

Inhoud

Woord vooraf	6
Samenvatting.....	7
DEEL 1 VERKEERSVEILIGHEID IN VLAANDEREN	11
Hoofdstuk 1 - Analyse verkeersveiligheid in Vlaanderen	11
1.1 Kerncijfers en prognoses	11
1.1.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden	11
1.1.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden	13
1.1.3 Evolutie van het aantal lichtgewonden.....	14
1.2 Hoe situeert Vlaanderen zich ten opzichte van België en de andere gewesten?.....	15
1.3 Een vergelijking met Europa	16
1.4 Ongevallenbetrokkenheid volgens vervoermodus	17
1.4.1 Voetgangers	17
1.4.2 Fietsers	18
1.4.3 Bromfietsers.....	19
1.4.4 Motorrijders	20
1.4.5 Automobilisten.....	22
1.4.6 Lichte vrachtwagen en vrachtwagen	24
1.4.7 Openbaar vervoer	25
1.4.8 Eenzijdige ongevallen.....	26
1.5 Geslachts-, locatie en tijdskenmerken	27
1.5.1 Geslacht.....	27
1.5.2 Locatie	27
1.5.3 Tijdskenmerken.....	27
1.6 Risico en letselernt – Verkeersonveiligheidsfenomenen	28
1.6.1 Snelheid.....	28
1.6.2 Alcohol.....	29
1.6.3 Persoonlijke beveiligingsmiddelen.....	29
1.6.4 Afleiding	29
1.6.5 Andere verkeersonveiligheidsfenomenen	30
1.7 Attitude ten opzichte van verkeersveiligheid	31
1.8 Extreem gedrag of kleine fouten met grote gevolgen?	32
1.9 Conclusie	33

Hoofdstuk 2 - Maatregelen en beleidsruimte in een evoluerende context.....	35
2.1 Educatie.....	36
2.2 Infrastructuur en voertuigen.....	36
2.3 Regelgeving en handhaving.....	37
2.4 Ongevallenregistratie, analyse en onderzoek.....	38
2.5 Engagement	39
Hoofdstuk 3. Beleidsvisie & Doelstellingen.....	40
3.1 Beleidsvisie	40
3.2 Overkoepelende doelstelling	40
3.3 Streefcijfers	40
Hoofdstuk 4. Maatregelenpakket	43
4.1 Methodiek.....	43
4.1.1 Netwerkvorming	46
4.1.2 Verkeersveiligheid is geen eiland – ruimere beleidskader.....	46
4.1.3 Externe invloedsfactoren / trends	46
4.2 Eén pakket, vijf pijlers	46
4.2.1 Pijler 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag	47
4.2.2 Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën.....	47
4.2.3 Pijler 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid.....	47
4.2.4 Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid	47
4.2.5 Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering.....	48
4.3 Uitvoering.....	49
4.3.1 Middelen	49
Literatuurlijst.....	50
BIJLAGE: Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid tijdens de afgelopen jaren: Een Terugblik.....	53
1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer	53
1.1 Verkeersveiligheid in het secundair onderwijs	53
1.2 Vanuit levenslang leren in het verkeer naar een rijopleiding in stappen	53
1.3 Vervolmaking motorrijders	54
1.4 Verkeersgetuigen	54
1.5 Veiligheidscultuur bedrijven.....	55
2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag	55
2.1 Uitbreiding alcohol- en drugscontroles	55

2.2 Stimuleren verantwoordelijke bediening horeca.....	56
2.3 Handhaving zwaar vervoer.....	56
2.4 Snelheidscontroles	56
3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening.....	57
3.1 Uitbouw van een veilig fietsrouten netwerk.....	57
3.2 Wegencategorisering	57
3.3 Verkeersveiligheidsaudits.....	57
3.4 Aangepaste infrastructuur voor motorrijders.....	57
3.5 ISA-snelheidskaart	58
3.6 Dynamische signalisatie	58
4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader	58
4.1 Aangepaste snelheden in verblijfsgebieden.....	58
4.2 Aanvullende reglementen	58
4.3 Horizontale inbedding verkeersveiligheid.....	58
5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen.....	59
5.1 Fietshelm en hesjes voor kinderen.....	59
5.2 Maatregelen ter voorkoming van dodehoekongevallen.....	60
6 Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid	60
6.1 Onderzoek	60
6.2 Data.....	61

Tabellen

Tabel 1: Overzicht verantwoordelijkheden op het gebied van verkeersveiligheid.....	35
Tabel 2: Belangrijke probleemgedragingen op vlak van verkeersveiligheid, met prioritering (-, x, xx, xxx) naar vervoerswijze, waarbij een hoger aantal kruisjes overeenkomt met een hogere prioriteit. Deze 'ordinale' inschatting is gebaseerd op reële cijfers en onderzoeksresultaten (zowel Vlaamse, nationale als internationale).	44
Tabel 3: Belangrijke probleemgedragingen op vlak van verkeersveiligheid, met prioritering (-, x, xx, xxx) naar leeftijdscategorie, waarbij een hoger aantal kruisjes overeenkomt met een hogere prioriteit. Deze 'ordinale' inschatting is gebaseerd op reële cijfers en onderzoeksresultaten (zowel Vlaamse, nationale als internationale).....	45

Figuren

Figuur 1: Evolutie van het aantal doden (Vlaams Gewest, 1991-2014)	13
Figuur 2: Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2014).....	14
Figuur 3: Evolutie van het aantal lichtgewonden (Vlaams Gewest, 1991-2014)	15
Figuur 4: Verdeling ongevallenernst en ongevalsrisico in België (Vlaanderen, Wallonië, Brussel)	15
Figuur 5: Aantal doden per miljoen inwoners (ongevallendata van 2013 van de 28 EU-landen)	16
Figuur 6: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde voetgangers en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	17
Figuur 7: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde fietsers en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	18
Figuur 8: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde bromfietsers en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	20
Figuur 9: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde motorrijders en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	21
Figuur 10: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde inzittenden van een personenwagen en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013).....	22
Figuur 11: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde jonge autobestuurders (18-24 jaar) en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013).....	23
Figuur 12: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde inzittenden van een lichte en zware vrachtwagen en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013).....	25
Figuur 13: Aantal doden en zwaargewonden bij schadegevallen op de weg waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn (De Lijn, 2005; De Lijn, 2006; De Lijn, 2007; De Lijn, 2008; De Lijn, 2009; De Lijn, 2010; De Lijn, 2011; De Lijn, 2012; De Lijn, 2013).	26
Figuur 14: Aantal doden en zwaargewonden bij schadegevallen op trambeddingen waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn (De Lijn, 2005; De Lijn, 2006; De Lijn, 2007; De Lijn, 2008; De Lijn, 2009; De Lijn, 2010; De Lijn, 2011; De Lijn, 2012; De Lijn, 2013).	26
Figuur 15: Procentueel aantal autobestuurders die vinden dat rijden onder invloed kan zolang men voorzichtig rijdt (2012)	32

Woord vooraf

In 2014 werd Vlaanderen geconfronteerd met de schande van de 400. Op één jaar tijd vielen er maar liefst 400 doden op de Vlaamse wegen. Na een jarenlange daling, gevolgd door een slepende stagnatie, steeg het aantal verkeersdoden opnieuw. We moesten vaststellen dat de veiligheid van de meest kwetsbare weggebruikers er in 10 jaar tijd relatief gezien zelfs op achteruit gegaan was.

Vlaanderen kan deze choquerende cijfers niet aanvaarden. We moeten samen revolteren tegen het schandalig hoog aantal verkeersslachtoffers. We moeten de hele samenleving mobiliseren en alles uit de kast halen om de torenhoge tol van de weg drastisch te verlagen. Daarom heb ik als Vlaams minister van Mobiliteit alle partners samengebracht in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Binnen het Vlaams Huis heeft iedereen samengewerkt aan een concreet plan, dat u nu in handen heeft.

Ik wil gevoelige lezers nu al waarschuwen: dit Vlaams Verkeersveiligheidsplan bevat een gespierd hoofdstuk handhaving en een resem andere maatregelen die op weerstand zullen stuiten. Als we het aantal verkeersdoden echt structureel willen verlagen, moeten we ook onpopulaire maatregelen durven nemen. Alle statistieken tonen aan dat de Vlaming een kordater beleid nodig heeft – en hij zal het krijgen. We zullen er later de vruchten van plukken.

Ben Weyts

Vlaams minister van Mobiliteit

Samenvatting

Vlaanderen gaat op alle fronten strijden tegen het schandalig hoge aantal verkeersslachtoffers.

De strijd is nodig, want in 2014 is het aantal verkeersdoden na een gestage daling in de afgelopen decennia opnieuw gestegen tot het pijnlijke cijfer van 400 verkeersdoden op één jaar tijd. In 2015 kon het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen teruggedrongen worden tot 390. Als we willen dat 2015 de geschiedenis ingaat als het jaar van de kentering en het startpunt van een nieuwe, structurele daling in het aantal verkeersdoden, dan moeten we nu alles uit de kast halen om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen.

Het aantal Vlaamse verkeersdoden ligt per miljoen inwoners duidelijk hoger dan het gemiddelde van de EU28 en is ongeveer dubbel zo hoog als toplanden zoals Zweden en het Verenigd Koninkrijk. We kunnen deze cijfers niet zomaar afschuiven op ons dens verkeersnetwerk. Nederland, dat een vergelijkbare verkeersintensiteit kent, kan veel betere verkeersveiligheidscijfers voorleggen. Vlaanderen moet een inhaalbeweging maken. Dit Vlaams Verkeersveiligheidsplan is een omvattend strijdplan met concrete maatregelen om die inhaalbeweging in te zetten.

Dit Vlaams Verkeersveiligheidsplan focust sterk op het menselijke gedrag. Wetenschappelijk onderzoek bevestigt dat ons eigen gedrag in meer dan 90% van alle ongevallen een veroorzakende hoofdfactor is. Als we het menselijk gedrag positief kunnen beïnvloeden, dan kunnen we het aantal ongevallen sterk verminderen.

Dit Plan schuwt de onpopulaire maatregelen niet. Niet elke noodzakelijke maatregel is een geliefde maatregel. Een belangrijk front in de strijd voor meer verkeersveiligheid is de kordate handhaving. Weinig Vlamingen worden graag gecontroleerd, en toch is controle nodig. Zo zullen flitspalen in de toekomst een pak meer kunnen flitsen. We sluiten het hoofdstuk van de filmrolletjes in flitspalen en gaan radicaal digitaal. Daarnaast zetten we zeer sterk in op trajectcontrole. In samenwerking met het federale niveau maken we werk van een gebiedsdekkend web van camera's, die ingezet worden voor criminaliteits- en terreurbestrijding, maar ook dienst kunnen doen om verkeersovertreders een halt toe te roepen. Zo verhogen we de subjectieve en objectieve pakkans voor snelheidsduivels. Zelfs na een veroordeling willen we technologie inzetten als bondgenoot. Zo gaan we onderzoek doen naar elektronische snelheidsslots, die verplicht geïnstalleerd zouden kunnen worden in de wagens van veroordeelde snelheidsduivels. Een slim elektronisch snelheidsslot zou het overschrijden van een bepaalde snelheidslimiet eenvoudigweg onmogelijk moeten maken. We willen zo spitstechnologie inzetten in de strijd tegen de schande van de 400. Vlaanderen mag niet bang zijn om eens voorloper en voortrekker te zijn inzake verkeersveiligheid.

Ook op het front van de infrastructuur strijden we tegen de verkeersonveiligheid. Onze wegen zelf moeten veiliger worden. Onbedoelde fouten zouden vandaag aan de oorzaak liggen van maar liefst een derde van alle dodelijke gevallen en van meer dan driekwart van alle niet-dodelijke ongevallen. Als we ingrijpen op de omgeving, kunnen we de kans op onbedoelde fouten verkleinen. Een

systeembenadering maakt veilig gedrag vanzelfsprekend en beperkt risicogedrag. Zo wordt 70 km/u de norm op gewestwegen en 90 km/u per uur de uitzondering: een copernicaanse revolutie op onze wegen. We maken ook werk van slimmere wegen, die de kans op ongevallen zoveel mogelijk verkleinen. Zo worden conflictvrije kruispunten de standaard voor alle plekken waar het enigszins kan. Overal waar dat mogelijk is, worden de stromen van sterke en meer kwetsbare weggebruikers gescheiden. De ambitie van elke ingreep aan de weg moet zijn om de weg ook veiliger te maken.

Op het front van de verkeerseducatie leggen we de lat hoger. De rijopleiding wordt grondig hertimmerd. We gaan meer kennis en kunde vragen van beginnende chauffeurs: extra manoeuvres, meer aandacht voor de risico's in het verkeer en veilig leren rijden met een navigatiesysteem zullen deel uitmaken van het vernieuwde rijexamen. Kandidaat-bestuurders zullen hiervoor meer tijd krijgen om rijervaring op te doen. We behouden het systeem van vrije begeleiding, maar we voeren een verplichte vormingsavond in voor alle nieuwe begeleiders. Zo garanderen we de kwaliteit van de vrije begeleiding, en van de jonge chauffeurs. We stappen af van de achterhaalde idee dat een rijbewijs een eindpunt in het leerproces is. We geven levenslang leren over verkeersveiligheid concreet vorm: met een terugkomdag, versterkte aandacht voor verkeerseducatie in scholen, maar bijvoorbeeld ook met een digitaal leerplatform voor jong en oud, dat voortdurend leerkansen aanbiedt aan het breedst mogelijke publiek.

We openen ook het front van de mentaliteit. Het moet onze ambitie zijn om de mentaliteit van de Vlamingen zelf bij te sturen. We willen een echte verkeerscultuur doen ontstaan in Vlaanderen. De schande van de 400 laat ons geen ruimte meer voor nonchalance in het verkeer. Vaak weten Vlamingen zeer goed wat gevaarlijk is, maar ze passen hun gedrag niet aan. Zo worden snel rijden, het niet dragen van de gordel, telefoneren achter het stuur en rijden onder invloed wel erkend als belangrijke oorzaken van vele ongevallen, maar een vrij groot deel van de bestuurders blijft niettemin zondigen. We mikken op een norm- en gedragsverandering. We willen alle mogelijke bondgenoten, zoals bijvoorbeeld bedrijven, stimuleren om de nieuwe verkeersveiligheidscultuur concreet vorm te geven.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is ambitieus en uitgebreid. Het bevat een arsenaal aan maatregelen, die werden vertaald in 25 maatregelfiches die concrete acties bevatten. Het Plan is het resultaat van veel en hard werk. Het uiteindelijke plan kreeg vorm binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, na grondig onderzoek en uitgebreide analyses van alle bestaande gegevens. Bij de opmaak van het Plan is uitdrukkelijk naar de toekomst gekeken: we proberen maximaal te anticiperen op de trends van de nabije toekomst, zoals de vergrijzing, nieuwe technologieën en het groeiend aantal verschillende vervoersmiddelen.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is een totaalaanpak. Geen enkele maatregel volstaat om op zich de drastische daling van het aantal verkeersdoden in te zetten. Gecombineerd bieden ze wel een krachtig salvo dat echt een verschil kan maken op de Vlaamse wegen.

Het plan is geen star kader maar een levendig document. Indien het Vlaams Huis voor de verkeersveiligheid – in het kader van maatschappelijke of technologische evoluties – het wenselijk acht een extra maatregel te formuleren, dan kan dit. Het Verkeersveiligheidsplan wordt jaarlijks geconcretiseerd. Welomschreven acties worden geformuleerd, de uitrol van de 25 maatregelen wordt gemonitord. Een omvattende evaluatie wordt vooropgesteld na het bereiken van de

tijdshorizon 2020. Dit is het moment waar de vooropgezette doelstellingen worden getoetst aan de bereikte resultaten.

We leggen de lat hoog en schuwen de ambitie niet. De sombere cijfers dwingen tot een doortastend beleid, dat structureel durft ingrijpen en desnoods onpopulaire maatregelen doorvoert. Het alternatief zou aanmodderen zijn, en dat kunnen we ons met 400 (2014) of 390 (2015) verkeersdoden op één jaar tijd echt niet meer veroorloven.

Maatregelenpakket

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan bevat 25 maatregelfiches, waarin de verschillende acties opgelijst worden. Er wordt telkens gefocust op de belangrijke probleemgebieden, in overeenstemming met de geformuleerde verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Pijler 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag

Fiche 1: Informeren van de weggebruiker

Fiche 2: Sensibiliseren

Fiche 3: Kwalitatieve educatie

Fiche 4: Levenslang leren

Fiche 5: Medische rijgeschiktheid

Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing

Fiche 17: Dode hoek

Fiche 20: Alternatieve leermaatregelen

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en -inspecties

Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur

Fiche 11: Zichtbaarheid

Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg

Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling

Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten / wegsegmenten

Fiche 15: Scheiden / ontvlechten verkeersstromen

Fiche 16: Rijkhulpsystemen / veilige voertuigen / ISA

Fiche 17: Dode hoek

Pijler 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

Fiche 18: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen

Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

Fiche 20: Alternatieve leermaatregelen

Fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek

Fiche 23: Evaluatie en monitoring

Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Fiche 24: Engagement

Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

DEEL 1 VERKEERSVEILIGHEID IN VLAANDEREN

Hoofdstuk 1 - Analyse verkeersveiligheid in Vlaanderen

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is een goed geïnformeerd en stevig onderbouwd werkstuk. Bij de opmaak hebben we ons gebaseerd op uitgebreide cijfergegevens en het meest recente wetenschappelijk onderzoek. Vooraleer we ons behandelingsplan voorstellen, stellen we een accurate diagnose, op basis van een uitgebreide omgevingsanalyse.

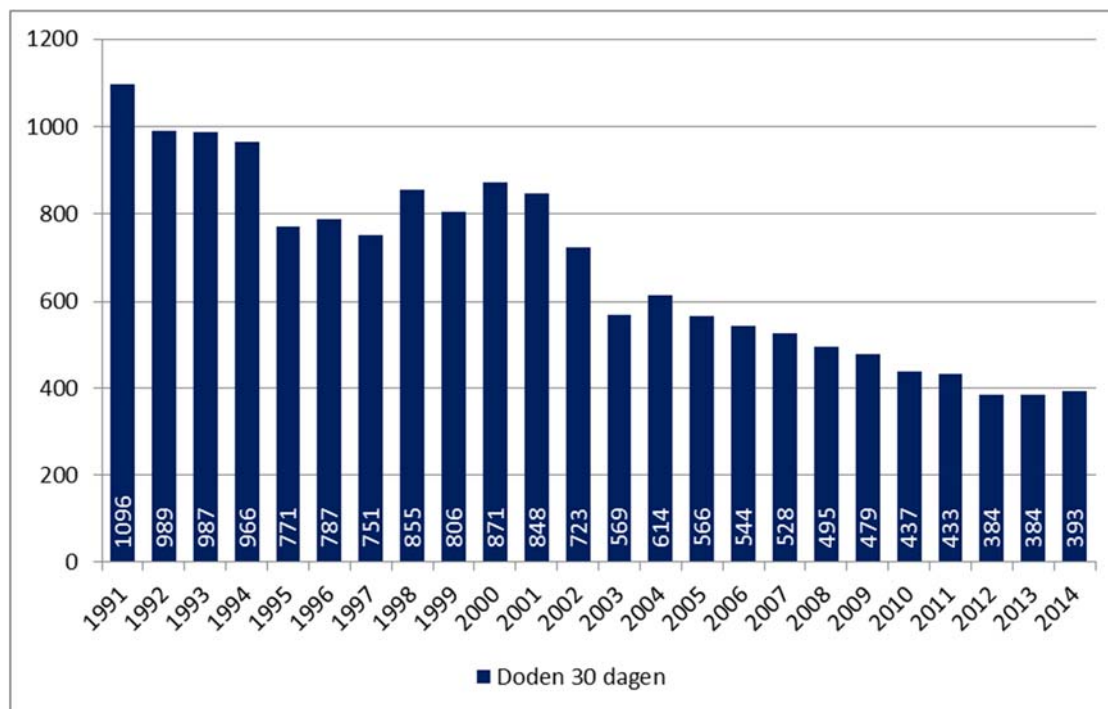
In dit hoofdstuk wordt teruggekeken naar de evolutie van de verkeersveiligheid in het verleden, wordt een analyse gemaakt van de huidige toestand en worden de uitdagingen voor de toekomst geschetst. Het achtergrondrapport Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, aangeleverd door het Steunpunt Verkeersveiligheid, is hierbij de vertrekbasis. Een meer omvattende beschrijving van de acties uit het eerste Verkeersveiligheidsplan (2008) wordt in bijlage meegegeven.

1.1 Kerncijfers en prognoses

1.1.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden

In de laatste 20 jaar is het aantal verkeersdoden gedaald met maar liefst 61%. Dat blijkt duidelijk uit een vergelijking van de ongevallendata voor de periode 2011-2013 met de periode 1991-1993. Deze gunstige evolutie is vooral te danken aan de positieve cijfers van de laatste 10 jaar. Een vergelijking van 2011-2013 met 2000-2002 toont dat het aantal doden in het eerste decennium van de 21^{ste} eeuw daalde met 51%. In 2011-2013 vielen in het Vlaams Gewest gemiddeld 400 doden per jaar (

Figuur 1). Waakzaamheid blijft echter geboden. In 2014 was er terug een stijging merkbaar in het aantal verkeersdoden t.o.v. 2013. In 2014 werd Vlaanderen geconfronteerd met 'de schande van de 400': op één jaar tijd vielen er opnieuw 400 verkeersdoden, wat 13 doden méér was dan in 2013. De raming voor 2015, op basis van de gegevens van de Verkeersveiligheidsbarometer, komt uit op 390 verkeersdoden. Ten opzichte van 2014 is dit opnieuw een daling. 2015 heeft zo het potentieel om het 'jaar van de ommekeer' te worden, maar alleen als de prille daling wordt versterkt met een veelzijdig verkeersveiligheidsbeleid.

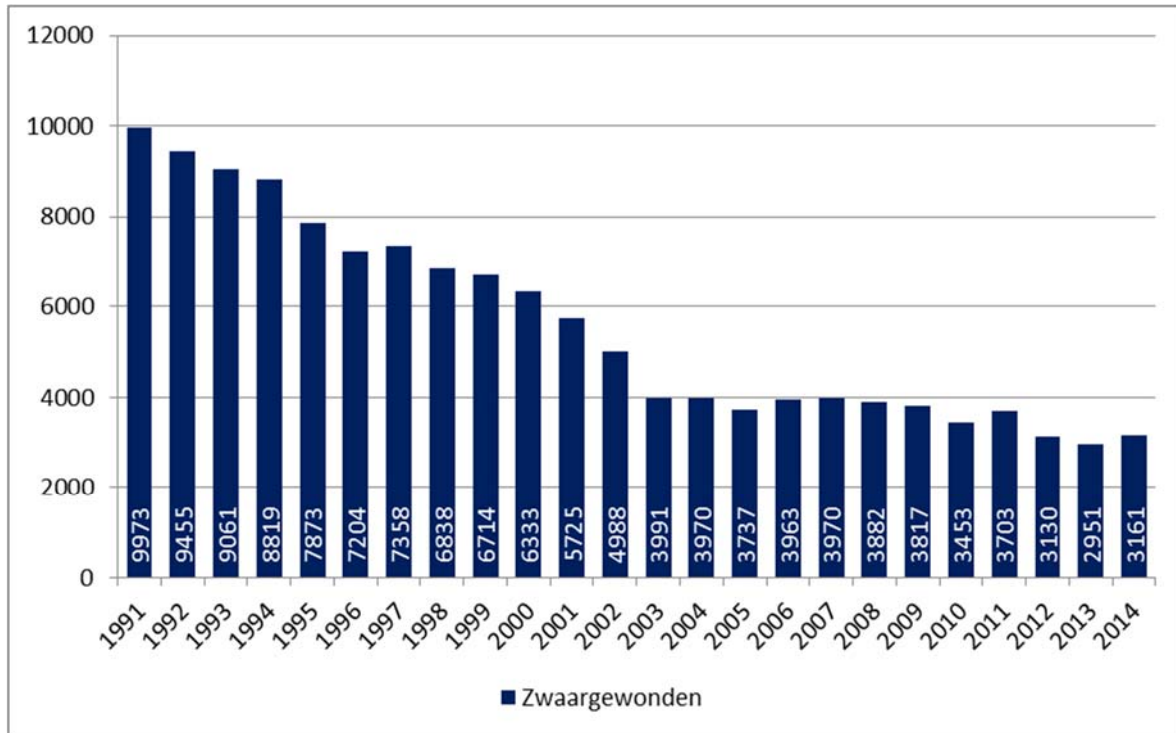
Figuur 1: Evolutie van het aantal doden (Vlaams Gewest, 1991-2014)

Bron: AD Statistiek – Statistics Belgium

1.1.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden

Het aantal zwaargewonden is tussen 1991 en 2005 constant gedaald, van 9.973 naar 3.737 (een daling van 63% of een gemiddelde jaarlijkse afname van 4%). Tussen 2005 en 2012 zien we geen duidelijke trend. Sinds 2012 lijkt er opnieuw een dalende trend ingezet (zie Figuur 2). Als we kijken naar de evolutie sinds begin van vorig decennium en het gemiddelde 2011-2013 vergelijken met het gemiddelde 2000-2002, dan kunnen we vaststellen dat het aantal zwaargewonden is gedaald met 40% (respectievelijk een daling vastgesteld van gemiddeld 5.682 zwaargewonden naar gemiddeld 3.261 zwaargewonden).

Figuur 2: Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2014)

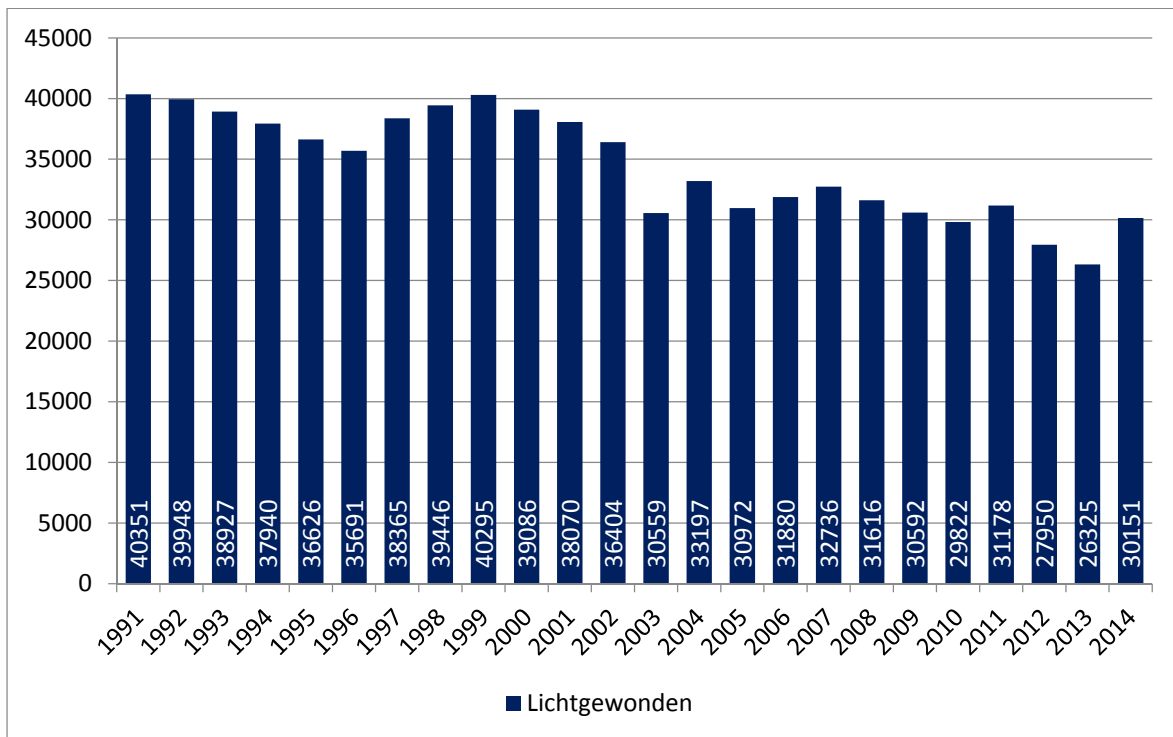


Bron: AD Statistiek – Statistics Belgium

1.1.3 Evolutie van het aantal lichtgewonden

Er valt moeilijk een lijn te trekken in de evolutie van het aantal lichtgewonden. Tussen 1991 en 1996 werd een daling van de lichtgewonden vastgesteld (-11,5%). In de tweede helft van de jaren '90 kwam er echter een stijging (+13%). Een gelijkaardige trend deed zich opnieuw voor van 2000 tot 2007. Vanaf het jaar 2008 tot en met het jaar 2013 kent het aantal lichtgewonden weer een daling (-13%), met uitzondering van het jaar 2011. Voor het gemiddelde van 2011-2013 werd er een daling vastgesteld van 25% ten opzichte van het gemiddelde 2000-2002. In 2011-2013 werden er gemiddeld 28.484 lichtgewonden per jaar geregistreerd.

Figuur 3: Evolutie van het aantal lichtgewonden (Vlaams Gewest, 1991-2014)



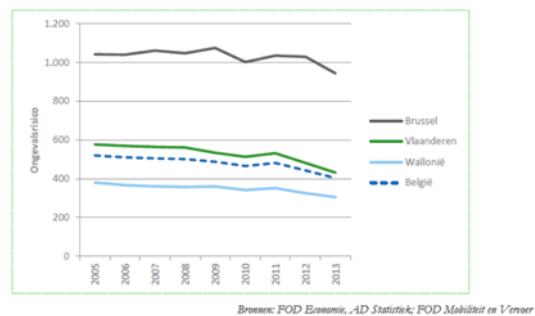
Bron: AD Statistiek – Statistics Belgium

Eigenlijk weten we niet precies hoeveel lichtgewonden er vallen in het verkeer. Er is een onderregistratie bij de lichtgewonden: in werkelijkheid ligt hun aantal (veel) hoger dan in de statistieken.

1.2 Hoe situeert Vlaanderen zich ten opzichte van België en de andere gewesten?

Het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard kilometers) ligt in Vlaanderen boven het Belgisch gemiddelde. Vlaanderen doet het wel beter dan Wallonië wat betreft de ernst van de ongevallen (aantal doden per 1000 letselongevallen).

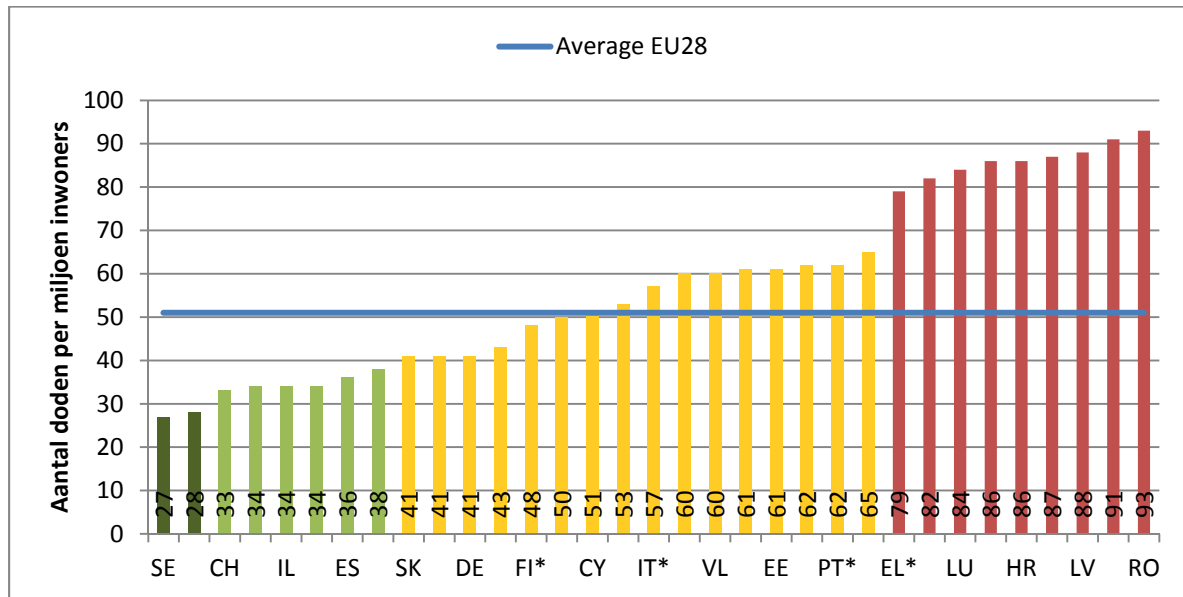
Figuur 4: Verdeling ongevallenernst en ongevalsrisico in België (Vlaanderen, Wallonië, Brussel)



1.3 Een vergelijking met Europa

Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen (60 doden per miljoen inwoners) lag in 2013 gevoelig hoger dan het gemiddelde van de EU28 (51 doden per miljoen inwoners). Bovendien hinkt Vlaanderen ver achterop ten opzichte van de best presterende landen. Daar waar in Vlaanderen in 2013 gemiddeld 60 doden per miljoen inwoners vielen, was dit in Zweden en het Verenigd Koninkrijk meer dan de helft minder, namelijk 27 en 28 doden per miljoen inwoners (zie Figuur 5).

Figuur 5: Aantal doden per miljoen inwoners (ongevallendata van 2013 van de 28 EU-landen)



Bron: Europese Commissie - CARE quick indicator/ Infografie: ETSC, Pin report

* info 2013 nog niet beschikbaar, cijfers gebaseerd op nationale schattingen

** ETSC schattingen, gebaseerd op de EC Care Quick Indicator

Het aantal doden per miljard afgelegde kilometers ligt in Vlaanderen (7 doden per miljard afgelegde kilometers) lager dan het Europese gemiddelde (8,5 doden per miljard afgelegde kilometers). Toch is ook dat cijfer bijna dubbel zo hoog als in de best presterende landen (Zweden, Ierland, Groot-Brittannië en Noorwegen, met elk 4 doden per miljard afgelegde kilometers).

Het is pijnlijk duidelijk dat Vlaanderen inzake verkeersveiligheid ver achter loopt op de best presterende landen. Hoewel Vlaanderen er tijdens het afgelopen decennium lichtjes beter dan gemiddeld in de EU op is vooruitgegaan, ligt het aantal doden per miljoen inwoners nog altijd duidelijk hoger dan het gemiddelde van de EU28 en ongeveer dubbel zo hoog als dat in de best presterende landen zoals Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Om aansluiting te vinden bij het gemiddelde en de kopgroep binnen Europa, zullen nog veel beleidsinspanningen nodig zijn.

1.4 Ongevallenbetrokkenheid volgens vervoermodus

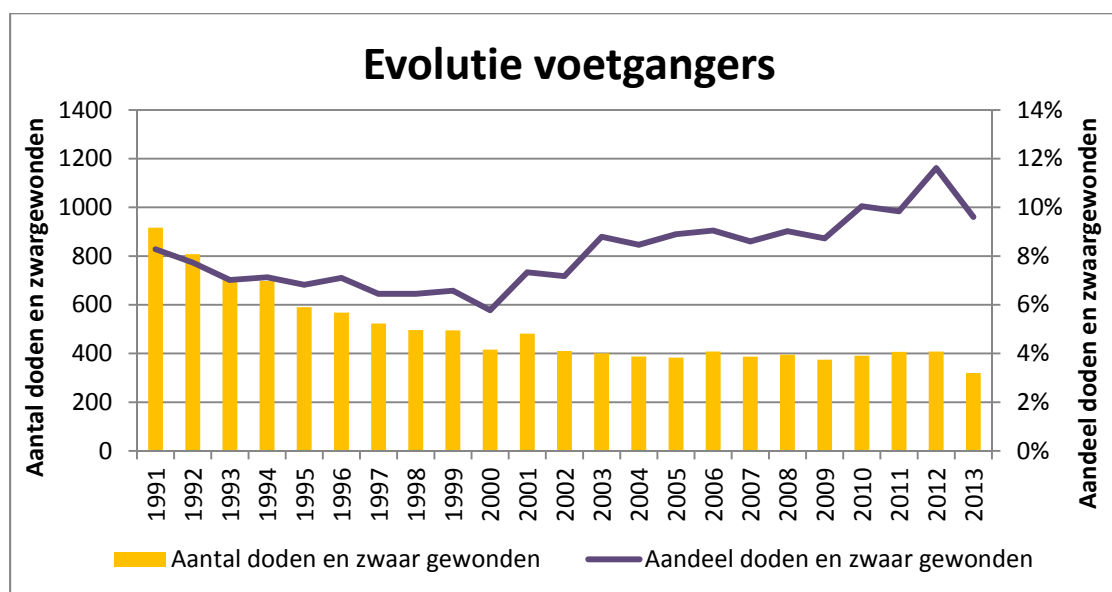
1.4.1 Voetgangers

Voetgangers blijven kwetsbaar in het Vlaamse verkeer. De voorbije 20 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde voetgangers weliswaar met 53% gedaald (2011-2013 t.o.v. 1991-1993), maar de afgelopen 10 jaar blijven de aantallen min of meer constant en groeit het aandeel van de voetgangers in het totale aantal doden en zwaar gewonden. Gemiddeld genomen werd van 2000-2002 tot 2011-2013 een daling van 13% vastgesteld (zie Figuur 6). Overheen de periode 2011-2013 vielen er gemiddeld 1.843 slachtoffers per jaar, waarvan 51 dodelijk gewonden, 327 zwaargewonden en 1.464 lichtgewonden. Van alle slachtoffers in 2011-2013, was 5,7% een voetganger. Indien specifiek naar de doden en zwaargewonden gekeken wordt, is te zien dat het aandeel binnen de voetgangers stijgt naar 10,3%.

Per miljard afgelegde voetgangerskilometer vielen er gemiddeld 332 doden en zwaargewonden in Vlaanderen. Hiermee komen de voetgangers op de 3^e plaats, na de bromfietzers en motorrijders. Wanneer enkel het aantal doden (45) beschouwd wordt, komen de voetgangers op een gedeelde tweede plaats (samen met de bromfietzers), na de motorrijders.

Het rapport 'Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen' toonde aan dat voetgangers vooral betrokken geraken in aanrijdingen binnen de bebouwde kom (79.1% van alle ongevallen met voetgangers in 2012). Het tijdstip van voetgangersongevallen kent een herkenbaar patroon. Tijdens de wintermaanden en ook tijdens de spitsuren wordt een stijging vastgesteld in het aantal voetgangersongevallen (Carpentier et al., 2014).

Figuur 6: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde voetgangers en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

Samengevat:

- Het aantal dodelijke en zwaargewonde voetgangers bleef de laatste 10 jaar ongeveer constant.
- In de periode 2011-2013 was 10,3% van de doden en zwaargewonden een voetganger. Wanneer alle gewonden beschouwd worden bedraagt het aandeel 5,7%.
- Dit aandeel voetgangers binnen de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers is gestegen overheen de laatste 10 jaar (van 6,7% in 2000-2002 tot 10,3% in 2011-2013).
- Het risico per eenheid afgelegde afstand is beduidend hoger (grootteorde factor 13) voor voetgangers dan voor inzittenden van personenwagens.
- Het risicotijdstip komt overeen met de spitsuren.

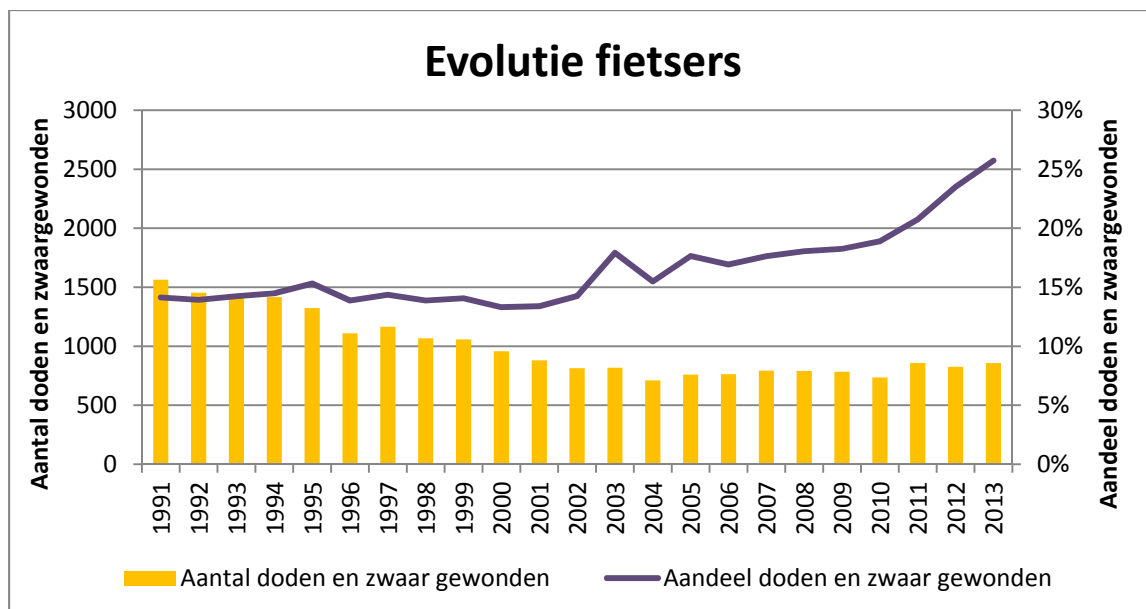
1.4.2 Fietsers

De verkeersveiligheid van fietsers neemt toe, maar het aandeel van de fietsers in het totale aantal doden en gewonden stijgt wel. De voorbije 20 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde fietsers met 43% gedaald (2011-2013 t.o.v. 1991-1993). In de voorbije 10 jaar laat die daling zich minder sterk voelen. Van 2000-2002 tot 2011-2013 kende het aantal dodelijke en zwaargewonde fietsers een daling van slechts 4% (zie Figuur 7). Gemiddeld waren er in 2011-2013 6.276 fietsslachtoffers, waarvan 60 dodelijk gewonden, 787 zwaargewonden en 5.429 lichtgewonden. In 2011-2013 waren 19,5% van alle slachtoffers in het verkeer fietsers; voor de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers bedroeg dit aandeel zelfs 23,1%. Hierdoor volgen zij na de personenwagens op de tweede plaats. Dit aandeel is de laatste 10 jaar sterk gestegen, van 13,6% in 2000-2002 tot 23,1% in 2011-2013.

Niet elke leeftijdsgroep is even sterk vertegenwoordigd bij de fietsslachtoffers. Dat is logisch, want leeftijd beïnvloedt het fietsgebruik (aantal verplaatsingen, tijdstip van de verplaatsing, locatie van de verplaatsing en doel van de verplaatsing) en dus de blootstelling, maar ook het risico en de letselernst (Van Hout, 2007). Vooral 65-plussers blijken sterk vertegenwoordigd te zijn. Bij kinderen kan een combinatie van factoren een rol spelen: een grotere neiging om zich aan risicovol gedrag bloot te stellen en het feit dat vooral het hoofd en het bovenste gedeelte van het lichaam in aanraking komen met het voertuig (OECD, 2013). Ook ervaring (gekoppeld aan de leeftijd) speelt een rol. Bij toenemend fietsgebruik neemt het ongevalsrisico af (Van Hout, 2007).

Per miljard afgelegde fietskilometer vielen er in 2008-2013 gemiddeld 228 doden en zwaargewonden. Ook met 18 doden per miljard afgelegde fietskilometers komen de fietsers op de 4^e plaats, na de motorrijders, bromfietzers en voetgangers.

Figuur 7: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde fietsers en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

Vlaanderen is, zeker in het weekend, een echt fietsland. Na Nederland kennen we het hoogst aantal gerapporteerde fietskilometers. Met 18,3 fietsdoden per miljard fietskilometers (voor 2008-2013) sluit Vlaanderen aan achter Denemarken en Duitsland (Van Damme, 2014), op respectabele afstand van Nederland.

Het themarapport Fietsers (Silverans & Goldenbeld, 2015) stelt dat menselijke fouten (het onvoldoende opletten of het niet naleven van het verkeersreglement) de hoofdoorzaken vormen van bijna alle ongevallen. Wanneer we kijken naar de dodehoekongevallen blijken het inadequaat kijkgedrag door de vrachtwagenbestuurders en het onaangepast gedrag van de fietsers aan de basis te liggen van de ongevallen.

De elektrische fiets is ondertussen aan een echte opmars bezig in Vlaanderen. Het beleid zal rekening moeten houden met deze nieuwe realiteit. Elektrische fietsen kunnen een vrij hoge gemiddelde snelheid halen. Onderzoek leert dat, zelfs na controle voor leeftijd, geslacht en mate van fietsgebruik, elektrische fietsers meer kans hebben om betrokken te geraken in een ongeval (Schepers, Fishman, den Hertog, Wolt, & Schwab, 2014).

Samengevat:

- **Het aantal dodelijke en zwaargewonde fietsers daalde niet de laatste 10 jaar.**
- **Fietsers volgen de inzittenden van personenwagens als grootste groep binnen het totaal aantal verkeersslachtoffers. Van alle doden en zwaargewonden was in 2011-2013 bijna 1 op de 4 een fietser. Wanneer alle gewonden beschouwd worden, bedraagt het aandeel 19,5%.**
- **Het aandeel van de fietsers binnen de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers is de laatste 10 jaar sterk gestegen: van 13,6% in 2000-2002 tot 23,1% in 2011-2013.**
- **Het risico per eenheid afgelegde afstand is beduidend hoger (grootteorde factor 9) voor fietsers dan voor inzittenden van personenwagens.**
- **65-plussers en kinderen vormen risicogroepen. 30% van de dodelijk en zwaargewonde fietsers is ouder dan 65.**
- **Evolutie van het gebruik van de e-bikes dient opgevolgd te worden.**
- **De risicoperiode situeert zich tussen mei en september.**
- **Menselijke fouten, onvoldoende opletten, niet naleven verkeersregels, inadequaat kijkgedrag, risicogedrag en fysieke gesteldheid vormen de belangrijkste ongevalsoorzaken.**

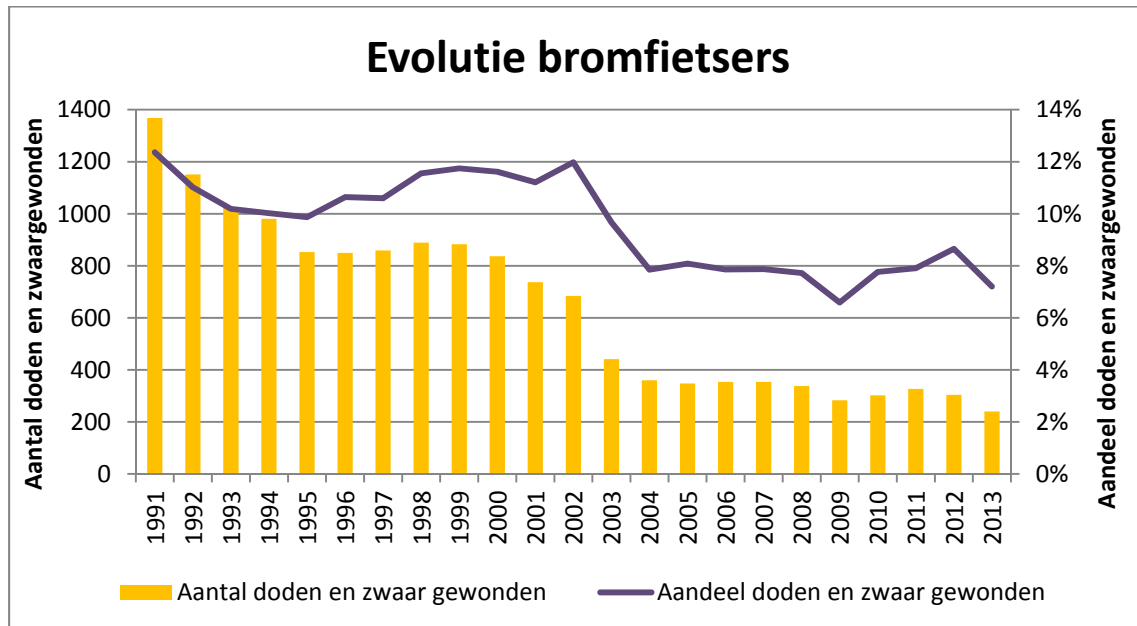
1.4.3 Bromfietsers

Bromfietsers verdienen bijzondere aandacht. De voorbije 20 jaar daalde het aantal omgekomen en zwaargewonde bromfietsers met 75% (2011-2013 t.o.v. 1991-1993). Ook in de afgelopen 10 jaar blijven deze aantallen dalen (een daling van 61% van 2000-2002 tot 2011-2013)(zie Figuur 8). De daling is groter voor bromfietsen klasse A dan voor bromfietsen klasse B: -82,8% tegenover -65,9% op 20 jaar en -72,6% tegenover -46,9% tijdens de afgelopen 10 jaar. Uit de ongevallendatabank kan afgeleid worden dat er in 2011-2013 gemiddeld 2.882 bromfietsers slachtoffer werden van een verkeersongeval, waarvan er 8 dodelijk, 282 zwaargewond en 2.591 lichtgewond geraakten (van de 290 doden en zwaargewonden reden 40% met een bromfiets klasse A, 60% met een bromfiets klasse B). Dit betekent dat 9% van alle slachtoffers in 2011-2013 een bromfietser was, voor de doden en zwaargewonden bedroeg dit aandeel 7,9%.

Per miljard afgelegde bromfietskilometers vielen in 2008-2013 ongeveer 1.376 doden en zwaargewonden. Dit is het hoogste aandeel van alle vervoersmodi. Wanneer enkel het aantal doden (45) beschouwd wordt, komen de bromfietsers (samen met de voetgangers) op de tweede plaats, na de motorrijders.

Mannen en jongeren blijken een hoger ongevalsrisico te hebben (Vesentini & Bos, 2006). Zo kunnen we zien dat 33% van alle zwaargewonde en dodelijk gewonde bromfietsslachtoffers in de leeftijdsgroep van 15-19 jaar vallen. Zij blijken meer betrokken te zijn in ongevallen die wijzen op risicogedrag (Vesentini & Bos, 2006).

Figuur 8: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde bromfietzers en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

Samengevat:

- Tijdens de afgelopen 20 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde bromfietzers blijvend gedaald.
- Van alle beschouwde vervoerwijzen hebben de bromfietzers het hoogste risico om slachtoffer te worden van een zwaar verkeersongeval. Het risico per eenheid afgelegde afstand is beduidend hoger (grootteorde factor 55) voor bromfietzers dan voor inzittenden van personenwagens. Wanneer enkel de doden beschouwd worden, komen de bromfietzers op de tweede plaats, na de motorrijders.
- 33% van de dodelijke en zwaargewonde bromfietzers vallen binnen de leeftijdscategorie van 15-19 jaar.
- 7,9% van alle doden en zwaargewonden betreft een bromfietser; wanneer alle gewonden beschouwd worden bedraagt het aandeel 9%.
- Vooral mannen en jongeren raken vaker betrokken in ongevallen
- De piekmaanden zijn mei en oktober.

1.4.4 Motorrijders

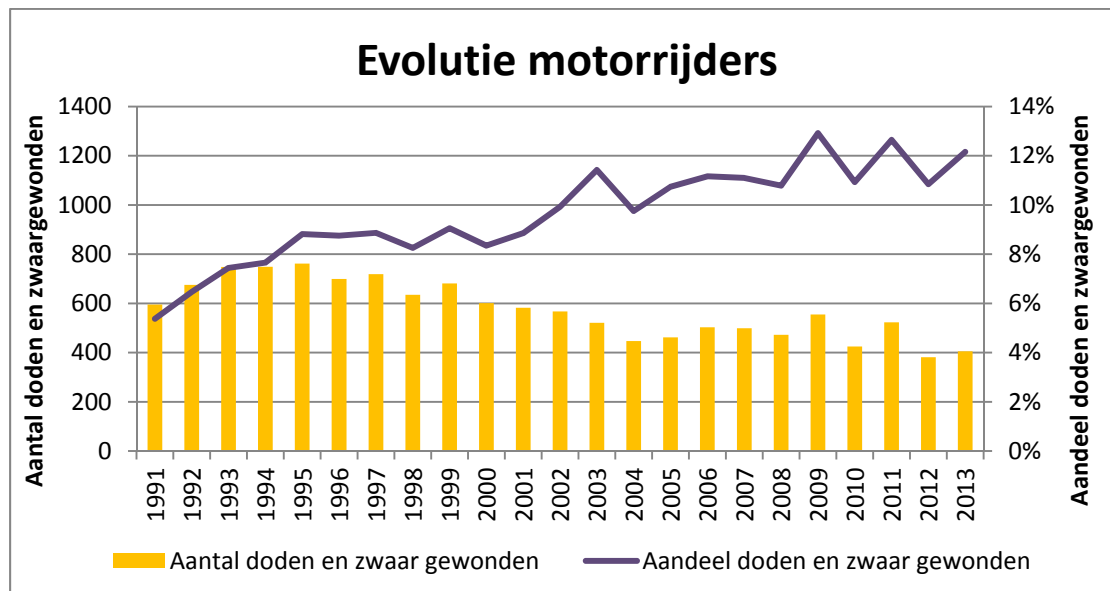
Motorrijders vormen een risicogroep. De voorbije 20 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde motorrijders wel met 35% gedaald. Van 2000-2002 tot 2011-2013 kende dit aantal een daling van 25%, evenwel met fluctuaties overheen de jaren (zie Figuur 9). Een vergelijking naar het type motor toont aan dat de daling iets sterker was voor motorfietsen > 400cc (-39%) in vergelijking met motorfietsen ≤400 cc (-20%). De afgelopen 10 jaar is echter een gelijkaardige trend op te merken voor beide groepen. In 2011-2013 kwamen er gemiddeld 55 motorrijders om het leven en werden er 381 zwaargewond en 1.340 lichtgewond in een ongeval (van de doden en zwaargewonden reed 1/4 met een motorfiets ≤400 cc, 3/4 reed met een motorfiets >400 cc). Dit betekent dat 5,5% van alle slachtoffers in 2011-2013 een motorrijder was. Gekeken naar het aantal doden en zwaargewonden kunnen we stellen dat 11,9% van alle dodelijke en zwaargewonde slachtoffers een motorrijder was. In 2011-2013 was de man-vrouwverhouding bij de dodelijk en zwaargewonde slachtoffers

92% tegenover 8%. Uit onderzoek blijkt ook dat mannen zich vaker met de motor verplaatsen dan vrouwen, wat de ongelijke verhouding in de ongevalldata mogelijk verklaart (Gysen & Daniels, 2006, Onderzoek verplaatsingsgedrag).

Per miljard afgelegde motorkilometers vielen in 2008-2013 ongeveer 1.021 doden en zwaargewonden. Hiermee volgen zij na de bromfietzers. Wanneer specifiek naar de dodelijk gewonden gekeken wordt, is te zien dat zij met 128 doden per miljard afgelegde kilometers het zwakste scoren.

De meest voorkomende ongevalssituaties zijn controleverlies bij de motorrijder en gebrekkige herkenning door de andere weggebruiker (Martensen & Roynard, 2013). internationaal onderzoek bevestigt dat menselijke fouten aan de basis liggen van de meeste motorongevallen. De belangrijkste menselijke fout is het niet zien van de motorrijders, te wijten aan onvoldoende aandacht, tijdelijke zichtbelemmeringen of lage zichtbaarheid van de motorrijder (ACEM, 2004).

Figuur 9: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde motorrijders en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

Samengevat:

- De voorbije 10 jaar kende het aantal omgekomen en zwaargewonde motorrijders een daling van 25%, al zijn er duidelijke fluctuaties op te merken overheen de verschillende jaren.
- Van alle beschouwde vervoerwijzen hebben de motorrijders het hoogste risico per eenheid afgelegde afstand om slachtoffer te worden van een dodelijk verkeersongeval (128 doden per miljard kilometer). In vergelijking met inzittenden van personenwagens (3 doden per miljard kilometer) is het dodelijk risico bij motorrijders dus 43 keer hoger. Wanneer de doden en zwaargewonden samen beschouwd worden, komen de motorrijders op de tweede plaats, na de bromfietzers.
- 11,9% van alle doden en zwaargewonden betreft een motorrijder
- Controleverlies en gebrek aan aandacht voor motorrijders door andere weggebruikers vormen belangrijke ongevalsoorzaken.

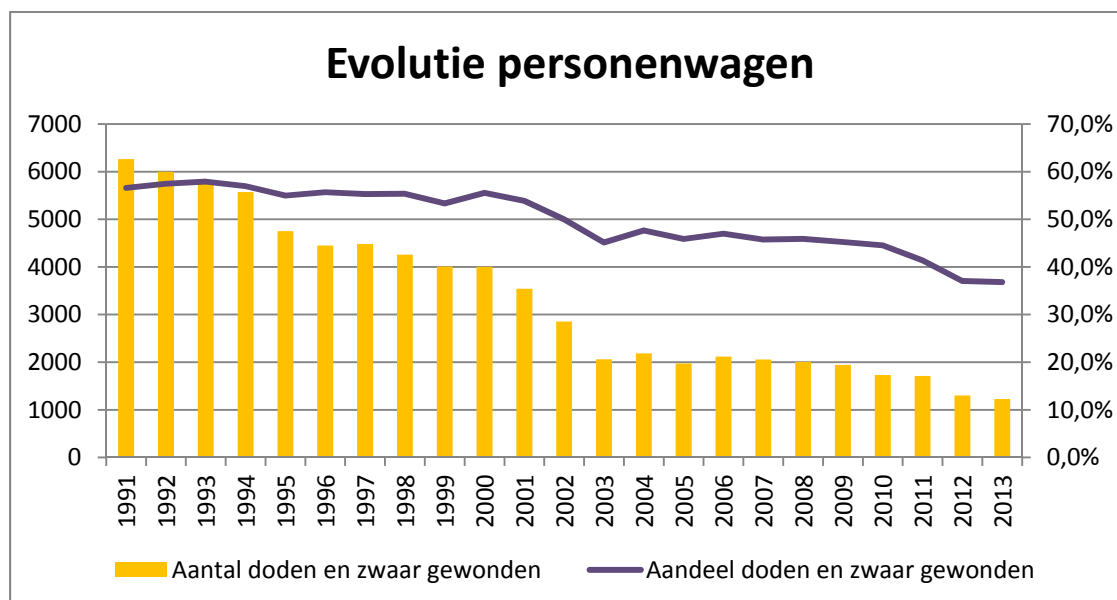
1.4.5 Automobilisten

Als de verkeersveiligheidscijfers in de laatste twee decennia verbeterd zijn, dan valt op dat de daling in zeer grote mate gerealiseerd is bij de groep van de automobilisten. In die zin is de dalende trend in de cijfers bedrieglijk, want grotendeels gerealiseerd ten voordele van één groep en dankzij verbeteringen in technologie en voertuigontwerp. De algemene neerwaartse trend in de cijfers verhult dat veel groepen kwetsbaar blijven.

De voorbije 20 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde inzittenden van een personenwagen (zowel bestuurders als passagiers) met een spectaculaire 77% gedaald. Deze mooie resultaten zijn evenwel niet toe te schrijven aan een revolutionaire verbetering in rijgedrag, maar wel aan de evolutie richting veiligere en meer betrouwbare wagens. Met andere woorden: niet de automobilisten zijn veiliger geworden, maar wel de auto's.

Van 2000-2002 tot 2011-2013 kende het aantal verkeersdoden onder automobilisten een daling van 59% (zie Figuur 10). In 2011-2013 kwamen er gemiddeld 169 inzittenden van personenwagens om het leven, werden er 1.244 zwaargewond en 15.586 lichtgewond in een verkeersongeval. Dit betekent dat 38,6% van alle doden en zwaargewonden in 2011-2013 een inzittende van een wagen was.

Figuur 10: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde inzittenden van een personenwagen en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

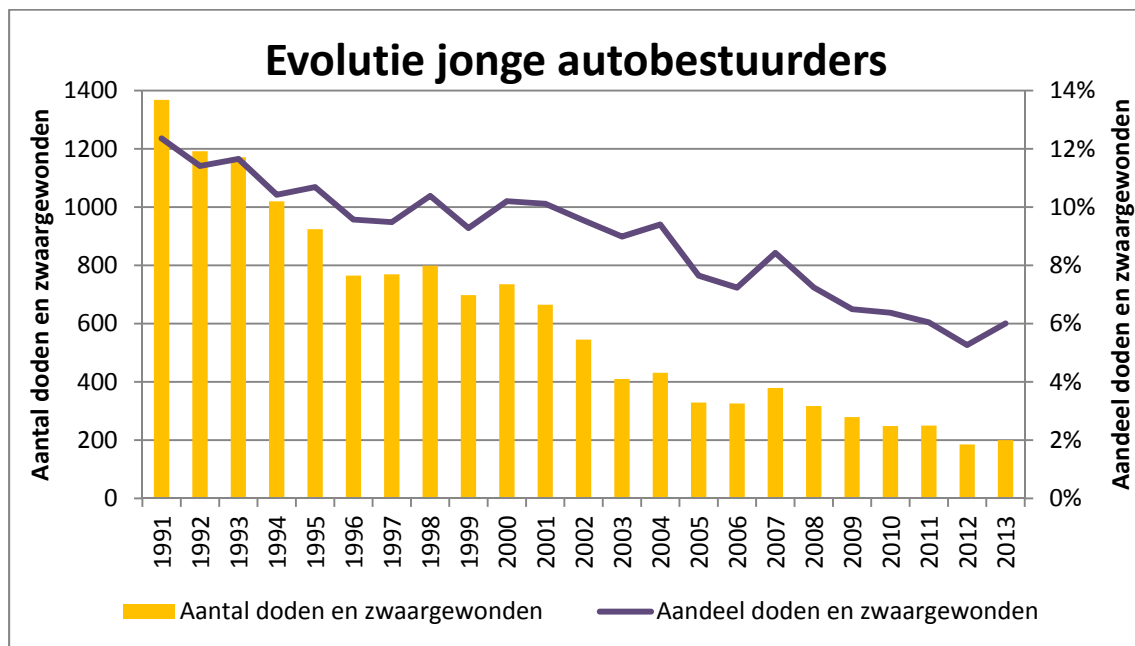
Gemiddeld vielen 3 doden en 22 zwaargewonden per miljard afgelegde kilometers. Deze aantallen zijn het laagst van de verschillende vervoersmodi.

Europees onderzoek toont aan dat bijna de helft van alle verkeersdoden inzittenden van een personenwagen zijn. Een analyse van de evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2001 en 2013 toont echter ook aan dat het aantal dodelijk gewonde inzittenden van een personenwagen sterker gedaald is in vergelijking met andere weggebruikerscategorieën. Dit is toe te schrijven aan het feit dat ook beleidsmaatregelen vaak gericht zijn op personenwagens, waaronder verhoogde handhaving van de belangrijkste overtredingen, verbeterde veiligheid voor inzittenden en verbeterde infrastructuur (ETSC, 2014).

Jongere en oudere bestuurders zijn risicogroepen. De leeftijdsgroep 18-24 jaar (94 dodelijke en zwaargewonde autobestuurders per miljard afgelegde km) en de leeftijdsgroep van 75-plussers (184 dodelijke en zwaargewonde autobestuurders per miljard afgelegde km) vormen uitschieters in de statistieken.

Het aandeel verongelukte en zwaargewonde jonge automobilisten (18-24-jarigen) is de voorbije 20 jaar (2011-2013 t.o.v. 1991-1993) wel met 83% gedaald. In 2011-2013 waren er gemiddeld 212 jonge autobestuurders die dodelijk of zwaargewond geraakten bij een ongeval (zie Figuur 11). Overheen de jaren is het aandeel dodelijke en zwaargewonde jonge autobestuurders ten opzichte van het totale aantal doden en zwaargewonden gedaald, van gemiddeld 10% in 2000-2002 tot 6% in 2011-2013. Hun betrokkenheid bij ongevallen blijft niettemin hoog, in verhouding tot hun verkeersdeelname. Zij hebben een duidelijk hoger risico om dodelijk of zwaargewond te geraken als autobestuurder, in vergelijking met andere leeftijdsgroepen. Bovendien zijn de cijfers voor 2014 en 2015 (nog onvolledige cijfers) minder positief, zeker wanneer naar het aantal verkeersdoden gekeken wordt.

Figuur 11: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde jonge autobestuurders (18-24 jaar) en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

Mannen zijn oververtegenwoordigd. Onderverdeeld naar geslacht (gemiddelde 2011-2013) zien we duidelijk een piek bij de 18 tot 24 jarige mannen. Zo blijkt dat 17% van de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers een man is tussen 18 en 24 jaar oud. Voor de vrouwen ligt dit aantal duidelijk veel lager, en zijn er minder sterke schommelingen op te merken naargelang de leeftijd.

Het verhoogde risico voor jongeren kan in hoofdzaak toegeschreven worden aan twee elementen: rijervaring en leeftijdsgerelateerde factoren. Voorbeelden van leeftijdsgerelateerde factoren zijn persoonlijkheid, levensstijl en psychologische rijpheid (Willems & Cuyvers, 2004). Zo hebben jongeren een hoger ongevalsrisico in functie van het tijdstip (gedurende de nacht en in het weekend) en in functie van de sociale factor (de aanwezigheid van 'peers' in de wagen) (Bos et al., 2006). Daarnaast blijkt ook dat jongeren meer risicovol gedrag stellen. Ervaring heeft dan weer te maken met de gedragsmatige en cognitieve vaardigheden (Willems & Cuyvers, 2004). Zo gaf een bevraging van jonge bestuurders aan dat er een sterk verhoogd risico op een ongeval is in de eerste duizenden kilometers (Slootmans, Dupont, & Silverans, 2011). De cognitieve vaardigheden omvatten onder meer de perceptuele vaardigheden, detecteren van verkeersborden, beslissingen maken onder tijdsdruk, voorspellen van wat andere weggebruikers gaan doen, enzovoort (Willems & Cuyvers, 2004). Het opdoen van voldoende rijervaring is dus cruciaal om het ongevalrisico voor jonge bestuurders te verkleinen.

Met de data uit 2011-2013 over jongeren die als bestuurder van een personenwagen betrokken raakten in een ongeval kunnen deze bevindingen grotendeels gestaafd worden. Zo kan er vastgesteld worden dat binnen de leeftijdsgroep 18-24 jaar 29% dodelijk gewond en zwaargewond raken tijdens weekendnachten, terwijl slechts 8% van de ongevallen plaatsvindt tijdens deze periode.

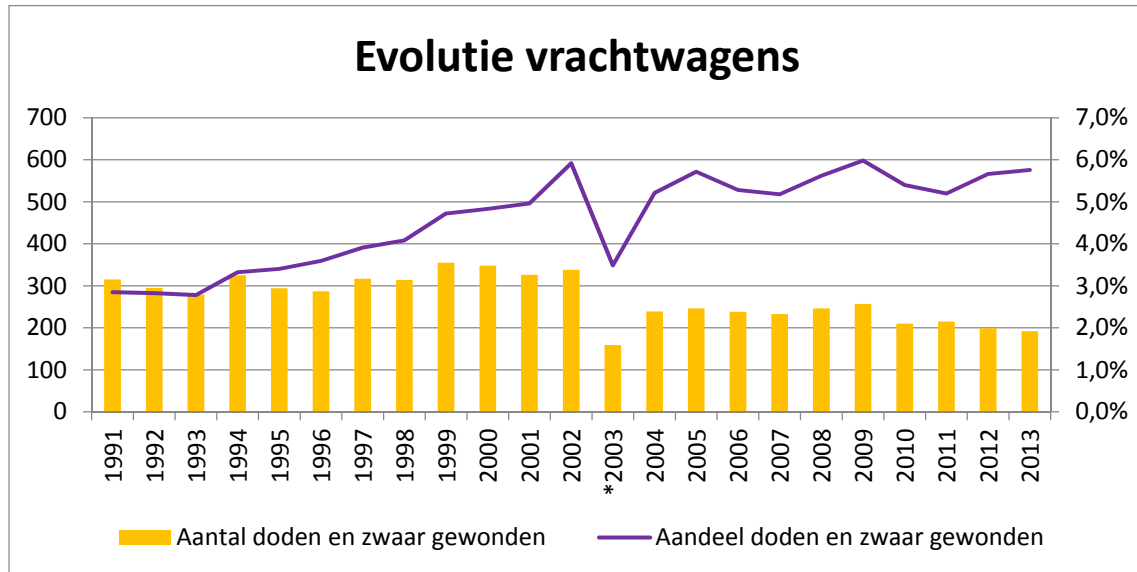
Samengevat:

- **Inzittenden van een personenwagen vormen in absolute aantallen nog steeds de grootste groep slachtoffers van verkeersongevallen (38,6% van alle doden en zwaargewonden). Wanneer alle gewonden beschouwd worden bedraagt het aandeel 52,9%.**
- **De verkeersveiligheid is er tijdens het afgelopen decennium sterk op vooruitgegaan voor de autogebruikers met een daling van 59% van het aantal doden en zwaargewonden in de periode van 2000-2002 tot 2011-2013.**
- **Met gemiddeld 25 doden en zwaargewonden per miljard afgelegde kilometers en 3 doden per miljard afgelegde kilometers wordt het laagst gescoord van de verschillende vervoersmodi.**
- **Hoewel het aantal omgekomen en zwaargewonde jonge autobestuurders sterk gedaald is tijdens de afgelopen 10 jaar, blijft deze groep – in verhouding tot zijn verkeersdeelname - oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken.**
- **Vooraf jonge mannen zijn vaak betrokken: 17% van alle dodelijke en zwaargewonde slachtoffers in een personenwagen is een man tussen 18 en 24 jaar oud.**

1.4.6 Lichte vrachtwagen en vrachtwagen

De voorbije 20 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde inzittenden van lichte en zware vrachtwagens met 32% gedaald. Van 2000-2002 tot 2011-2013 bedroeg deze daling 40% (zie Figuur 12). Er werd geen verschil gevonden in deze evolutie tussen de lichte en de zware vrachtwagens. In 2011-2013 kwamen er gemiddeld 27 inzittenden van lichte en zware vrachtwagens om het leven en werden er respectievelijk 175 zwaargewond en 1.408 lichtgewond. Dit betekent dat 5,5% van alle doden en zwaargewonden in 2011-2013 een inzittende van een lichte of zware vrachtwagen betreft.

Figuur 12: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde inzittenden van een lichte en zware vrachtwagen en het aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

* Het lage aantal in 2003 is te wijten aan registratieproblemen in dat jaar

Een Europese studie (European Commission, 2007) toonde aan dat de grootste oorzaak van ongevallen met vrachtwagens te wijten is aan een menselijke fout door één van de betrokken weggebruikers (85,2%). Hierbij is slechts 25% te wijten aan de vrachtwagenchauffeur. Andere factoren zoals weersomstandigheden (4,4%), infrastructuur (5,1%) of technische problemen aan het voertuig (5,3%) spelen slechts een beperkte rol. De meerderheid van de ongevallen vindt plaats op een kruispunt (27%), gevolgd door ongevallen in de file (20,6%), ongevallen ten gevolge van het afwijken van de rijstrook (19,5%) en ongevallen ten gevolge van een inhaalbeweging (11,3%). Een Vlaamse studie toonde aan dat de meeste vrachtwagenongevallen buiten de bebouwde kom plaatsvinden. Dodehoekongevallen met fietsers komen bovendien relatief gezien nog regelmatig voor. Hetzelfde geldt voor ongevallen met stilstaande vrachtwagens. Deze komen relatief gezien meer voor dan ongevallen met andere stilstaande voertuigen (Martensen, 2009).

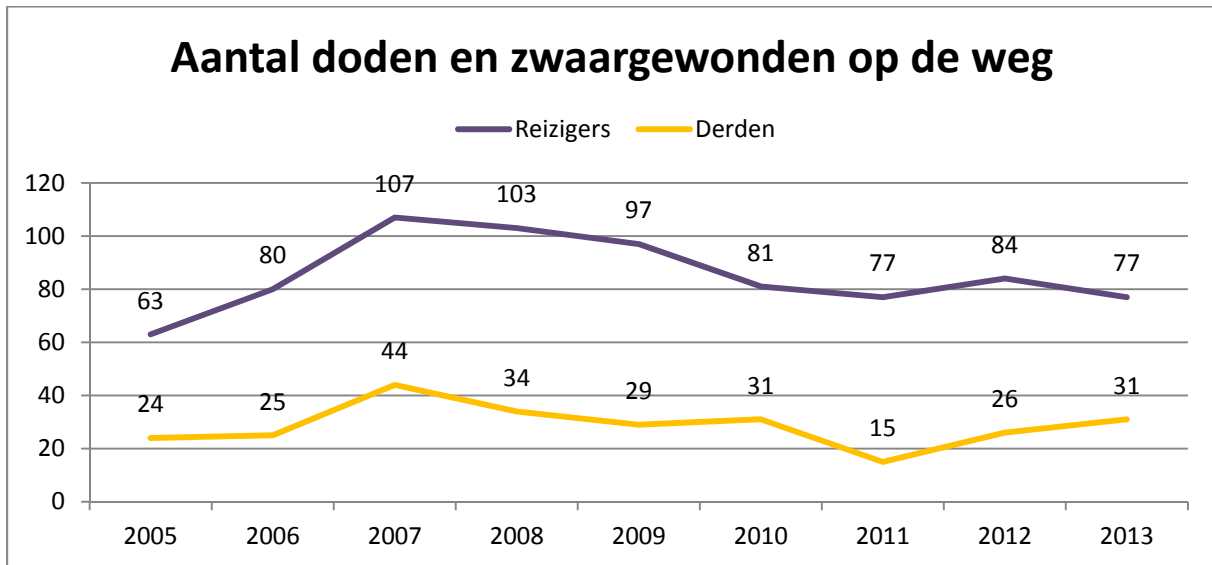
Samengevat:

- De afgelopen 10 jaar is het aantal omgekomen en zwaargewonde inzittenden van een vrachtwagen met 40% gedaald.
- 5,5% van alle doden en zwaargewonden betreft een inzittende van een lichte of zware vrachtwagen; wanneer alle gewonden beschouwd worden bedraagt het aandeel 5%.
- De meeste ongevallen gebeuren op een kruispunt, in de file, ten gevolge van het afwijken van de rijstrook of ten gevolge van een inhaalbeweging.
- Daarnaast blijven ook dodehoekongevallen een aandachtspunt en gebeuren er meer ongevallen met stilstaande vrachtwagens dan met andere stilstaande voertuigen.

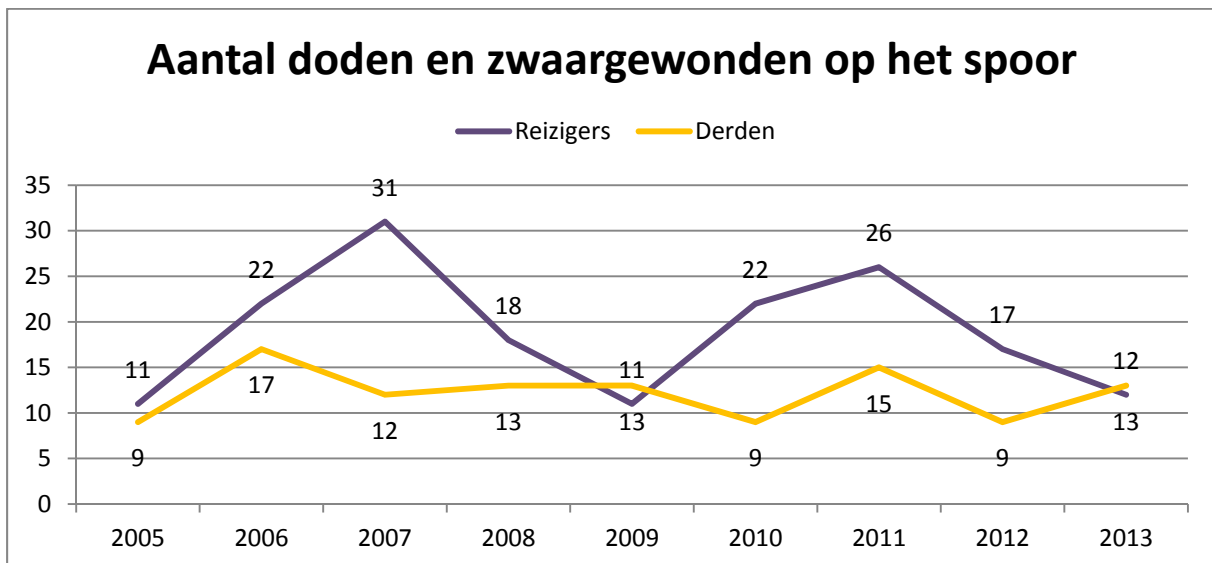
1.4.7 Openbaar vervoer

Het aantal doden en zwaargewonden in ongevallen waarbij het openbaar vervoer (De Lijn) betrokken is, zit in dalende lijn sinds 2007. Wel is voor "derden" (de niet-reizigers) terug een lichte stijging op te merken in 2012 en in 2013. Het aantal doden en zwaargewonden op trambeddingen van De Lijn vertoont geen duidelijke evolutie tussen 2005 en 2013 (De Lijn, 2005-2013).

Figuur 13: Aantal doden en zwaargewonden bij schadegevallen op de weg waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn (De Lijn, 2005-2013).



Figuur 14: Aantal doden en zwaargewonden bij schadegevallen op trambeddingen waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn (De Lijn, 2005-2013).



1.4.8 Eenzijdige ongevallen

Eenzijdige ongevallen hebben vaak ernstige gevolgen. Daar waar 21% van alle letselongevallen het gevolg is van een eenzijdige aanrijding, is dit bij de ongevallen met doden en zwaargewonden wel 30%. Hierbij reed 3% tegen een hindernis op de rijbaan, 19% reed tegen een hindernis buiten de rijbaan en bij 7% was er geen hindernis. De meest voorkomende hindernis binnen de bebouwde kom zijn muren van gebouwen (17%), gevolgd door palen (verlichtingspaal en andere palen 18%). Buiten de bebouwde kom betreft dit een boom (27%), gevolgd door vangrails (niet overgestoken vangrails 14%; vangrails overschreden 4%). Overheen de jaren

zijn er geen sterke dalingen op te merken in het aantal eenzijdige ongevallen. Het aantal eenzijdige ongevallen daalde met 20% in 2011-2013 t.o.v. 2000-2002.

1.5 Geslachts-, locatie en tijdskenmerken

1.5.1 Geslacht

Mannen zijn oververtegenwoordigd bij de verkeersslachtoffers, vooral bij ernstige verkeersongevallen. Terwijl 49% van de bevolking mannelijk is, maken mannen wel 77% van alle verkeersdoden uit. Hier kunnen verschillende factoren, zoals risicogedrag, een rol spelen (Bos, Dreesen, & Willems, 2006). Ook de sociale factor speelt een belangrijke rol in de ongevalbetrokkenheid van jongeren. Zo blijken jonge mannen een hoger risico te lopen als er leeftijdsgenoten in de wagen zitten (Bos et al., 2006). Mannen nemen ook vaker dan vrouwen plaats achter het stuur en reizen minder vaak als passagier. Vrouwen zijn vaker passagier en nemen vaker de bus of ze gaan te voet (Declercq et al., 2014).

1.5.2 Locatie

De rechtstreekse invloed van ruimtelijke ontwikkelingen op de verkeersveiligheid is moeilijk in te schatten. Toch is de ene plaats duidelijk de andere niet. Enkele locatiefactoren op een rijtje.

1.5.2.1 Bevolkingsdichtheid

Gebieden met de hoogste bevolkingsdichtheid kennen het laagste aantal doden en zwaargewonden per miljoen inwoners. Bevolkingsdichtheid is natuurlijk wel een parameter die verschillende maatschappelijke kenmerken op verkeersveiligheid omvat, zoals verkeersintensiteit, urbanisatiegraad, nabijheid van medische urgentieteams, gebruikte vervoermiddelen, enzovoort (Nuyttens et al., 2014).

1.5.2.2 Binnen versus buiten de bebouwde kom

De daling in het aantal doden en zwaargewonden is duidelijk hoger buiten de bebouwde kom in vergelijking met binnen de bebouwde kom. Niettemin vallen nog steeds meer dodelijke en zwaar gewonde slachtoffers buiten de bebouwde kom.

82% van alle doden en zwaargewonden binnen de bebouwde kom is een zwakke weggebruiker, buiten de bebouwde kom bedraagt dit aandeel 38%. Wanneer de periodes 2000-2002 en 2011-2013 vergeleken worden, blijkt er een relatieve stijging van doden en zwaargewonden bij voetgangers en fietsers binnen de bebouwde kom (respectievelijk van 15% naar 21% en van 21% naar 36%). Buiten de bebouwde kom is ook een relatieve stijging vast te stellen bij de fietsers (van 10% naar 16%). Bij de personenwagens zien we een daling.

1.5.2.3 Autosnelwegen, gewestwegen en gemeentewegen

Een onderscheid tussen autosnelwegen, gewestwegen en gemeentewegen toont aan dat het aantal doden het sterkst gedaald is op gewestwegen en autosnelwegen. Op gemeentewegen was de daling duidelijk beperkter. Het grootste aantal doden vinden we echter nog steeds terug op de gewestwegen.

De ernst van ongevallen op autosnelwegen is bovengemiddeld en blijft dus een aandachtspunt. 41% van de ernstige ongevallen is hierbij het gevolg van eenzijdige aanrijdingen, gevolgd door kop-staartaanrijdingen (40%).

1.5.3 Tijdskenmerken

De gemiddelde ernst van ongevallen is hoger 's nachts en in het weekend. Dit is vooral het geval voor bestuurders van personenwagens, waarbij dit aandeel duidelijk hoger ligt bij de 18-24 jarigen (47% van de doden en zwaargewonden vallen tijdens het weekend) en de 25-34 jarigen (44%).

SAMENGEVAT:

- **Mannen hebben op alle leeftijden een hogere ongevallenbetrokkenheid dan vrouwen.**
- **Terwijl 49% van de bevolking mannelijk is, maken mannen 77% van alle verkeersdoden uit.**
- **De gebieden met de hoogste bevolkingsdichtheid kennen het laagste aantal doden en zwaargewonden per miljoen inwoners.**
- **De daling in het aantal doden en zwaargewonden was duidelijk hoger buiten de bebouwde kom dan binnen de bebouwde kom.**
- **82% van alle doden en zwaargewonden binnen de bebouwde kom was een zwakke weggebruiker, buiten de bebouwde kom bedroeg dit aantal ook nog 38%.**
- **Het aantal doden is het sterkst gedaald op gewest- en autosnelwegen. De daling op gemeentewegen was beperkter.**
- **Niettemin is de ernst van ongevallen op autosnelwegen bovengemiddeld, waarbij 41% van de ernstige ongevallen het gevolg is van eenzijdige aanrijdingen.**
- **De gemiddelde ernst van ongevallen is hoger 's nachts en in het weekend, vooral bij 18-24 jarige en 25-34 jarige autobestuurders.**

1.6 Risico en letselernt – Verkeersonveiligheidsfenomenen

Een aantal risicogedragingen kunnen het ontstaan van een ongeval in de hand werken en de ernst van een ongeval verhogen.

1.6.1 Snelheid

Wie de maximumsnelheid negeert, speelt met het eigen leven – en dat van andere weggebruikers. De relatie tussen snelheid en (de ernst van) ongevallen is al lang bekend. Naarmate de snelheid daalt, zal ook het aantal ongevallen of de ernst van de letsels dalen (Elvik, Christensen, & Amundsen, 2004).

Het is erg lastig om vast te stellen bij hoeveel ongevallen een (te) hoge snelheid nu precies de belangrijkste oorzaak is. Naast snelheid zijn er immers vaak ook andere factoren in het spel. Over het algemeen wordt ervan uitgegaan dat ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen (mede) veroorzaakt wordt door een te hoge of onaangepaste snelheid (OECD/ECMT, 2006).

Zowel in de 30 km/u als de 50 km/u zones ligt het overtredingspercentage zeer hoog, met respectievelijk 89% en 58%. Dit zijn uitgerekend locaties waar zich erg veel kwetsbare weggebruikers bevinden. Het principe van de zelfverklarende weg moet op het terrein duidelijk nog verder worden verankerd. Een zelfverklarende weg moet intuïtief duidelijk maken aan de bestuurder welke functie deze heeft, welke gevaren er zich kunnen voordoen, welk (snelheids)gedrag er gewenst is. Daarnaast stellen zich ook problemen op 70 km/u wegen en in mindere mate op 90 km/u wegen. Zelfs op de autosnelwegen rijdt 40% van de bestuurders nog te snel. Recente resultaten wijzen op een verbeterde situatie binnen de bebouwde kom (50 km/u-wegen), in tegenstelling tot de zones 30, 70 km/u-wegen en autosnelwegen.

Motorrijders begaan regelmatig snelheidsovertredingen, nog meer dan automobilisten. Bestelwagens zitten zowat op hetzelfde niveau als de personenwagens.

1.6.2 Alcohol

Wie onder invloed van alcohol achter het stuur kruipt, speelt met vuur. Alcohol oefent een invloed uit op de vaardigheden, het gedrag, het ongevalsrisico en de overlevingskans (Evans, 2004). Ook het gevaar van alcohol is al lang bekend, ook bij het brede publiek.

Van de autobestuurders die betrokken raakten in een ongeval in de periode 2011-2013, werd 73% getest op alcoholgebruik. Bijna 11% was onder invloed. Het aandeel bestuurders dat onder invloed is, ligt hoger bij hogere letselernst (bijna 1/3 zwaargewonden).

Vooraf bij ongevallen 's nachts is het aandeel positief bevonden autobestuurders hoog (weeknacht: 34%; weekendnacht: 45%).

Controle van bestuurders die niet betrokken waren in een ongeval, toont aan dat 1,9% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed (Riguelle, 2014). Dit percentage blijft stabiel. De gedragsmetingen tonen bovendien aan dat bestuurders die te veel gedronken hebben, meestal ook ruimschoots boven de limiet zitten.

1.6.3 Persoonlijke beveiligingsmiddelen

Het gebruik van persoonlijke beveiligingsmiddelen (zoals veiligheidsgordel, helm of kinderbeveiligingssysteem) kan het risico om zwaargewond te geraken of te sterven sterk verlagen.

Tussen 2005 en 2012 steeg de gordeldracht in Vlaanderen in personenwagens (vooraan) van 68,5% naar 89,2%. Het percentage gordeldracht neemt toe naarmate de toegelaten maximum snelheid stijgt (van 80,8% in de zone 30 km/u naar 91,8% in de zone 120 km/u). Dit aandeel is echter duidelijk lager dan in de best presterende landen. Bovendien ligt dit aandeel bij de passagiers achteraan duidelijk lager (62%). De meest recente gedragsmeting komt op 91,7% gordeldracht voorin (Belgisch cijfer). Ook voor de passagiers achterin is er gelukkig wat progressie. Er wordt echter ook vastgesteld dat bij ernstige ongevallen de gordeldracht lager is dan het gemiddelde.

Uit een onderzoek in 2011 in Vlaanderen bleek dat slechts 55% van de kinderen correct werd vastgemaakt in een kinderbeveiligingssysteem. De meest recente gedragsmeting (2014) geeft bovendien een nog negatiever beeld: slechts 33% van de geobserveerde kinderen in Vlaanderen blijkt op een aangepaste en juiste manier vastgeklikt te worden.

Uit Belgisch onderzoek blijkt ca. 99% van de motorrijders en bromfietzers de helm te dragen. Het dragen van de fietshelm gebeurt in de praktijk niet zo frequent. Helmdracht verplichten zou fietsen ontmoedigen.

1.6.4 Aflleiding

In zo'n 20 – 30% van de ongevallen speelt aflleiding van de bestuurder een rol (ETSC, 2010).

We kunnen verschillende vormen van aflleiding onderscheiden. Hierbij kan het gaan om cognitieve (aandacht vloeit weg van rijgedrag), manuele (handen worden niet op het stuur gehouden), visuele (ogen zijn niet op de weg gericht) en auditieve aflleiding (aandacht ligt vooral op auditieve signaal, bv. gesprek of radio), of om een combinatie van deze elementen (Young, Regan, & Hammer, 2007).

Aflleiding kan zowel te maken hebben met het rijden (bv. een waarschuwing op het dashboard), als met factoren die niet gerelateerd zijn aan het besturen van een voertuig, bijvoorbeeld het gebruik van een smartphone (bellen, sms'en, e-mails verzenden), praten met medepassagiers, gebruik van GPS, enzovoort.

Aflleiding is een belangrijke risicofactor. Uit observaties blijkt gemiddeld 8% van de bestuurders afgeleid te zijn ten gevolge van specifieke handelingen. De GSM was hierbij de belangrijkste bron van aflleiding.

1.6.5 Andere verkeersonveiligheidsfenomenen

Tal van andere verkeersonveiligheidsfenomenen kunnen een rol spelen, zoals rijden onder invloed van drugs en/of medicijnen, vermoeidheid, niet respecteren van de veiligheidsafstand, gebrek aan zichtbaarheid in het verkeer, niet respecteren van de verkeersregels (vb. roodlichtnegatie, niet verlenen van voorrang), incorrecte plaats op de weg, agressief rijgedrag, dode hoek,....

Zo heeft de DRUID-studie (2006-2011) aangetoond dat meer dan 7% van de zwaargewonde verkeersslachtoffers onder invloed van drugs aan het verkeer deelnam. Eenzelfde percentage (meer dan 7%) werd teruggevonden voor wat betreft rijden onder invloed van medicijnen (die in de studie geanalyseerd werden).

Op vlak van de rol van vermoeidheid bij ongevallen gaan cijfers uit internationaal onderzoek in de richting van ca. 10% van de ongevallen waarbij vermoeidheid een rol zou spelen. Wanneer de ernstigere ongevallen (ongevallen met doden en vrachtwagenongevallen) bekeken worden, gaan we meer richting 15 à 20%. Dit hogere percentage geldt ook voor ongevallen op snelwegen (Van Schagen, 2003; Davidse et al., 2011; DaCoTA, 2012).

Analyse van de geregistreerde gegevens betreffende de letselongevallen wijst bovendien op een niet onbelangrijke rol van factoren, zoals o.m. niet verlenen van voorrang (bij 6 – 19% van de ongevallen, afhankelijk van vervoerswijze, wordt hiervan melding gemaakt), het niet respecteren van de veiligheidsafstand (bij ca. 8% van de ongevallen wordt hiervan melding gemaakt, zelfs bij bijna 1/3 van de ernstige vrachtwagenongevallen), zichtbaarheid (vb. bij 1/5 van de voetgangersongevallen wordt specifiek aangegeven dat de voetganger onvoldoende zichtbaar was; 35% van de ernstige voetgangersongevallen gebeurt na het vallen van de duisternis). Andere factoren blijken op zich minder tot ongevallen te leiden op basis van de geregistreerde ongevalgegevens, maar hebben dikwijls zware gevolgen als het mis gaat (vb. roodlichtnegatie, dodehoekongevallen), waardoor deze ook aandacht vereisen (FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium).

SAMENGEVAT:

- **Over het algemeen wordt ervan uitgegaan dat ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen (mede) veroorzaakt wordt door een te hoge of onaangepaste snelheid.**
- **Motorrijders begaan regelmatig snelheidsovertredingen, meer nog dan automobilisten.**
- **Van de autobestuurders die betrokken raakten in een ongeval was meer dan 10% onder invloed. Dit percentage stijgt met hogere letselernst.**
- **Vooraf bij ongevallen 's nachts is het aandeel positief bevonden autobestuurders hoog.**
- **Hoewel de gordeldracht vooraan en achteraan in personenwagens in stijgende lijn is, is dit percentage nog lager dan in de best presterende landen. Bovendien ligt het aandeel bij de passagiers achteraan nog duidelijk lager.**
- **Slechts 33% van de geobserveerde kinderen in Vlaanderen blijkt op een aangepaste en juiste manier vastgeklikt te worden.**
- **Afleiding is een belangrijke risicofactor. Naar schatting speelt in 20 – 30% van de ongevallen afleiding van de bestuurder een rol. Uit observaties blijkt gemiddeld 8% van de bestuurders afgeleid te zijn ten gevolge van specifieke handelingen, waarvan het gebruik van de GSM de belangrijkste was.**
- **Daarnaast zijn er nog andere verkeersonveiligheidsfenomenen die een niet onbelangrijke rol kunnen spelen, zoals bv. rijden onder invloed van drugs en/of medicijnen, vermoeidheid, niet**

respecteren van de veiligheidsafstand, gebrek aan zichtbaarheid in het verkeer, niet respecteren van de verkeersregels (vb. roodlichtnegatie, niet verlenen van voorrang), incorrecte plaats op de weg, agressief rijgedrag, dode hoek,....

1.7 Attitude ten opzichte van verkeersveiligheid

Attitude in het verkeer is de grondhouding die iemand aanneemt ten aanzien van bepaalde verkeers(on)veilige gedragingen. Onderzoek toont aan dat attitude een belangrijke factor is in het voorspellen van (verkeers)gedrag (De Pelsmacker & Janssens, 2007; Elliott & Baughan, 2004; Iversen, 2004; Ulleberg & Rundmo, 2003).

De laatste attitudemeting dateert van 2012. De hier gerapporteerde cijfers hebben betrekking op de Vlamingen, of op alle Belgen indien geen verschillen werden vastgesteld tussen de gewesten.

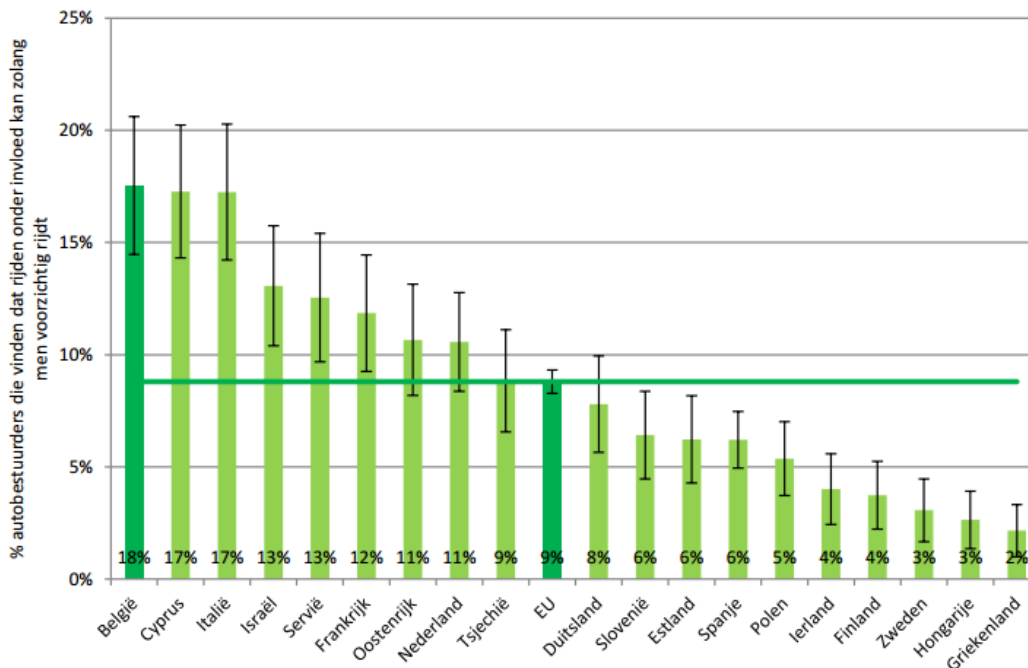
Een bevraging naar de gepercipieerde belangrijkste oorzaak van ongevallen geeft aan dat Vlamingen een te hoge snelheid als belangrijkste oorzaak van ongevallen zien: in 55% van de ongevallen zou een te hoge snelheid een rol spelen. Daarna volgen rijden onder invloed van alcohol (50%), een agressieve rijstijl (44%), onoplettendheid (44%) en te weinig afstand tot de voorganger (43%) (Boets & Meesmann, 2014).

Samengevat kunnen volgende conclusies getrokken worden aangaande de attitudes, gepercipieerde sociale norm, de ongevalskans en het zelfgerapporteerde gedrag van de respondenten in verband met verschillende risicofactoren:

- Hoewel **te snel rijden** beschouwd wordt als de belangrijkste oorzaak van ongevallen, is dit toch één van de vormen van risicogedrag die het meest aanvaard wordt. Bovendien heeft men vaak de indruk dat iedereen wel eens te snel rijdt.
- **Rijden onder invloed van alcohol** wordt eveneens als een belangrijke oorzaak van ongevallen beschouwd. Daarnaast vindt de meerderheid van de bestuurders het onaanvaardbaar om te rijden onder invloed van alcohol. Niettemin denkt de helft van de respondenten dat de meeste bestuurders wel eens rijden onder invloed van alcohol en geeft 13% aan de afgelopen maand minstens één keer gereden te hebben met een alcoholpromillage boven de wettelijk toegelaten limiet.

Met andere woorden: Vlamingen zijn recht in de leer, maar vaak krom in de praktijk. We zijn wel streng voor de anderen, maar onvoldoende voor onszelf.

Figuur 15: Procentueel aantal autobestuurders die vinden dat rijden onder invloed kan zolang men voorzichtig rijdt (2012)



- **Rijden onder invloed van drugs** wordt het minst aanvaard. Een minderheid (2%) van de respondenten gaf aan het afgelopen jaar gereden te hebben onder invloed van drugs.
- **Het niet dragen van de gordel** achterin wordt als minder gevaarlijk beschouwd dan het niet dragen van de gordel voorin.
- Hoewel 85% van de bestuurders het onaanvaardbaar vindt om **vermoed achter het stuur** te kruipen, geeft de helft van de respondenten aan tijdens het afgelopen jaar vermoeid gereden te hebben.
- 9 op de 10 bestuurders vindt een SMS sturen tijdens het rijden onaanvaardbaar, 85% vindt het onaanvaardbaar om te **telefoneren**. Toch denkt men dat iedereen wel eens niet-handenvrij belt en geeft bijna de helft aan één of meerdere keren niet-handenvrij gebeld te hebben of een SMS gelezen te hebben tijdens het afgelopen jaar.

1.8 Extreem gedrag of kleine fouten met grote gevolgen?

Het mag duidelijk zijn: menselijke fouten zijn een belangrijke factor bij verkeersongevallen. In grote lijnen kan er een onderscheid gemaakt worden tussen twee soorten menselijke fouten: enerzijds het intentioneel maken van fouten, waarbij de weggebruiker de regels overtreedt en zich niet aanpast aan de heersende omstandigheden en anderzijds het onbedoeld maken van fouten (Wegman, 2012; Wundersitz, Baldock, & Raftery, 2014). Bij het verklaren van de oorzaken van ongevallen wordt intuïtief vaak de nadruk gelegd op extreem overtredingsgedrag, waarbij regels, bijvoorbeeld in verband met overdreven snelheid en alcoholgebruik, ruimschoots worden overtreden. In werkelijkheid worden ongevallen echter ook vaak veroorzaakt door beperkte, veeleer onbedoelde fouten van weggebruikers die niettemin vaak voorkomen. Het beleid moet oog hebben voor de twee soorten.

Recent onderzoek (Wundersitz, Baldock & Raftery, 2014) heeft meer inzicht opgeleverd in de mate waarin ongevallen het gevolg zijn van bewust en extreem overtredingsgedrag, dan wel van eerder onbewuste, minder ernstige fouten. De onderzoekers definieerden drie categorieën van gedrag ('extreem', 'beperkte overtreding'

en ‘onbedoelde fouten’)¹ en onderzochten in welke mate dit gedrag aanwezig was bij zowel dodelijke ongevallen als ongevallen met een minder ernstige afloop. Hieruit bleek dat extreme vormen van gedrag sterker aanwezig zijn bij de zwaarste ongevallen dan bij ongevallen met een minder zware afloop. Niettemin is er zelfs bij dodelijke ongevallen in één op twee van de gevallen geen sprake van extreem gedrag.

Dit onderscheid tussen “extreem gedrag” en “onbedoelde fouten” is voor het te voeren beleid van belang. Wegman (2012) besluit dat inspanningen nodig zijn op twee vlakken:

- (1) aanpakken van extreem gedrag
- (2) creëren van een ‘veilig systeem’, waardoor menselijke fouten sterk worden beperkt.

Extreem gedrag zal in belangrijke mate aangepakt kunnen worden door maatregelen die gericht zijn op een verbeterd gedrag van het individu (opleiding, bewustwording, handhaving).

Het creëren van een veilig systeem omvat het beperken van de gevolgen van menselijke, onbedoelde fouten. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor ontwerpers en beheerders van het systeem (Wegman, 2012). Een dergelijke systeembenadering wordt ook gevolgd in het Zweedse Vision Zero (Johansson, 2009).

SAMENGEVAT:

- **Naast het aanpakken van extreem gedrag is het ook van belang om via een “veilig systeem”-benadering te werken op het vermijden of beperken van onbedoelde menselijke fouten.**

1.9 Conclusie

Het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid moet enkele specifieke aandachtspunten in acht nemen:

1) *Fietsers en voetgangers*

Kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers verdienen in het Verkeersveiligheidsplan bijzondere aandacht. In de voorbije 10 jaar is de positie van deze ‘zwakke’ weggebruikers in ons verkeer relatief gezien immers nog verder verzwakt. Het aantal dodelijke en zwaargewonde voetgangers en fietsers is in het voorbije decennium niet gedaald, terwijl het aantal slachtoffers voor de andere modi in dezelfde periode wél aanzienlijk gedaald is. De daling in het aantal verkeersslachtoffers komt quasi volledig op het conto van autobestuurders. Jammer genoeg voor fietsers zitten er airbags aan de binnenkant, maar niet aan de buitenkant van een auto.

Meer dan één op drie van de dodelijk en zwaargewonde voetgangers is ouder dan 65, een bijna gelijkaardig cijfer vinden we bij de oudere fietser. Door de vergrijzing zal het aantal verplaatsingen door ouderen met de fiets en te voet nog sterk stijgen tegen 2030.

2) *Motorrijders en bromfietzers*

Motorrijders en bromfietzers vormen eveneens een risicogroep. Samen zijn ze goed voor één op vijf van alle doden en zwaargewonden in het verkeer. Het aantal bromfietzers dat dodelijk gewond of zwaargewond raakte ten gevolge van een verkeersongeval is weliswaar constant gedaald gedurende de voorbije decennia, maar toch blijft hun risico op een zwaar ongeval het grootst van alle types weggebruikers. Jongeren zijn oververtegenwoordigd in de statistieken. Maar liefst 33% van de dodelijk gewonde en zwaargewonde bromfietzers valt binnen de leeftijdscategorie van 15-19 jaar. Eenzelfde patroon kan teruggevonden worden voor de motorrijders. Als bromfietzers en motorrijders een risico zouden lopen dat niet hoger is dan dit van

¹ Extreem gedrag: bijvoorbeeld snelheidslimiet overschrijden met meer dan 50%, bloedalcoholgehalte van minstens 0,150g/100ml, combinatie van te hoge snelheid en roekeloos gedrag.

Beperkt overtredingsgedrag: bijvoorbeeld snelheidslimiet beperkt overtreden, alcoholgehalte net boven de wettelijke limiet.

auto-inzittenden, dan zouden er in Vlaanderen jaarlijks niet meer dan 16 doden of zwaargewonden vallen bij bromfietzers en motorrijders tegenover 759 (!) gemiddeld per jaar in 2008-2013.

3) *Jonge autobestuurders*

Jongeren blijven dramatisch oververtegenwoordigd in de ongevallencijfers, zelfs al is het aantal omgekomen en zwaargewonde jonge autobestuurders sterk gedaald tijdens de afgelopen 10 jaar. Vooral jonge mannen raken relatief vaak betrokken in een ongeval. Jonge autobestuurders (18-24 jaar) zijn goed voor 6% van het totale aantal doden en zwaargewonden (gemiddelde 2011-2013).

4) *Belangrijke risicogedragingen*

Vlamingen weten wat slecht voor hen is, maar passen hun gedrag onvoldoende aan. De tolerantie voor alcohol, overdreven snelheid of ander risicogedrag zoals GSM-en achter het stuur ligt te hoog. Een mentaliteitswijziging dringt zich op.

5) *Creëren van een inherent veilig verkeerssysteem*

De kans op onbedoelde fouten kan verkleind worden binnen een verkeerssysteem dat verkeersveiligheid voorop plaatst. Een systeembenadering maakt veilig gedrag vanzelfsprekend en gemakkelijk en tracht gevaarlijke gedragingen te beperken. In een dergelijke systeembenadering wordt niet de vraag gesteld wie de fout gemaakt heeft, maar hoe het ongeval kon gebeuren. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor ontwerpers en beheerders van het systeem.

6) *Professionele bestuurders*

Het professioneel vervoer vormt bijkomend een niet onbelangrijke categorie. Ongevallen met voertuigen van hogere massa (zoals vrachtwagens) worden gekenmerkt door een gemiddeld hogere ongevalsernst.

Hoofdstuk 2 - Maatregelen en beleidsruimte in een evoluerende context

Vlaanderen wil de strijd voor meer verkeersveiligheid op zoveel mogelijk fronten voeren. Elk beleidsinstrument dat nuttig kan zijn, moet worden ingezet om het hoge aantal verkeersslachtoffers te laten dalen. Waar nodig en nuttig zal Vlaanderen samenwerken met andere overheden en partners.

Vlaanderen beschikt vandaag niet over alle bevoegdheden inzake verkeersveiligheid. Deze bevoegdheden worden gestructureerd in vijf thema's (5 E's) die internationaal centraal staan in het verkeersveiligheidsbeleid: rijopleiding, verkeersopvoeding en sensibilisering (educatie), infrastructuur en voertuigen (engineering), regelgeving en handhaving (enforcement), ongevallenregistratie, analyse en onderzoek (evaluatie) en het combineren van deze verkeersveiligheidsmaatregelen in een geïntegreerde aanpak.

Tabel 1: Overzicht verantwoordelijkheden op het gebied van verkeersveiligheid

	Education	Engineering	Enforcement	Evaluation	Engagement
Europa	+	++	+	+	+
België	+	++	+++	++	+
Vlaanderen	+++	+++	++	+++	+++
Lokale overheden	+	++	+++	+	++

0	geen
+	beperkt
++	belangrijk
+++	bepalend

Het verkeersreglement blijft ook na de 6^{de} staatshervorming een federale bevoegdheid, behalve de overheveling naar de Gewesten van²:

- De snelheidsbeperkingen op de openbare weg, uitgezonderd de autosnelwegen;
- De regelgeving inzake het plaatsen van verkeerstekens;
- De regelgeving inzake de beveiliging van de lading en de hoogst toegelaten massa en de massa's over de assen van de voertuigen op de openbare weg;
- De regelgeving met betrekking tot het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer (volgens nader te bepalen regels teneinde de coördinatie van de procedures tussen de gewesten te verzekeren);
- De handhaving van de geregionaliseerde regels van het verkeersreglement, met inbegrip van het bepalen van administratieve en strafrechtelijke sancties.

Naast het verkeersreglement vinden volgende wijzigingen plaats:

- Inkomsten uit geregionaliseerde verkeersovertredingen komen terecht in het door de Vlaamse regering opgerichte Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

² Cfr. Art. 25 van de Bijzondere Wet van 14 januari 2014 met betrekking tot de Zesde staatshervorming

- De normering van de verkeersinfrastructuur en de controle op de technische normering van de voertuigen worden naar de gewesten overgeheveld.
- De technische keuring van voertuigen, homologatie van radars en andere instrumenten die gelinkt zijn met de gewestelijke bevoegdheden worden naar de gewesten overgeheveld. Het federaal niveau blijft bevoegd voor de productnormen en de inschrijving van de voertuigen.
- De rijopleiding, de rij scholen en de examencentra worden geregionaliseerd (rijbewijs blijft federaal).

2.1 Educatie

De maatregelen binnen educatie kunnen opgesplitst worden in enerzijds educatie (vorming) en training (waaronder ook de rijopleiding ondergebracht kan worden) en anderzijds sensibilisering (voorlichting).

Educatie & Training behelst het aanbrengen van kennis en vaardigheden alsook de vorming van de juiste attitudes die verkeersdeelnemers nodig hebben om zich veilig en zelfstandig in het verkeer te kunnen begeven. Dit kan bijvoorbeeld via het volgen van een cursus, een training, of het oefenen met begeleider. Het gaat zowel om initiatieven in het kader van het reguliere onderwijs evenals initiatieven buiten het reguliere onderwijs- en opleidingskader, zoals bijvoorbeeld vormingscursussen voor senioren, bedrijven, enz.

Heel wat educatie- en traininginitiatieven worden uitgevoerd binnen het regulier onderwijs- en opleidingskader. Onderwijs is een gemeenschapsbevoegdheid, die integraal geregeld wordt door de Vlaamse overheid.

Met de invoering van de eindtermen evolueerden de begrippen 'verkeersles' of 'verkeersopvoeding' in het *basisonderwijs* gaandeweg naar 'verkeers- en mobiliteitseducatie' (VME). In het *secundair onderwijs* zit VME vervat in de vakoverschrijdende eindtermen. Er bestaat reeds een uitgebreid aanbod aan na- en bijscholingen, projecten en educatieve materialen om de VME in het basis- en secundair onderwijs te ondersteunen.

Een specifieke vorm van educatie is de rijopleiding. De rijopleiding, de rij scholen en de examencentra zijn geregionaliseerd. De uitreiking van het voorlopig rijbewijs, het rijbewijs zelf, het rijbewijs met punten en de regels inzake verval blijven wel tot de federale bevoegdheid behoren.

Als aanvulling op de rijopleiding wordt ook gebruik gemaakt van nascholing om de verkeersveiligheid voor de bestuurders van welbepaalde categorieën voertuigen en bij uitbreiding voor alle weggebruikers te verhogen.

Sensibilisering heeft betrekking op doelgerichte initiatieven die mensen informeren, overtuigen of aanzetten tot attitude- en/of gedragsverandering. Het doel is de verkeersveiligheid in haar geheel te verbeteren bij een welomschreven (maar doorgaans ruim) publiek, gedurende een bepaalde periode en door middel van georganiseerde communicatieactiviteiten. Hierbij worden mediakanalen vaak gecombineerd met persoonlijke communicatie of andere ondersteunende activiteiten zoals handhaving, educatie, engagement, beloningen enz.

Sensibilisering is een volledig Vlaamse bevoegdheid. Het merendeel van de sensibiliseringsacties en -campagnes werden tot nog toe op federaal niveau georganiseerd door het BIVV, maar daarnaast zijn er ook initiatieven van de Vlaamse overheid, de VSV, de Vlaamse provincies, een aantal gemeenten en politiezones, en een groot aantal organisaties en verenigingen. Het Vlaams huis voor de Verkeersveiligheid heeft de opdracht om deze initiatieven te stroomlijnen en op elkaar af te stemmen, zodat naar verschillende doelgroepen consequent dezelfde boodschappen worden verspreid en de middelen zo efficiënt mogelijk worden besteed.

2.2 Infrastructuur en voertuigen

De Europese Unie is voornamelijk bevoegd voor de normering van de voertuigen.

Ondanks de regionalisering van een aantal bevoegdheden blijft het verkeersreglement (i.e. wegcode) hoofdzakelijk een federale bevoegdheid. Een aantal aspecten wordt echter overgeheveld naar de gewesten. Zo zullen de gewesten de snelheidsbeperkingen op de openbare weg kunnen bepalen. De algemene snelheidsbeperkingen op autosnelwegen blijven dan weer wel een federale bevoegdheid.

De ontwikkelingen in de *voertuigtechnologie* volgen elkaar steeds sneller op. Bovendien zien we een verschuiving van passieve veiligheidssystemen over actieve veiligheidssystemen naar rijassistentiesystemen. De recent ontwikkelde rijassistentiesystemen evolueren volop naar autonome voertuigen waarbij geen (of minder) tussenkomst van een bestuurder nodig is.

ITS applicaties in de *infrastructuur* kunnen autonoom werken zonder in interactie te staan met voertuigen, maar er kan ook een coöperatieve interactie zijn tussen de weginfrastructuur en voertuigen. In Vlaanderen wordt voorsnog vooral dynamisch verkeersmanagement op autosnelwegen toegepast waarbij via aanwezige portieken boven de rijweg waarschuwingen worden gegeven over mogelijke files of incidenten en/of de toegelaten snelheid kan worden aangepast in functie van de verkeersomstandigheden. Er kan verwacht worden dat de verzamelde data in de toekomst ook meer en meer zullen gebruikt worden om applicaties in voertuigen aan te sturen.

2.3 Regelgeving en handhaving

De maatregelen met betrekking tot regelgeving en handhaving hebben te maken met reguleren enerzijds (door middel van wetten en regelgeving) en anderzijds het controleren op de naleving van de regelgeving, de vervolging en de bestraffing. Deze maatregelen, ook wel naar verwezen als 'enforcement', vormen een belangrijke pijler in het verkeersveiligheidsbeleid. Beleidsmakers op alle niveaus, zowel op Europees, federaal, Vlaams alsook lokaal niveau, kunnen op basis van regelgeving en handhaving een hogere mate van verkeersveiligheid afdwingen. Hierbij zijn een goede informering en communicatie naar de weggebruiker van groot belang.

De objectieve en subjectieve pakkans speelt ook een belangrijke rol. De resultaten van de meest recente attitudemeting door het BIVV (uit 2012) wijzen op een ruim draagvlak onder Vlamingen voor repressieve maatregelen ingeval van overtredingen (i.e., politiecontroles, zware boetes en onbemande camera's worden als helpend ervaren om veilig te rijden) (Meesmann & Boets, 2014). Ook vindt de meerderheid van de Vlamingen dat er onvoldoende gecontroleerd wordt op rijden onder invloed van drugs (68%) en alcohol (56%), alsook het dragen van de gordel (53%). Enkel voor snelheid vindt de meerderheid dat er voldoende gecontroleerd wordt (34% vindt dit onvoldoende).

Wanneer we de evolutie van het aantal door de politie vastgestelde verkeersinbreuken tussen 2007 en 2013 bekijken, valt op dat het aantal inbreuken van 2007 tot 2011 sterk gestegen is (van 2.382.837 in 2007 naar 3.185.122 in 2011, wat overeenkomt met een stijging van 34%). Het aantal in 2013 ligt terug iets lager (3.122.759). Een overzicht van de inbreuken in Vlaanderen in 2013 toont duidelijk aan dat het grootste aandeel vastgestelde inbreuken gerelateerd zijn aan snelheid (70,8%).

Gelet op de bevoegdheidsverdeling blijkt samenwerking met de federale overheid noodzakelijk, onder meer met betrekking tot een verbeterde handhaving of wijziging in wetgeving.

Het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering voor de komende jaren vermeldt expliciet het belang van voldoende en efficiënte controles. De vooropgestelde streefcijfers inzake handhaving dienen behaald te worden en daarnaast dient een verhoogde objectieve en subjectieve pakkans te worden bereikt door middel van handhavingsacties het hele jaar door, waarbij controles focussen op risicomomenten, -plaatsen, en -gedrag. Innovatieve, slimme oplossingen dienen bedacht en geïmplementeerd te worden.

2.4 Ongevallenregistratie, analyse en onderzoek

De *kwaliteit van de ongevallenregistratie* blijft een aandachtspunt. Uit zowel nationaal als internationaal onderzoek blijkt dat onderrapportering van ongevallen een ernstig probleem is. Bovendien is de onderrapportering ongelijk verdeeld, wat een ernstige vertekening van de resultaten kan opleveren. Zo blijkt dat ongevallen met kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers sterker ondervertegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken dan ongevallen tussen motorvoertuigen. De Vlaamse Overheid kan van haar bevoegdheden op vlak van verkeer en mobiliteit gebruik maken om hieraan te werken.

Verkeersveiligheidsevaluaties en –analyses zijn cruciaal in de aanloop naar de beslissing om bepaalde maatregelen al dan niet in te voeren, om geïnformeerde keuzes te maken tussen verschillende keuzeopties, om toegepaste maatregelen eventueel bij te sturen en om conclusies te trekken voor eventuele gelijkaardige toekomstige maatregelen. Het is daarom wenselijk om verder in te zetten op *wetenschappelijke analyses en monitoring* rond verkeersveiligheid en om te komen tot een beter inzicht in verkeersveiligheidsproblemen, –processen en –effecten van maatregelen. Deze analyses en onderzoeken dienen zich niet uitsluitend te richten op diepgaande analyses van verkeersongevallengegevens, maar maken idealiter (ook) gebruik van andere belangrijke data, zoals het werkelijke geobserveerde gedrag en psychologische processen van verkeersdeelnemers, informatie over verkeersstromen en kenmerken van de aanwezige infrastructuur.

Een ander aandachtspunt is dat het Vlaanderen momenteel ontbreekt aan een stabiel gestructureerd kader rond verkeersveiligheidsmonitoring en -onderzoek. Hierdoor ontstaat een risico op het ontbreken van of te zeer gefragmenteerd zijn van onderzoek.

Er is daarnaast ook nood aan onderzoek dat verder doordringt tot de causale processen die leiden tot verkeersongevallen. Dit zou kunnen gebeuren door de omstandigheden en factoren die hebben bijgedragen tot het optreden van ernstige verkeersongevallen in detail te onderzoeken aan de hand van *diepteanalyse*.

2.5 Engagement

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) verenigt alle relevante actoren in het verkeersveiligheidsveld. Zo kan een verkeersveiligheidsbeleid uitgewerkt worden met een concreet engagement van, voor en door iedereen.

De werking van het VHV wordt van nabij opgevolgd door een stuurgroep, voorgezeten door de Vlaamse minister van Mobiliteit, die wordt bijgestaan door de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het Departement ondersteunt de werking van de stuurgroep.

Het VHV telt vier werkkamers die overeenstemmen met de klassieke 4 E's (Education & Awareness, Engineering, Enforcement, Evaluation). De verschillende werkkamers verzamelen expertise, organiseren overleg en leveren concrete voorstellen in het kader van de uitvoering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan en de beleidsbrieven van de Minister voor Mobiliteit. De voorstellen van de werkkamers worden besproken binnen de stuurgroep.

Veilig verkeersgedrag moet de norm worden voor iedere deelnemer aan ons verkeerssysteem. Het Vlaams Huis zal daarom instaan voor een vlotte uitwisseling van kennis en informatie met alle belanghebbenden die de verkeersveiligheid in Vlaanderen willen verbeteren. Het Vlaams Huis verbindt, gaat versnippering tegen en verzekert zo de optimale inzet van de beschikbare middelen.

Toch moet het Vlaams Huis niet enkel verbinden wat reeds aanwezig is. Het moet ook stimuleren en inspireren tot gericht en beleidsrelevant onderzoek, dat bruikbare resultaten oplevert. Het zal investeren in doelgerichte sensibilisering bij de partners en hen ook ondersteunen en helpen bij realisaties op het terrein. Alleen zo kunnen we alle betrokken partners daadwerkelijk inschakelen in een coherent verkeersveiligheidsbeleid.

De opdracht van het Vlaams Huis omvat daarom het gestructureerd organiseren van overleg tussen de diverse partners om te komen tot wederzijdse afstemming (o.a. tussen wetgeving en verkeersveiligheidsacties, tussen vorming en monitoring) én wederzijdse versterking:

- waarbij het overleg verloopt in een open sfeer van het delen van informatie, kennis en expertise zodat dit
- aanzet tot en uitmondt in initiatieven die leiden tot meetbare resultaten op het terrein
- waarvoor het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen het kader vormt.

Hoofdstuk 3. Beleidsvisie & Doelstellingen

3.1 Beleidsvisie

Vlaanderen wil het aantal verkeersslachtoffers duurzaam doen dalen. Het beleid is erop gericht een verkeersveiligheidscultuur te laten openbloeien in Vlaanderen. Gezien de stagnatie in de cijfers in de afgelopen jaren, gevolgd door de dramatische stijging tot 400 verkeersdoden in 2014, is dit een ambitieus voornemen.

Alle partners zijn samengebracht in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV). Zo kon er één concreet plan op tafel komen. Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan maakt gebruik van alle mogelijke instrumenten om de strijd voor meer verkeersveiligheid op elk mogelijk front te voeren. Want elke verkeersdode is er één te veel.

3.2 Overkoepelende doelstelling

De overkoepelende doelstelling is het **“verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door middel van “ONGEVALPREVENTIE” en “ERNST-REDUCTIE”**. Hoe meer ongevallen we kunnen voorkomen, des te minder curatieve maatregelen achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen plaatsvinden, streven we naar een beperking van de schade (ernst van de ongevallen).

3.3 Streefcijfers

Onze ambitie is absoluut duidelijk: 0 verkeersdoden tegen 2050, gebaseerd op de ‘vision zero’.

Op middellange termijn (2030) stellen we concrete streefcijfers voor het verkeersveiligheidsbeleid voorop. Hierbij wordt ook telkens het streefcijfer op korte termijn (2020) opgenomen. De focus wordt gelegd op een verdere vermindering van het aantal doden en zwaargewonden, met specifieke aandacht voor de kwetsbare weggebruikers en jonge autobestuurders. Hiermee sluiten we ons ook aan bij de ambitieuze doelstelling in het kader van het European Road Safety Programme 2011-2020, waarbij men in deze periode streeft naar een halvering van het aantal verkeersdoden. Daarnaast schenken we ook specifieke aandacht aan een daling van het aantal lichtgewonden en ongevallen, in het licht van “ongevalpreventie”.

‘We brengen het aantal letselongevallen terug met 50% ten opzichte van 2010.’³

We streven de doelstelling na dat het aantal letselongevallen in het jaar 2030 met 50% gedaald moet zijn tegenover 2010. Dit betekent dat er maximaal 14.560 letselongevallen mogen vallen in 2030.

Doelstelling 2020: 21.840 letselongevallen

Doelstelling 2030: 14.560 letselongevallen

‘Het aantal dodelijk gewonde verkeersslachtoffers is gedaald tot maximaal 133.’

In het jaar 2030 streven we nog naar maximum 133 verkeersdoden. Dit betekent dat vanaf 2010 tot aan het jaar 2030 het aantal verkeersdoden jaarlijks moet dalen met ± 15 doden. Dit komt overeen met een totale procentuele afname van 70% ten opzichte van 2010.

³ De berekening is gebaseerd op de “gewogen gegevens”, aangezien sinds 2014 de ongevalgegevens aangeleverd worden in een nieuwe structuur op basis van de informatie uit de PV's en dus zowel informatie beschikbaar komt van de vaststellingen ter plaatse als de aangiften op het politiekantoor.

Schatting van de ontwikkeling van het aantal doden 30 dagen in 2030 (o.b.v. de evolutie in expositie en de evolutie van het risico), geeft aan dat de voorgestelde doelstelling ambitieus is, maar min of meer haalbaar indien een equivalent reductiepercentage als dat uit het verleden bereikt kan worden.

Doelstelling 2020: 200 verkeersdoden

Doelstelling 2030: 133 verkeersdoden

‘Het aantal zwaargewonden is gedaald tot maximaal 1000.’

Een doelstelling van maximaal 1.000 zwaargewonden in het jaar 2030 wordt vooropgesteld. Dit komt overeen met een procentuele daling van 71% ten opzichte van het jaar 2010.

Schatting van de ontwikkeling van het aantal zwaargewonden voor 2030 (o.b.v. de evolutie in expositie en de evolutie van het risico), geeft aan dat een equivalente daling van het aantal zwaargewonden, zoals deze de laatste 5 jaren werd bekomen, onvoldoende zal zijn om de vooropgestelde doelstelling van maximaal 1.000 zwaargewonden te behalen.

Doelstelling 2020: 1.500 zwaargewonden

Doelstelling 2030: 1.000 zwaargewonden

‘We komen tot een daling tot maximaal 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers (dus dode en zwaargewonde fietsers, voetgangers, motorrijders en bromfietzers).’

We stellen een afname van het aantal zwaargewonde en dodelijk gewonde niet-beschermden verkeersdeelnemers (of kwetsbare weggebruikers) voorop. Meer bepaald is een daling tot 540 dodelijke en zwaargewonde voetgangers, fietsers, motorrijders en bromfietzers de doelstelling voor 2030. Dit komt overeen met een daling van 71%.

Schatting van het aantal te verwachten dodelijke en zwaargewonde kwetsbare weggebruikers voor 2030 (o.b.v. de evolutie in expositie en de evolutie van het risico), toont dat we deze doelstelling niet gaan halen zonder belangrijke bijkomende beleidsinspanningen. De kloof is groot, gaande van > 1.300 doden en zwaargewonden bij een trendmatige evolutie voor voetgangers en fietsers, tot > 1.400 doden en zwaargewonden bij een stijging van 10% van het aantal afgelegde voetgangers- en fietskilometers.

Doelstelling 2020: 1.200 D + ZG niet-beschermden verkeersdeelnemers

Doelstelling 2030: 540 D + ZG niet-beschermden verkeersdeelnemers

‘Bij de jonge autobestuurders (18-24 jarigen) komen we tot maximaal 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers.’

Bij de jonge autobestuurders (18-24 jarigen) moeten we komen tot maximaal 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers in 2030. Indien we de doelstelling 2030 willen behalen, betekent dit een daling van 68%.

Schatting van het aantal te verwachten dodelijke en zwaargewonde jonge autobestuurders voor 2030 (o.b.v. de evolutie in expositie en de evolutie van het risico), blijkt aan te geven dat de vooropgestelde doelstelling gehaald kan worden op voorwaarde dat het ongevalrisico voldoende afneemt.

Doelstelling 2020: 165 D + ZG jonge autobestuurders

Doelstelling 2030: 80 D + ZG jonge autobestuurders

'We brengen het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers terug met 50% ten opzichte van 2010.'

3

We streven de doelstelling na dat het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers in het jaar 2030 met 50% gedaald moet zijn tegenover 2010. Dit betekent dat er maximaal 17.070 lichtgewonden mogen vallen in 2030.

Schatting van de ontwikkeling van het aantal lichtgewonden voor 2030 (o.b.v. de evolutie in expositie en de evolutie van het risico), geeft aan dat dit zou leiden tot een te overbruggen kloof van een kleine 1.000 lichtgewonden.

Doelstelling 2020: 25.600 lichtgewonden

Doelstelling 2030: 17.070 lichtgewonden

Hoofdstuk 4. Maatregelenpakket

4.1 Methodiek

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan weigert zich te beperken tot vage voornemens. Er is een concreet maatregelenpakket uitgedokterd, gestoeld op volgende vragen:

- Hoe kunnen we het menselijke gedrag omvormen in wenselijk gedrag en zo een verkeersveiliger Vlaanderen realiseren?
- Welke zijn de specifieke problemen waarvan we vaststellen dat ze de weggebruiker in gevaar brengen? Welke problemen behoeven het meest dringend een oplossing?
- Op welke doelgroepen moeten we ons hierbij bij voorkeur focussen? Betreft dit alle weggebruikers of is verhoogde aandacht voor bepaalde categorieën nodig?
- Hoe kunnen we deze bevindingen inpassen in het bestaande beleidskader (zowel intern als extern)?
- Houden we hierbij voldoende rekening met belangrijke externe invloedsfactoren/ trends?
- Welke maatregelen zijn, rekening houdende met het antwoord op voorgaande vragen, geschikt om uitwerking te kunnen geven aan een systeembenadering, waarbij maatregelen binnen de verschillende E's onderling gecombineerd kunnen worden tot een geïntegreerde strategie?

Het beleid wil gerichte en goede keuzes maken. Daarom is er een selectie en prioriteitstelling van de belangrijke probleemgebieden uitgevoerd. Deze belangrijke probleemgebieden, die hun oorsprong vinden in verkeersonveilig gedrag, werden vervolgens opgedeeld naar type weggebruiker en leeftijdscategorie. Op die manier plaatsen we de doelgroepen, waarop de verkeersveiligheidsmaatregelen zich in eerste instantie moeten richten, reeds zoveel als mogelijk op de voorgrond (zie ook tabellen 2 en 3 ter illustratie).

Zo blijkt bijvoorbeeld op basis van de ongevalanalyses dat het niet enkel kinderen en/of senioren zijn die betrokken raken in dodehoekongevallen, maar dat deze problematiek zich uitstrekt over alle verschillende leeftijdscategorieën, zodat hier een voldoende brede focus gehanteerd dient te worden. Bij elk probleemgebied en elke voorziene maatregel is het belangrijk in het achterhoofd te houden voor wie de maatregelen juist bestemd dienen te zijn.

Tabel 2: Belangrijke probleemgedragingen op vlak van verkeersveiligheid, met prioritering (-, x, xx, xxx) naar vervoerswijze, waarbij een hoger aantal kruisjes overeenkomt met een hogere prioriteit. Deze 'ordinale' inschatting is gebaseerd op reële cijfers en onderzoeksresultaten (zowel Vlaamse, nationale als internationale).

Probleemgebieden / weggebruikers	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vracht-wagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Autocars/openbaar vervoer
Snelheid	xxx	xxx	x	xxx	xx	x(x)	-	x
ROI alcohol	xxx	xxx	x	xx	xx	x	-	x
ROI drugs	xxx				xx			
ROI medicijnen	xxx			xx	xx	xxx		
Afleiding	xxx	xxx	xxx	xx	xx	xx	xx	xx
Vermoeidheid	xxx	xxx	xxx	xx	xx	xx	xx	xx
Respect veiligheidsafstand	xxx	xxx	xxx	x	x	x	-	xx
Zichtbaarheid in het verkeer	xx	xx	xx	xxx	xx	xxx	xxx	x
Gebruik persoonlijke beveiligingsmiddelen	xxx	xxx	xx	xx	x	xxx	-	x
Roodlichtnegatie	xxx	xxx	xxx	x	xxx	xxx	xxx	xx
Dode hoek	xx	xx	xxx	x	xxx	xxx	x	x
Verlenen voorrang	xxx	xxx	xxx	x	xx	xx	x	xx
...								

Tabel 3: Belangrijke probleemgedragingen op vlak van verkeersveiligheid, met prioritering (-, x, xx, xxx) naar leeftijdscategorie, waarbij een hoger aantal kruisjes overeenkomt met een hogere prioriteit. Deze 'ordinale' inschatting is gebaseerd op reële cijfers en onderzoeksresultaten (zowel Vlaamse, nationale als internationale).

Probleemgebieden / weggebruikers	Kinderen	Tieners	Jong-volwassenen (18-24j)	Jonge auto-bestuurders (18-24j)	Volwassenen (25-64j)	Senioren (65+)
Snelheid	-	xx	xxx	xxx	xx	x
ROI alcohol	-	xx	xxx	xxx	xxx	xx
ROI drugs	-	xx	xxx	xxx	xxx (< 39j)	-
ROI medicijnen	-	x	x	x	xxx	xxx
Afleiding	xx	xx	xxx	xxx	xx	x
Vermoeidheid	x	xxx	xxx	xxx	xxx	x
Respect veiligheidsafstand	-	-	xxx	xxx	xxx	x
Zichtbaarheid in het verkeer	xxx	xxx	xx	xx	xx	xxx
Gebruik persoonlijke beveiligingsmiddelen	xxx	xx	xx	xxx	x	xxx
Roodlichtnegatie	x	xx	xxx	xxx	xxx	x
Dode hoek	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Verlenen voorrang	xx	xx	xxx	xxx	xxx	xxx
...						

4.1.1 Netwerkvorming

De vele verkeersveiligheidspartners moeten de krachten bundelen om eendrachtig aan hetzelfde zeel te trekken en met vereende krachten het aantal verkeersdoden doen dalen. Precies daarom werd iedereen verzameld onder het dak van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. De 4 werkkamers van het Vlaams Huis (en eventuele werkgroepen daarbinnen) buigen zich over de geselecteerde problemen en bieden vanuit de eigen expertise een deel van de oplossing aan. De synergiën tussen de kamers en tussen alle partners binnen het Vlaams Huis moeten een slim antwoord bieden op de versnippering van het verleden.

4.1.2 Verkeersveiligheid is geen eiland – ruimere beleidskader

De oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid als een aparte afdeling Verkeersveiligheid binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken illustreert de prioritaire plaats die verkeersveiligheid toebedeeld krijgt. Verkeersveiligheid is echter geen eiland: dit beleid maakt deel uit van een overkoepelend mobiliteitsbeleid.

Er wordt voortdurend gewaakt over een goede en tijdige afstemming met andere beleidsdocumenten en -plannen (zoals Regeerakkoord, beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken, Mobiliteitsplan Vlaanderen (in opmaak), Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid, Fietsbeleidsplan, Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid, Road Safety Programme 2011-2020,...).

In het bijzonder worden de handhavingsprioriteiten uit het verkeersveiligheidsplan afgestemd met de Kadernota Integrale Veiligheid. De Kadernota Integrale Veiligheid verenigt de inbreng van alle betrokken (federale, deelstatelijke, lokale; bestuurlijke en gerechtelijke) actoren in de veiligheidsketen om zo de prioriteiten te stellen voor de aanpak van onveiligheids- en criminaliteitsfenomenen.

4.1.3 Externe invloedsfactoren / trends

Het verkeer is voortdurend in beweging en het beleid wil tijdig anticiperen op toekomstige trends. Denk maar aan de toenemende vergrijzing. Deze vormt een uitdaging op het gebied van verkeersveiligheid aangezien het aantal verplaatsingen door senioren met de auto, fiets en te voet verwacht wordt tegen 2030 sterk toe te nemen.

Ook op de weg worden we geconfronteerd met de steeds snellere ontwikkeling van allerhande communicatiemiddelen en nieuwe technologieën (met als neveneffect steeds meer mogelijke bronnen van afleiding achter het stuur), het groeiende aantal verschillende vervoersmiddelen (elektrische fiets, ligfietsen, bakfietsen, ...) of de ontwikkelingen op vlak van autonome voertuigen.

Het sterk promoten van “zachte” vervoersmodi voor woon-werk en woon-schoolverplaatsingen zal wellicht resulteren in een stijgende expositie omdat meer weggebruikers zich via deze modi zullen gaan verplaatsen. Het is van belang om ervoor te kunnen zorgen dat deze verplaatsingen op een veilige manier kunnen gebeuren.

4.2 Eén pakket, vijf pijlers

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan bevat een concreet, evenwichtig maatregelenpakket, bestaande uit 25 maatregelfiches, onderverdeeld volgens 5 pijlers. De verschillende acties focussen zich gericht op de belangrijke probleemgebieden, in overeenstemming met de geformuleerde streefcijfers.

Daarnaast ging bijzondere aandacht uit naar de verbanden en links tussen de maatregelen onderling, zodat ze onderling in synergie kunnen werken en de som meer wordt dan de verschillende maatregelen afzonderlijk.

4.2.1 Pijler 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag

- ▶ Fiche 1: Informeren
- ▶ Fiche 2: Sensibiliseren
- ▶ Fiche 3: Kwalitatieve educatie
- ▶ Fiche 4: Levenslang leren
- ▶ Fiche 5: Medische rijgeschiktheid
- ▶ Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding
- ▶ Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing
- ▶ Fiche 17: Dode hoek
- ▶ Fiche 20: Alternatieve leermaatregelen

4.2.2 Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

- ▶ Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en -inspecties
- ▶ Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen
- ▶ Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur
- ▶ Fiche 11: Zichtbaarheid
- ▶ Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg
- ▶ Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling
- ▶ Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten / wegsegmenten
- ▶ Fiche 15: Scheiden / ontvlechten verkeersstromen
- ▶ Fiche 16: Rijhulpsystemen / veilige voertuigen / ISA
- ▶ Fiche 17: Dode hoek

4.2.3 Pijler 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

- ▶ Fiche 18: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen
- ▶ Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles
- ▶ Fiche 20: Alternatieve leermaatregelen
- ▶ Fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

4.2.4 Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

- ▶ Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek
- ▶ Fiche 23: Evaluatie en monitoring

4.2.5 Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

- ▶ Fiche 24: Engagement
- ▶ Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

4.3 Uitvoering

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan heeft de verdienste dat het, bouwend op de samenwerking met alle partners binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, ambitieuze doelstellingen vertaalt in een resem concrete acties. Op die manier vormt het Vlaams Verkeersveiligheidsplan de stevige basis voor een krachtig verkeersveiligheidsbeleid. Het plan is een levend document en geen star, beperkend kader. Wanneer nodig en nuttig kunnen maatregelen toegevoegd worden.

Het Verkeersveiligheidsplan wordt jaarlijks verder geconcretiseerd. Welomschreven acties worden geformuleerd en de uitrol van de 25 maatregelen wordt gemonitord. Na het bereiken van de tijdshorizon 2020 wordt een omvattende evaluatie vooropgesteld. Op dat moment worden de vooropgezette doelstellingen getoetst aan de bereikte resultaten en worden prioriteiten van alle partijen op elkaar afgestemd (o.a. via de kadernota Integrale Veiligheid).

De jaarlijkse monitoring van de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt opgevolgd door het kernteam binnen de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (aVHV) en gerapporteerd aan de stuurgroep.

4.3.1 Middelen

Het beleid krijgt tanden, handen en voeten dankzij de toewijzing van de nodige middelen. Concreet krijgt het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid de beschikking over de middelen die als permanente allocaties binnen de begroting aan het verkeersveiligheidsbeleid worden toegekend. Daarbovenop wordt het Verkeersveiligheidsfonds nog eens gespijsd met (een deel van) de ontvangsten uit de geregionaliseerde verkeersboetes en bijdragen van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen. Op die manier vloeien deze middelen ook (deels) terug naar de oorsprong en kunnen ze ingezet worden voor de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan.

Ontvangsten

Verkeersveiligheidsfonds

“Geregionaliseerde verkeersovertredingen”

De ontvangsten van de geregionaliseerde verkeersovertredingen hebben betrekking op de onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en penale boeten uit de als “geregionaliseerd” gecategoriseerde verkeersinbreuken.

“Afdrachten Verkeersveiligheid Keuringsactiviteiten”

Elke vennootschap aan wie de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen werd toevertrouwd, draagt bij tot de financiering van de taken die kaderen binnen het verkeersveiligheidsbeleid van het Departement. Deze bijdrage bedraagt 6% van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de B.T.W. en de bijdragen in het Fonds voor Voorzieningen van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen, afgekort F.I.A..

Ten gevolge van bepalingen in het decreet tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016 zullen zowel de afdrachten per prestatie als de middelen die zijn opgebouwd binnen het F.I.A. en die vrijkomen ten gevolge van de geplande (geleidelijke) ontbinding van het F.I.A. toegevoegd worden aan het verkeersveiligheidsfonds om zo de uitgaven in het kader van de verkeersveiligheid te financieren.

Deze bijdragen en verkeersboetes zullen in de eerste plaats aangewend worden ter dekking van de taken (communicatie, sensibilisering, CARA, CAV) die door het Vlaams Gewest overgenomen worden van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) of nog uitgevoerd door het BIVV, maar gefinancierd vanuit het Vlaamse Gewest.

Literatuurlijst

ACEM (2004). MAIDS. In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers. Brussels.

Boets, S. & Meesmann, U. (2014). Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel: BIVV – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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

Carpentier, A., Nuyttens, N., Schoeters, A., Populer, M., Declercq, K. & Hermans, E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

DaCoTA (Road Safety Data, Collection, Transfer and Analysis)(2012). Project co-funded by the European Commission within the Seventh Framework Programme.

Davidse, R.J., Doumen, M.J.A., Duijvenvoorde, K. van & Louwerse, W.J.R. (2011). *Bermongevallen in Zeeland: karakteristieken en oplossingsrichtingen; Resultaten van een dieptestudie*. R-2011-20. SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. (2012). Diepteonderzoek naar de invloedsfactoren van verkeersongevallen. SWOV, Leidschendam.

Declercq, K., Janssens, D. & Wets, G. (2014). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013). Diepenbeek: Instituut voor Mobiliteit (IMOB).

De Lijn (2005-2013). Jaarverslag De Lijn 2005 – 2013.

De Pelsmacker, P. & Janssens, W. (2007). The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: Scale development and model building and estimation. *Accident Analysis & Prevention*, 39(1), 6-15.

DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines)(2012). Project Funded by the European Commission under the Transport RTD Programme of the 6th Framework Program.

Elliott, M.A. & Baughan, C.J. (2004). Developing a self-report method for investigating adolescent road user behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(6), 373-393.

Elvik, R., Christensen, P. & Amundsen, A. (2004). Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model. Oslo: Institute of Transport Economics TØI.

ETSC (2010). Minimising in-vehicle distraction (PRAISE thematic report 5). Brussel.

ETSC (2014). Ranking EU progress on car occupant safety. PIN flash report 27. Brussel.

European Commission (2007). Scientific study ETAC. European Truck Accident Causation.

Evans, L. (2004). Traffic Safety. Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society.

Gysen, G. & Daniels, S. (2006). Profiel, rijgedrag en ongevallenbetrokkenheid van motorrijders in Vlaanderen – Analyse op basis van interviews met 1000 motorrijders. Universiteit Hasselt, Instituut voor Mobiliteit.

- Hillier, P. (2002). Highways liability and the investigation of road traffic accidents. IPWEA NSW Division Annual Conference. Transportation Research Laboratory.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135-150.
- Johansson, R. (2009). Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety. *Safety Science*, (47), 826-831.
- Martensen, H. (2009). Themarapport vrachtwagenongevallen. Ongevallen met minstens één vrachtwagen. 2000-2007. Brussel: BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid.
- Martensen, H. & Roynard, M. (2013). MOTAC. Motorcycle accident causation. Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietsers betrokken waren. Brussel: BIVV – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014). Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel: BIVV – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Nuyttens, N., Carpentier, A., Declercq, K. & Hermans, E. (2014). Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2012. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- OECD/ECMT (2006). *Speed management*. Organisation for Economic Co-operation and Development OECD/European Conference of Ministers of Transport ECMT, Paris.
- OECD (2013). *Cycling, health and safety*. OECD Publishing.
- Riguelle, F. (2014). Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2012. Brussel: BIVV – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schepers, J.P., Fishman, E., den Hertog, P., Wolt, K.K. & Schwab, A.L. (2014). The safety of electrically assisted bicycles compared to classic bicycles. *Accident Analysis & Prevention*, 73, 174-180.
- Silverans, P. & Goldenbeld, C. (2015). Themadossier verkeersveiligheid fietsers. Brussel: BIVV – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Slootmans, F., Dupont, E. & Silverans, P. (2011). Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Analyse van risicofactoren voor 18 tot 24-jarige bestuurders op basis van een enquête over hun betrokkenheid bij ongevallen. Brussel: BIVV - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Slootmans, F. & De Schrijver, G. (2014). Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013. Brussel, België: BIVV – Kenniscentrum.
- Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443.
- Van Damme, O. (2014). De fiets: volwaardige schakel in stedelijke mobiliteit. *Verkeersspecialist*, 207.
- Van Hout, K. (2007). De risico's van fietsen: Feiten, cijfers en vaststellingen. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Van Schagen, I.N.L.G. (2003). Vermoeidheid achter het stuur. Een inventarisatie van oorzaken, gevolgen en maatregelen. SWOV, Leidschendam.
- Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2008).

Vesentini, L. & Bos, K. (2006). Bromfietzers: Ongevalbetrokkenheid en maatregelen. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid.

Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid (2013). 31 aanbevelingen ter verbetering van de verkeersveiligheid in Vlaanderen.

Wegman, F. (2012). Driving down the road toll by building a Safe System. Government of South Australia.

Willems, B. & Cuyvers, R. (2004). Ervaring en ongevalbetrokkenheid. Een literatuurstudie. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid.

Wundersitz, L., Baldock, M. & Raftery, S. (2014). The relative contribution of system failures and extreme behaviour in South Australian crashes, 73, 163-169.

Young, K., Regan, M. & Hammer, M. (2007). Driver distraction: A review of the literature. Distracted Driving. Sydney, NSW: Australasian College of Road Safety, 379-405.

BIJLAGE: HET VLAAMSE VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID TIJDENS DE AFGELOPEN JAREN: EEN TERUGBLIK

Op basis van het verkeersveiligheidsplan van 2008, werden heel wat nieuwe maatregelen ingevoerd of bestaande maatregelen aangepast. In deze bijlage worden deze maatregelen beschreven en indien bekend, het bereik van deze maatregelen. De lijst van maatregelen is gestructureerd volgens het verkeersveiligheidsplan van 2008.

1. OPLEIDING EN ERVARING ALS SOLIDE BASIS VOOR ELKE VERKEERSDEELNEMER

1.1 Verkeersveiligheid in het secundair onderwijs

Rijbewijs op school (sinds 2007)

Dit project geeft de leerlingen uit de derde graad secundair onderwijs de kans om lessen theorie op school te volgen en het theoretische rijexamen af te leggen vanaf de leeftijd van 17 jaar.

Slimme Mobiele Scholen (sinds 2010)

Een project dat verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs financieel, logistiek en didactisch ondersteunt.

Project 'Beheers je verkeer' (2008-2010)

Het project richt zich op de derde en vierde graad secundair onderwijs waarbij door middel van een educatieve dvd 3 typeongevallen worden geanalyseerd.

1.2 Vanuit levenslang leren in het verkeer naar een rijopleiding in stappen

Start to Drive (2009-2012)

Met dit project werden de voordelen van de professionele rijopleiding en de opleiding via vrije begeleiding gecombineerd. De kandidaat-bestuurders en hun begeleiders krijgen professionele hulp bij de start van de praktische rijopleiding. De aangeboden opleiding omvat een basisopleiding voor begeleider en kandidaat, een oefenperiode, een proefexamen met feedbackmoment, een tweede oefenperiode en het eigenlijke rijexamen.

On the road (sinds 2007)

On the road is een extra rijvaardigheidscursus van een halve dag voor jongeren die net hun rijbewijs behaalden (doelgroep 18-24-jarigen) en is gericht op het aanleren en verbeteren van een preventief rijgedrag.

Mobibus (sinds 2009)

De Mobibus is een mobiele interactieve tentoonstelling in een omgebouwde touringbus die zich richt op de tweede graad van het secundair onderwijs. Concreet zijn er vijf onderwerpen: dode hoek, duurzame mobiliteit, zichtbaarheid, fiets en bromfiets.

Project 'Guardian Angel' – DUS vzw (sinds 2011)

Dit project georganiseerd door Drive Up Safety (DUS) wil jongeren (doelgroep 12 tot 18 jaar) zelf laten communiceren over de gevaren verbonden aan verkeer. De nadruk ligt hierbij op het gevaar om als fietser of bromfietser onvoldoende of niet gezien te worden in het verkeer.

Project Velocitie (sinds 2010)

Het project 'Velocitie' van de Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) wil jongeren van de 2e en 3e graad van het secundair onderwijs (14-18 jarigen) sensibiliseren om zich als fietser veiliger te gedragen in het verkeer. Op klasniveau kan een fietsproject uitgewerkt en ingediend worden.

1.3 Vervolmaking motorrijders**Project 'Rijvaardigheid motorrijders' (2008-2009)**

Het doel van het project was de verkeersveiligheid van de gemotoriseerde tweewieler te verhogen en dit door middel van het toetsen van de minimale rijvaardigheid van de motorrijder, het voeren van een bewustwordingscampagne en het uitwerken van een cursus voor een bijkomende rijopleiding of training.

Opstartweekend en rijvaardigheidstesten (sinds 2010)

Elk jaar wordt telkens in het voorjaar een opstartweekend georganiseerd om motorrijders terug te laten gewennen aan de motor na de winterstop, en aandacht te vestigen op de staat van de banden. Daarnaast werden jaarlijkse motorscreenings georganiseerd waarbij motorrijders worden getest op hun vaardigheden om een motor te besturen en worden tips gegeven om verkeersveilig aan het verkeer deel te nemen.

Bijkomende rijopleiding 'Ready to Ride' (sinds 2009)

Opleiding tot defensief motorrijden die bijkomend kan gevolgd worden.

1.4 Verkeersgetuigen**Project verkeersgetuigen (sinds 2005)**

Het project tracht jongeren van het laatste jaar secundair onderwijs te informeren, sensibiliseren en bewust te maken van veilig verkeersgedrag en dit door middel van confrontatie met de getuigenissen van verkeersslachtoffers over hun leven voor en na een verkeersongeval.

Getuigen Onderweg (sinds 2011)

Dit project beoogt de stroomlijning en coördinatie van alle soorten getuigenissen van verkeersslachtoffers en/of hun nabestaanden. Vzw Rondpunt bracht het aanbod aan getuigenissen

door slachtoffers en nabestaanden in Vlaanderen in kaart, ontwikkelde een methodiek om deze (aanvragen tot) verkeersgetuigenissen kwaliteitsvol vorm te geven en biedt vormingen, begeleiding en coördinatie aan deze getuigen.

1.5 Veiligheidscultuur bedrijven

Sensibiliseringscampagne 'Ik rij veilig en gezond' (2008)

Sensibiliseringscampagne die gedurende 2 weken voor vrachtwagenchauffeurs liep om hen bewust te maken van de gevaren van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur en hen te motiveren om gezonder te leven en veiliger te rijden.

Imagocampagne vrachtwagens (2008)

De campagne met als titel 'Trucks gewoon groter – geef ze wat ruimte' had als doel om het imago van vrachtwagenbestuurders te verbeteren en het draagvlak te verhogen.

Defensief en ecologisch rijden (2008-2009)

Via een sensibiliseringsproject werd ecodriving gepromoot binnen de sector.

Label 'Wijs op weg' (2008-2010)

De provincie Vlaams-Brabant reikt jaarlijks het label 'Wijs op Weg' uit aan (transport)bedrijven die uitdrukkelijk verklaren de aandachtspunten van het veiligheidscharter (van de provincie Vlaams-Brabant en FEBETRA) te onderschrijven.

Truckveilig charter (sinds 2011)

Het truckveilig charter richt zich zowel tot de transportbedrijven zelf als tot de individuele chauffeurs. Een eerste doelstelling is het verhogen van de verkeersveiligheid, met het verminderen van het aantal verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Daarnaast heeft het charter ook tot doel om de transportsector een positiever imago te geven. Concreet bestaat het truckveilig charter uit een keuzelijst met een vijftiental werkpunten of actiedomeinen voor bedrijven en chauffeurs, een lijst die de ondertekenaars nog verder kunnen aanvullen met eigen actiepunten.

2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag

2.1 Uitbreiding alcohol- en drugscontroles

Drive zero prom (2008-2009)

Sensibiliseringscampagne waarbij tijdens de periode december-januari een beloning werd gegeven aan veilige bewuste weggebruikers. 6000 bestuurders werden beloond met een partypack.

Project 'Rode Draad 2008 – preventie rijden onder invloed van drugs' (2008)

Verschillende initiatieven waarbij jongeren werden gesensibiliseerd omtrent het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer.

2.2 Stimuleren verantwoordelijke bediening horeca

Met een sensibiliseringsproject trachtte men horeca-uitbaters bewust te maken van hun belang in de motivatie van jongeren om veilig te rijden.

2.3 Handhaving zwaar vervoer

Controle op tussenafstand en inhaalverbod (sinds 2009)

Afgelopen jaren werden camera's geïnstalleerd die tussenafstanden en inhaalmanoeuvres van vrachtwagens kunnen registreren. Eind 2013 werden 9 dergelijke installaties geïnstalleerd op autosnelwegen.

Controle op overlading ('Weigh in motion') (2009)

Dit project beoogt de vrachtwagens al rijdend te wegen door middel van weeginfrastructuur geplaatst in het wegdek van de autosnelwegen, zodat de te zwaar geladen vrachtwagens op voorhand geselecteerd worden en afgeleid kunnen worden naar de vaste aswegers.

2.4 Snelheidscontroles

Roodlicht- en snelheidscamera's

Er is gericht geïnvesteerd in roodlicht- en snelheidscamera's op basis van objectieve gegevens over verkeersongevallen. Eind 2013 waren in totaal 765 sites uitgerust, samen goed voor ongeveer 1.100 flitspalen.

In 2012-2013 werd een semivaste flitspaal gebruikt ter hoogte van werken op de autosnelwegen. De flitspaal werd enkele dagen op de werf geplaatst tijdens de meest risicovolle fases.

Trajectcontrole & ANPR-camera's

- Trajectcontrole (sinds 2009)

In 2012 is een eerste trajectcontrolesysteem in gebruik genomen op het viaduct Gentbrugge, richting Kortrijk. In 2013 zijn daar drie locaties bijgekomen:

- E17, viaduct Gentbrugge, richting Antwerpen
- E40, traject Erpe-Mere–Wetteren, richting kust
- E40, traject Erpe-Mere–Wetteren, richting Brussel

- ANPR-camera's (sinds 2012)

ANPR-camera's of nummerplaatherkenningscamera's registreren en herkennen de kentekens van voertuigen. De verzamelde data kunnen worden gebruikt voor zowel verkeersanalyse als voor verkeershandhaving (trajectcontrole). In 2012 werd een startproject opgericht met het oog op het ontwikkelen van softwaremodules en eventuele extra modaliteiten, en randvoorwaarden te definiëren voor volgende installaties.

3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening

3.1 Uitbouw van een veilig fietsroutenetwerk

Integraal Fietsinvesteringsprogramma (sinds 2008)

Aanleg van veilige fietspaden in het kader van een realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Fietsvoorzieningen worden voorzien langs gewest-, gemeente- en provinciewegen die belangrijk zijn voor het woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer.

Vernieuwing fiets-GIS (sinds 2012)

Via een geografisch informatiesysteem worden de vorderingen in de aanleg van het fietsroutenetwerk van nabij opgevolgd. Er werd daarom gewerkt aan een vernieuwing van het fietsGIS met bijhorend e-learningmodules.

Project 'Goede Praktijkvoorbeelden Fietsroutes' (2013)

De Fietsersbond vzw ontwikkelde een brochure om fietsroutes onder de aandacht te brengen. Een fietsroute is een aaneenschakeling van fietspaden, fietsstraten, autoluwe straten, oversteekvoorzieningen, enzovoort. Door middel van de brochure krijgen beleidsmakers snel en beknopt een beeld van wat in realiteit de verwachtingen zijn van de gebruikers.

3.2 Wegencategorisering

Kwalitatief vrachtroutenetwerk (2008-2013)

In 2009 werd een studie opgestart om een vrachtroutenetwerk uit te werken dat ervoor moet zorgen dat het doorgaand vrachtverkeer zich verplaatst langs de hiervoor meest geschikte wegen. De methodiek werd in het kader van de studie getest op 2 pilootregio's.

Wegencategorisering – kaart (2014)

Gezien er geen gebiedsdekkende digitale kaart beschikbaar was met de wegencategorisering volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, werden hiervoor eind 2013 middelen vrijgemaakt.

3.3 Verkeersveiligheidsaudits

Met het oog op verkeersveilige en kwaliteitsvolle infrastructuur werd er in 2012 heel wat aandacht besteed aan de (juridische) omzetting van de Europese richtlijn 2008/96/EG over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Op 3 februari 2012 werd het besluit van de Vlaamse regering goedgekeurd houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (publicatie in het B.S. 2012-04-19). Dit besluit bevat al de nodige elementen om de verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits en verkeersveiligheidsinspecties uit te voeren op het Trans-Europese wegennet.

De concrete bepalingen om de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor te organiseren werden vastgelegd bij wijzigingsbesluit van de Vlaamse Regering van 21 december 2012 (BS 30 januari 2013). De universiteiten van Hasselt en Gent kregen een erkenning voor het organiseren van de opleiding verkeersveiligheidsauditor, en dit voor een duur van 5 jaar.

3.4 Aangepaste infrastructuur voor motorrijders

De Vlaamse overheid stelde een 'Vademecum Motorrijdersvoorzieningen' op dat dient als uitgangspunt voor infrastructuraanpassingen op het gewestwegennet. Hierin werd bijzondere

aandacht besteed aan een voldoende stroefheid van het wegdek (o.a. inzake markeringen), het wegwerken van onregelmatigheden in het wegdek en het vermijden van onnodige obstakels.

3.5 ISA-snelheidskaart

Verkeersbordendatabank (sinds 2008)

Afgelopen jaren werd een verkeersbordendatabank ontwikkeld. In deze gegevensbank werden alle aanvullende reglementen en alle verkeerstekens (verkeersborden en verkeerslichten) in één tool opgenomen. Op 1 maart 2013 werd de vernieuwde verkeersbordendatabank opengesteld voor alle gebruikers.

3.6 Dynamische signalisatie

Eenzijds werd ingezet op de realisatie van het basismeeetnet, waarbij ter hoogte van elk knooppunt en elk op- en afrittencomplex meetapparatuur werd geïnstalleerd dat gebruikt wordt voor de real-time monitoring van het verkeer en voor het uitvoeren van onderzoek. Daarnaast worden ook visuele beelden verzameld, waarbij onder meer werd ingezet op onderhoud van reeds bestaande camera-installaties en het installeren van camera's op een aantal nieuwe locaties.

Anderzijds werd ingezet op netwerkmanagement, dat bestaat uit het informeren of waarschuwen van de weggebruiker over de verkeerssituatie stroomafwaarts op zijn route en er voor zorgen dat hij een juiste routekeuze maakt. Dit gebeurt met tekstuele boodschappen op grote panelen die zijn opgesteld op de knooppunten van het hoofdwegennet.

4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader

4.1 Aangepaste snelheden in verblijfsgebieden

Weginfrastructuur scholen (2008-2013)

Binnen dit thema werd vooral ingezet op de verhoging van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Alle schoolomgevingen waardoor een gewestweg loopt, werden vanaf september 2005 voorzien van de wettelijk verplichte zone 30-signalisatie. Daarnaast werden functionele en kostenefficiënte ingrepen uitgevoerd die de inrichting aanpassen in overeenstemming met een 30km/u snelheidslimiet.

Ombouw zone 30-schoolomgevingen van vast naar dynamisch (2008-2009)

Om de zone 30 maatregel op korte termijn op alle scholen te laten uitvoeren werd in een aantal gevallen een voorlopige permanente zone 30-signalisatie aangebracht. Deze permanente zone 30-signalisatie werd vervangen door een dynamische zone.

4.2 Aanvullende reglementen

In 2008 werd het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer goedgekeurd. Het decreet houdt onder meer in dat de gemeenteraad de bevoegdheid voor het vaststellen van aanvullende reglementen kan delegeren aan het college van burgemeester en schepenen.

4.3 Horizontale inbedding verkeersveiligheid

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Jaarlijks wordt het Vlaams Congres Verkeersveiligheid georganiseerd. Hierbij aansluitend wordt een Jaarboek Verkeersveiligheid uitgebracht, waarin een stand van zaken van de verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt geschetst.

Preventiecampagne Levenslijn Kinderfonds

Aan de Koning Boudewijnstichting werden sinds 2008 subsidies voor het Levenslijn-Kinderfonds toegekend. Hiermee werden educatieve projecten en sensibiliserende campagnes rond 3 pijlers uitgewerkt.

'Aya', een educatieve en sensibiliserende serie voor kleuters met als doel het aanleren van een aantal basisregels van het verkeer.

'Zeppe en Zikki' is een animatiereeks die op een speelse manier kinderen van het 3e tot en met het 6e leerjaar van het lager onderwijs bewust wil maken van de mogelijke gevaren verbonden aan het verkeer. Eind 2013 werd gestart met de ontwikkeling van een educatief luik dat nauw aansluit op de serie. Tevens werden lesfiches uitgewerkt waarin er aandacht is voor de beoogde lesdoelen inzake duurzaam en veilig verkeersgedrag.

Virale communicatie (2008-2009)

De opdracht 'Verkeersveiligheid. Virale communicatie' had als doel jongeren te sensibiliseren rond verkeersveiligheid. Virale communicatie is een communicatietechniek die tracht om bestaande sociale netwerken te gebruiken om zo een boodschap te verspreiden op een wijze die te vergelijken is met een virale epidemie.

Communicatie- en sensibiliseringscampagne 'Breakbaar' (2010-2011)

Met het project 'Breakbaar' richt Rondpunt vzw zich naar vrienden van jonge verkeersslachtoffers en moedigt deze vrienden aan om een leuke activiteit te organiseren voor hun vriend/in die gewond raakte in een verkeersongeval.

Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid (2013)

Met het oog op de zesde staatshervorming krijgt Vlaanderen een pak nieuwe bevoegdheden inzake verkeer, mobiliteit en verkeersveiligheid. Daarom werd een rondetafeloverleg georganiseerd waarbij meer dan 50 organisaties uit het brede veld van verkeersveiligheids- en mobiliteitsactoren betrokken waren, met als doel concrete aanbevelingen te formuleren om de nieuwe bevoegdheden inzake verkeersveiligheid optimaal in te vullen en zo het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid verder uit te bouwen en te versterken.

5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen

5.1 Fietshelm en hesjes voor kinderen

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid richtte in 2009 een werkgroep Fietsveiligheid op die in 2010 een standpuntnota goedkeurde over 'Zichtbaarheid in het verkeer', in het bijzonder m.b.t. fluorescerend materiaal voor fietsers.

Binnen de educatieve projecten van de VSV wordt het belang van zichtbaarheid regelmatig in de kijker gezet en wordt het gebruik van fluorescerende kledij gepromoot (Grote Verkeerstoets, Educatief Actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie, het Grote Fietsexamen, ...). Ook in het project

'Guardian Angel' van DUS vzw worden jongeren gewezen op het belang van zichtbaarheid in het verkeer.

5.2 Maatregelen ter voorkoming van dodehoekongevallen

Bewustmaking jonge weggebruikers van dodehoekproblematiek (sinds 2008)

Binnen dit thema werden projecten georganiseerd waarbij leerlingen in basisscholen bewust worden gemaakt van de problematiek van dodehoekongevallen. Projecten die in het verleden hun nut reeds bewezen hebben, werden uitgebreid waardoor meer leerlingen en scholen bereikt konden worden.

Spiegelafstelplaatsen (sinds 2009)

Om een juiste afstelling van de aanwezige antidodehoeksystemen te verzekeren, werden in 2009 op een aantal locaties zones ingericht waar vrachtwagenbestuurders deze spiegels correct kunnen afstellen.

Na een positieve evaluatie werd in 2010 beslist budget vrij te maken voor de bijkomende aanleg van 20 spiegelafstelplaatsen in een periode van 2 jaar (2011-2012) verspreid over heel Vlaanderen.

'Veilig op weg – De fiets werkt!'

Eind 2013 werd een DVD beschikbaar gesteld voor vrachtwagenbestuurders en toekomstige vrachtwagenchauffeurs, waarbij de dodehoekproblematiek vanuit de positie van de bestuurder wordt bekeken en dient om te gebruiken in de opleidingen van aspirant bestuurders of tijdens de permanente bijscholing of vakbekwaamheid.

6 Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid

6.1 Onderzoek

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken

❖ Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor verkeersveiligheid (2008-2011)

De onderzoeksinstellingen die deelnamen aan het steunpunt zijn Universiteit Hasselt (coördinator), Vrije Universiteit Brussel, Provinciale Hogeschool Limburg, VITO (partner) en de Universiteit Gent (onderaanneming). Het meerjarenprogramma van het Steunpunt (2007-2011) omvatte volgende hoofdthema's:

- Referentiedatabank voor onderzoek naar verkeersveiligheid in Vlaanderen,
- Infrastructuur,
- Bereikbaarheid,
- Innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit,
- Evaluatiemethoden,
- Risicobepaling,
- Beleidsorganisatie en –monitoring,
- Duurzame mobiliteit.

❖ Steunpunt Verkeersveiligheid (2012-2015)

In 2012 is het nieuwe Steunpunt Verkeersveiligheid (2012-2015), een samenwerkingsverband tussen de Universiteit Hasselt, de KU Leuven en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, met zijn activiteiten van start gegaan. Het Steunpunt Verkeersveiligheid staat in voor een belangrijk deel

van het wetenschappelijk onderzoek ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. Het meerjarenprogramma van het Steunpunt omvat de volgende hoofdthema's:

- Data & indicatoren,
- Risicoanalyse,
- Menselijk gedrag in relatie tot de systeemcomponenten voertuig en omgeving,
- Ontwikkeling van verkeersveiligheidsmaatregelen,
- Ranking en evaluatie van maatregelen.

Diepteonderzoek van verkeersongevallen (2008-2012)

In 2012 werd het project 'Multidisciplinair diepteonderzoek naar verkeersongevallen tussen vrachtwagens en kwetsbare weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen' (BLAC) afgerond. In dit onderzoek, dat door het BIVV werd uitgevoerd, werd dieper ingegaan op een set van ongevallen tussen vrachtwagens en zwakke weggebruikers. De nadruk lag daarbij op de dodehoekproblematiek. Op basis van de resultaten en internationale literatuur werd een 'toolbox' van preventieve infrastructurele maatregelen ter voorkoming van dodehoekongevallen ontwikkeld.

6.2 Data

Ongevallen-GIS en lokalisatie van ongevallen (sinds 2008)

Afgelopen jaren werd er gewerkt aan een bredere samenwerking en betere data-uitwisseling, om de mogelijkheden en databeschikbaarheid bij de verschillende actoren op het terrein zo goed mogelijk te gaan exploiteren in functie van het te realiseren verkeersveiligheidsbeleid.