat bij projectprocessen evaluatie standaard is voorzien (dat was ook reeds het geval bij de convenantgebonden projecten begin deze eeuw maar werd quasi nooit toegepast.) Daarom zou in eerste instantie kunnen gezocht worden naar een aantal pilootstudies met name in volgende domeinen:

- Wat is het effect van aangepaste snelheidslimieten (bv 100 km/u op de R0)?
- Wat is het effect van een nieuw aangelegd fietspad op gewestweg Nx?
- Wat is het effect van de aanpak zwart punt op kruispunt NxNy?
- Wat is het effect van de trajectcontroles op de Exy?
- Hoeveel veiliger is de doortocht na herinrichting in gemeente Z geworden?
- Wat is het effect van de verkeersveiligheidscampagne met thema T?

7. Besluit

In juli 2021 keurde de Vlaamse regering het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen goed. Hierin zijn ambitieuze doelstellingen opgenomen. Uit de semestriële voortgangsrapportage blijkt jammer genoeg dat de doelstellingen niet gehaald worden. Om de doelstellingen toch te bereiken stelde het Vlaams Forum Verkeersveiligheid 25 maatregelen voor. Uit deze maatregelen werden de meest prioritaire maatregelen vastgelegd en verder geconcretiseerd.

Deze prioritaire acties zijn noodzakelijk. Het is de overtuiging van het Forum dat de doelstellingen anders niet gehaald worden.

8. Bronnen

- Car Expert (2023). New AI camera can detect if a driver is drunk behind the wheel. <https://www.carexpert.com.au/car-news/new-ai-camera-can-detect-if-a-driver-is-drunk-behind-the-wheel>
- Cuenen, A., Brijs, T., Polders, E., Dirix, H., Brijs, K. (2022). Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen van rijbewijs categorie B. Instituut voor Mobiliteit / Universiteit Hasselt. https://documentserver.uhasselt.be/bitstream/1942/37443/1/Finaal_eindrapport_Evaluatie_vernieuwe_rijopleiding_uhnjif.pdf
- ETSC (2012), Raising the Bar – Review of Cycling Safety Policies in the European Union, <http://goo.gl/3hwdui>
- ETSC (2020). How safe is walking and cycling in Europe? PIN Flash Report 38. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf
- ETSC (2021). Reducing road deaths among young people. PIN Flash Report 41. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf

- European Commission (2022). Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-06/road_safety_thematic_report_cyclists.pdf
- Lehtonen, E., Havia, V., Kovanen, A., Leminen, M., & Saure, E. (2016). Evaluating bicyclists' risk perception using video clips: Comparison of frequent and infrequent city cyclists [Article]. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 41, 195-203. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.04.006>
- Rekenhof (2022). Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid. <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1650282>
- Statbel (2023). Verkeersongevallen 2022. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>
- SWOV (2022). Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030? <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-08.pdf>
- Van Schagen, I. (2023). De fietshelm en manieren om vrijwillig gebruik te stimuleren. Een inventarisatie van ervaringen in Nederland en elders. SWOV, Den Haag, 2023. <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2023-07.pdf>
- Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1626161661/20210709_MOW_Verkeersveiligheidsplan_Vlaanderen_2021-2025_DEF_nrwbw7.pdf
- Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2023). Semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 februari 2023. [PowerPoint-presentatie \(vlaanderen.be\)](https://www.vlaanderen.be/PowerPoint-presentatie-vlaanderen.be)
- VIAS Institute (2023). Verkeersveiligheidsbarometer. <https://www.vias.be/storage/main/barometer-2023-q2-nl.html>
- Yannis G. (2022). 30km/h Speed Limit for Safer, Healthier and Greener Cities. [30km/h Speed Limit for Safer, Healthier and Greener Cities – George Runs 30x30 \(georgeruns30x30.com\)](https://www.georgeruns30x30.com/30km/h-Speed-Limit-for-Safer-Healthier-and-Greener-Cities-George-Runs-30x30)
- Zeuwts, L. H. R. H., Vansteenkiste, P., Deconinck, F. J. A., Cardon, G., & Lenoir, M. (2017). Hazard perception training in young bicyclists improves early detection of risk: A cluster-randomized controlled trial [Article]. Accident Analysis and Prevention, 108, 112-121. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.08.024>