

# VERKEERS- VEILIGHEID

## Actieplan

2011-2020

van het Hoofdstedelijk Gewest



bruxellesmobilité  
mobielbrussel





**VERKEERSVEILIGHEID**

**ACTIEPLAN  
2011-2020  
VAN HET HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

**STATEN-GENERAAL VAN DE  
VERKEERSVEILIGHEID  
IN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**



bruxellesmobilité  
mobiëlbrussel



# INHOUDSOPGAVE

<b>VOORWOORD</b>	<b>7</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>8</b>
<b>EVALUATIE VAN DE UITVOERING VAN DE ACTIEPLANNEN 2003-2010</b>	<b>10</b>
<b>ACTIEPLAN 2011-2020</b>	<b>16</b>
<b>NAAR EEN «NULVISIE»</b>	<b>16</b>
<b>DE VERKEERSVEILIGHEIDSUITDAGINGEN</b>	<b>19</b>
<b>1. DE SNELHEID VERMINDEREN</b>	<b>20</b>
1.1. Op de primaire en de interwijkenwegen is de effectieve snelheid van het verkeer lager of gelijk aan het snelheidsregime .....	25
1.2. De snelheid van het verkeer is gematigd in alle wijkwegen .....	26
1.3. De zones 30 « Schoolomgeving » zijn zichtbaar en geloofwaardig .....	28
1.4. De bestuurders hebben het nut begrepen van snelheidslimieten voor de veiligheid en de stedelijke leefbaarheid .....	29
1.5. De objectieve en subjectieve kansen om aan een snelheidscontrole onderworpen te worden en desgevallend beboet te worden, zijn hoog.....	30
<b>2. DE GORDELDRACT, HET CORRECTE GEBRUIK VAN TOESTELLEN OM KINDEREN TE VERGRENDELEN EN HET GEBRUIK VAN DE HELM VERHOGEN</b>	<b>32</b>
2.1. De automobilisten worden bewust gemaakt van het nut van de gordeldracht en van het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen .....	36
2.2. Motorrijders, bromfietzers en fietsers worden bewust gemaakt van het nut van de helm .....	37
2.3. De objectieve en subjectieve kans om gecontroleerd te worden op gordel- of helmgebruik (inclusief het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen) en om desgevallend beboet te worden, is hoog.....	38
<b>3. HET RIJDEN ONDER INVLOED DRASTISCH VERMINDEREN</b>	<b>40</b>
3.1. Het rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicatie, ...) is sociaal onaanvaardbaar geworden.....	45
3.2. De bestuurders zijn gesensibiliseerd over de risico's die verbonden zijn aan het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie.....	46
3.3. De reële kans en de gepercipieerde kans om onderworpen te worden aan een alcohol- of drugscontrole en desgevallend beboet te worden, zijn groot. Er zijn weinig recidivisten en zij worden correct behandeld .....	47
3.4. Het aanbod aan alternatieve vervoersmiddelen is gekend, aangepast aan eenieders noden, en wordt voldoende gebruikt om rijden onder invloed van alcohol, drugs, en geneesmiddelen te vermijden.....	49
<b>4. VALORISEREN EN STIMULEREN VAN VOORZICHTIG EN ANTICIPEREND GEDRAG. TERUGDRINGEN VAN GEVAARLIJK EN ONAANGEPAST GEDRAG</b>	<b>50</b>
4.1. De rijvaardigheid van alle weggebruikers is verbeterd. De weggebruikers zijn overtuigd van het belang van een preventief en anticiperend rijgedrag en passen dit toe .....	55
4.2. De kennis van alle gebruikers over de verkeersveiligheidsregels en over de specifieke eigenschappen van de andere weggebruikers is verbeterd .....	56
4.3. De bestuurders stoppen om activiteiten uit te voeren die niet verbonden zijn met de rijtaak. Voetgangers vermijden “multi-activiteit” tijdens het oversteken. ....	58
4.4. De naleving van de regels wordt gevaloriseerd. De reële en gepercipieerde kans om onderworpen te worden aan een controle voor gevaarlijk gedrag en hiervoor eventueel beboet te worden, is groot .....	59
4.5. De rijvaardigheid van de fietsers en hun kennis van het verkeersreglement en van de specifieke gevaren die verbonden zijn aan het fietsen, zijn verbeterd.....	60
4.6. De rijvaardigheden van de motorrijders en bromfietzers en hun kennis van het verkeersreglement en van de specifieke gevaren van het rijden met gemotoriseerde tweewielers, zijn verbeterd.....	61
<b>5. BESCHERMEN VAN DE KWETSBARE WEGGEBRUIKERS: VOETGANGERS, FIETSERS, BROMFIETSERS EN MOTORRIJDERS</b>	<b>62</b>
5.1. De wegbedekking is in goede staat en niet glad, de wegen zijn goed begaan- en/of berijdbaar. Een kwaliteitscontrole van de goede staat van de inrichtingen wordt regelmatig uitgevoerd. De vastgestelde of gemelde gebreken worden snel verholpen .....	66

5.2. Een goede wederzijdse zichtbaarheid is gewaarborgd op de kruispunten, rotondes en aan de oversteekplaatsen voor voetgangers.....	67
5.3. Motorrijders, voetgangers, fietsers en bromfietzers zijn zich bewust van het belang zelf goed zichtbaar te zijn.....	68
5.4. Een «voetgangers- fietsers- en motorrijdersfilter» wordt toegepast op de bouwprojecten voor wegen waarbij er over gewaakt wordt dat aan hun belangrijkste verkeersveiligheidsbehoeften wordt tegemoet gekomen, te beginnen met de kwetsbaarste weggebruikers.....	69
5.5. Een optimaal veiligheidsniveau is bereikt voor het geheel van de voetgangersoversteekplaatsen in het brussels hoofdstedelijk gewest, door de volgende principes te respecteren.....	70
5.6. De samenleving tussen openbaar vervoer en voetgangers is verbeterd.....	71
5.7. De wegcode wordt aangepast aan de noden van de kwetsbare weggebruikers.....	73
5.8. De fiets- en voetgangersinrichtingen die gevaarlijk of onaangepast zijn voor de fietsers en/of voetgangers zijn aangepast of verwijderd.....	74
5.9. De andere weggebruikers zijn gesensibiliseerd rond gedragingen die een gevaar kunnen opleveren voor de voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders.....	75

## **6. DE WEGEN EN STRATEN INTRINSIEK VEILIG MAKEN** **76**

6.1. Alle actoren die verantwoordelijk zijn voor dossiers van wegenaanleg zijn gesensibiliseerd voor de verkeersveiligheid.....	79
6.2. De ontwerpers van wegen en hun inrichting kunnen gebruik maken van referentiedocumenten.....	80
6.3. De bouwdoSSIERS zijn volledig en worden onderworpen aan een kwaliteitsprocedure tot aan de oplevering van de werken.....	81
6.4. Een verkeersveiligheidsadvies wordt gegeven op de bouwprojecten van wegen (audits of onder andere vorm).....	82
6.5. Een controle van de infrastructuur wordt regelmatig uitgevoerd. De vastgestelde of gemelde gebreken aan de wegen worden snel verholpen.....	83
6.6. Er wordt rekening gehouden met de veiligheid van al de weggebruikers bij het beheer van de werven.....	84
6.7. De zones met ongevallenconcentraties zijn verdwenen.....	86
6.8. De verkeerslichten beperken zoveel mogelijk de mogelijke conflicten tussen de verschillende verkeersbewegingen, met inbegrip van de voetgangers.....	87

## **7. DE HANDHAVINGSKETTING VERSTERKEN** **88**

7.1. De controles zijn voldoende talrijk en alle vastgestelde inbreuken leiden tot een echte verbalisering en sanctie.....	93
7.2. De handhavingsmethodes zijn effectief, efficiënt en gemakkelijk.....	94
7.3. De effectiviteit en de coherentie van het handhavingsbeleid in het brussels hoofdstedelijk gewest is verzekerd door een structurele coördinatie tussen de betrokken actoren.....	95

## **8. DE KENNIS VAN DE ONGEVALLLEN MET SLACHTOFFERS EN HUN OMSTANDIGHEDEN VERBETEREN OM DOELGERICHTER EN EFFICIËNTER ACTIE TE ONDERNEMEN** **96**

8.1. Volledige, betrouwbare en recente statistische en cartografische gegevens zijn toegankelijk voor al de actoren van de verkeersveiligheid.....	100
8.2. Een regelmatig beheer van de statistische gegevens en van hun evolutie is gewaarborgd en beschikbaar gesteld.....	102
8.3. Gedetailleerde studies over de belangrijkste uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid, laten toe deze uitdagingen op doeltreffende wijze aan te gaan en het resultaat van het gevoerde beleid te evalueren.....	103

## **9. DE VERKEERSVEILIGHEID VERANKEREN IN DE CULTUUR EN DE ADMINISTRatieve- EN BELEIDSSTRUCTUREN** **104**

9.1. De verkeersveiligheid wordt verheven tot de rang van “zaak van gewestelijk belang” door de gewestregering en de gemeentelijke executieven en maakt in die zin deel uit van een transversaal beleid.....	106
9.2. De organisatiestructuren laten toe een geïntegreerd en transversaal verkeersveiligheidsbeleid te voeren.....	107
9.3. De institutionele actoren spelen een voorbeeldrol.....	108
9.4. De geïdentificeerde doelgroepen ontvangen een geschikte voorlichting en/of vorming inzake verkeersveiligheid.....	109
9.5. Het grote publiek is gesensibiliseerd voor de verkeersveiligheid door aangepaste en regelmatige boodschappen.....	110
9.6. De functie “verkeer” is opgewaardeerd op alle niveaus van de handhavingsketting.....	111
9.7. De bijstand aan verkeersslachtoffers is verbeterd.....	112
9.8. Initiatieven en goede praktijken op het vlak van verkeersveiligheid worden gestimuleerd en beloond.....	113

## **BIBLIOGRAFIE** **114**

## **AFKORTINGEN** **116**

## **LEXICON** **117**



# VOORWOORD

Brussel als Ecologische Hoofdstad, daar moeten we naartoe. Een stad op maat van mensen, een stad met een hoge levenskwaliteit waar mensen zich goed en veilig voelen. Verkeer en verkeersveiligheid zijn daarbij heel erg belangrijk: als mensen de stad ontvluchten, geven ze vaak als reden dat het verkeer hen te agressief werd, dat ze hun kinderen niet op straat durven laten spelen,...

De laatste 10 jaar hebben we gelukkig al vooruitgang geboekt: gemiddeld genomen is het aantal doden en zwaargewonden met zo'n 30% teruggedrongen. Maar we mogen/kunnen daar niet tevreden mee zijn, er is nog een hele weg af te leggen. In het Brussels gewest valt er gemiddeld om de andere dag een dode of zwaargewonde te betreuren in het verkeer. In 2009 betrof de dodentol 30 mensen en vielen er 193 zwaargewonden.

In dit actieplan stellen we een samenhangend pakket van doelstellingen en concrete maatregelen voor die zullen toelaten om het aantal slachtoffers met de helft te verminderen tegen 2020. We volgen daarbij de zogenaamde "vision zero": elk slachtoffer is er één te veel. Als we allemaal samenwerken en elk zijn verantwoordelijkheid neemt op zijn niveau, dan kunnen we een sterke en blijvende daling van het aantal doden en zwaargewonden realiseren.

Samenwerking is hierbij dus essentieel. Het is dan ook geen toeval dat alle actoren die een rol kunnen en moeten spelen in dit plan, van meet af aan betrokken waren bij de opmaak ervan. Ik wil dan ook iedereen die hier aan megewerkt heeft van harte bedanken: de Minister-President van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Ministers en Staatssecretarissen van de Federale en Brusselse regering, de Gouverneur, de Procureur Des Konings, de Substituut van de Procureur des Konings, de Directeur Coördinator van de Brusselse Politie, de Burgemeesters, de Schepenen van Mobiliteit en Openbare Werken, Directeurs van administraties, vervoersmaatschappijen, experts en consultants.

Op basis van objectieve analyses van ongevalgegevens werden de belangrijkste uitdagingen en doelstellingen voor het Brussels gewest bepaald. Experts hebben becijferd hoeveel levens we kunnen redden indien we die doelstellingen halen. En de cijfers spreken voor zich: als we bijvoorbeeld de snelheid met gemiddeld 5km/u kunnen doen dalen, kunnen we jaarlijks 50 à 60 doden en zwaargewonden vermijden. En zo staat het plan vol met concrete acties. Het is dus echt mogelijk om die levens te redden. Dit zou ons allemaal moeten motiveren om op elk niveau meer te doen dan we tot nu hebben gedaan. Dit is nu de topprioriteit: het plan is er en iedereen moet het nu op zijn niveau uitvoeren.

Laten we nu de handen uit de mouwen steken om dit plan te laten slagen. Laten we dag in dag uit werken aan het vermijden van tragedies en het redden van mensenlevens.

**BRUNO DE LILLE**

*Staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit*

# INLEIDING



## Een nieuw actieplan : een absolute noodzaak voor Brussel...

In 2008 en 2009 werden 10.084 mensen het slachtoffer van een verkeersongeval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 65 van hen overleden en 415 personen raakten ernstig gewond.

Als reactie op deze pijnlijke vaststelling, besliste het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 24 maart 2010 om opnieuw van start te gaan met het proces van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. De doelstelling om het aantal “doden 30 dagen” en zwaargewonden tegen 2010 met 50% te verminderen (hetzij een maximum

van 22 “doden 30 dagen” en 109 zwaargewonden) zou immers niet worden behaald. Bovendien moest er absoluut een nieuw actieplan uitgewerkt worden voor de periode 2011-2020, aangezien de actieplannen van 2003 en van 2007, die tot stand kwamen kort na het Witboek van 12 september 2001 : « Het Europees Vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen », ten einde liepen.

## ...en op internationaal niveau

Op wereldniveau keurde de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties in maart 2010 de resolutie A/RES/64/255<sup>01</sup> goed, waarmee ze het decennium 2011-2020 uitriep tot « Decennium van Actie voor Verkeersveiligheid », met het oog op de stabilisering en vervolgens de vermindering van het aantal overlijdens ten gevolge van verkeersongevallen wereldwijd, door het aantal acties op nationaal, regionaal en mondiaal niveau te vermenigvuldigen.

Op Europees niveau stelde de Europese Commissie in haar mededeling van 20 juli 2010 aan het Europees Parlement, aan de Raad, aan de Economische en Sociale Raad en aan het Comité van de Regio's<sup>02</sup> voor

om « het streefcijfer van **halvering van het totale aantal verkeersdoden in de Europese Unie tegen 2020 te handhaven, waarbij wordt vertrokken van 2010**. Een dergelijke gemeenschappelijke doelstelling houdt een aanzienlijke verhoging van de ambities in ten opzichte van de niet-bereikte doelstelling van het vorige verkeersveiligheidsprogramma, zeker als wordt gedacht aan de grote vooruitgang die verscheidene lidstaten in het afgelopen decennium reeds hebben geboekt. Dit zal op duidelijke wijze aantonen dat Europa vastberaden is om de verkeersveiligheid te vergroten ».

01 [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-fr.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-fr.pdf)

02 Europese Commissie, « Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 », 20 juli 2010, COM(2010) 389 final.



## De vrucht van een brede samenwerking

In 2010 werden alle instanties en experts die betrokken zijn bij de Brusselse verkeersveiligheid samengebracht om in 3 werkgroepen<sup>03</sup> de ontwikkeling van het nieuwe actieplan voor te bereiden. De uitwerking van het nieuwe actieplan verliep in 3 fasen :

- April 2010 - evaluatiefase : **evaluatie van de maatregelen van 2003 en 2007** ; de samenvatting van de evaluatie bevindt zich in het eerste deel van dit boek. Dit heeft toegelaten om de noodzakelijke lessen te trekken uit het verleden met het oog op het opmaken van een nieuw en beter plan.
- Juni 2010 - identificeren van nieuwe acties en testmaatregelen : enerzijds ging het om het **identificeren van de maatregelen die het meest doeltreffend schijnen in de strijd tegen de verkeersonveiligheid**, op basis van wetenschappelijk onderzoek, ervaring en kennis van de Brusselse situatie. Zo werden de belangrijkste uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastgesteld. De « uitdaging » van de verkeersveiligheid is een omschrijving die verwijst naar « de prioritaire acties en maatregelen die het grootste potentieel hebben om het aantal en de ernst van de ongevallen te verminderen »; de uitdaging kan dus ofwel een potentiële vermindering van het aantal slachtoffers zijn, geschat volgens een mathematisch model, ofwel een hoeveelheid getroffen slachtoffers. Anderzijds ging het om het **identificeren van de testmaatregelen**, in de lijn van de **evaluatie-, verbeterings- en innovatiecultuur** waar de staatssecretaris voor Mobiliteit voorstander van is. Deze tests maken mee onderdeel uit van de cultuurverandering die dit plan op gang wil trekken. Door een cultuur van « voortdurend leren en verbeteren » te creëren, zal het immers mogelijk zijn dat de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid in Brussel systematisch opgebouwd en versterkt wordt.
- November 2010 – finalisering van het actieplan 2011-2020 en evaluatie van de tests..

Het resultaat van de werkzaamheden van deze 3 groepen diende als basis voor het opstellen van het nieuwe actieplan 2011-2020 door het BIVV, Mobiel Brussel en de VSGB. Het actieplan werd opgebouwd rond het concept « Vision zero », dat in 1997 ontstond in Zweden. Om uiteindelijk te komen tot een verkeerssysteem zonder slachtoffers, moet iedereen op zijn niveau zijn verantwoordelijkheid nemen : de overheid, de instellingen, de bedrijven, de scholen, de weggebruikers, ... Deze visie geeft de richting aan op lange termijn, dit actieplan vormt het routeplan voor de komende 10 jaar.

<sup>03</sup> Groep 1 : Kwaliteit van de statistische ongevalgegevens, controle-santie en technische preventie ; groep 2 : infrastructuur en weginrichting ; groep 3 : sensibilisatie en educatie.

## Een ambitieus en realistisch actieplan

### 2011-2020

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft besloten om de doelstelling van de Europese Commissie te onderschrijven en beslist zo om het aantal doden (30 dagen) en zwaargewonden met 50% te verminderen tegen 2020. Dit komt overeen met een maximum van 12 doden 30 dagen en 68 zwaargewonden.

Dit plan werd op 28 april 2011 goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Het wordt voorgesteld in het tweede deel van dit boek.

Het actieplan 2011-2020 bestaat uit 3 niveaus. Een strategisch niveau (9 strategische doelstellingen), een operationeel niveau (48 operationele doelstellingen) en een gedetailleerd niveau betreffende de uitvoering (190 acties).

Dit document wil een leidraad zijn die de neuzen in de zelfde richting zet van alle mensen, alle instellingen die mee hun verantwoordelijkheid willen opnemen om deze levensbelangrijke uitdaging aan te gaan : de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verdubbelen in 10 jaar tijd !





## EVALUATIE VAN DE UITVOERING VAN DE ACTIEPLANNEN 2003-2010

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV BHG) van 2003 hebben tot doel gesteld dat het aantal doden<sup>04</sup> en het aantal zwaargewonden met 33% moet verminderen tegen 2006 en met 50% tegen 2010 ten opzichte van het gemiddelde van de periode 1998-2000. De resultaten die in werkelijkheid behaald werden in de periode 2006-2008 zijn minder goed dan verwacht : een daling van 30% van het gemiddeld aantal doden per jaar en een daling van slechts 23% van het aantal zwaargewonden. (in absolute cijfers betekent dit dat men geëvolueerd is van 44 naar 31 doden/jaar en van 218 naar 168 zwaargewonden/jaar<sup>05</sup>).

Er dient echter opgemerkt te worden dat deze cijfers met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd moeten worden, aangezien het probleem van de matige kwaliteit en betrouwbaarheid van de statistische gegevens in België nog niet is opgelost.

De SGVV BHG van 2003 hebben de uit te voeren acties (59 maatregelen) als volgt onderverdeeld :

- kwaliteit en toegankelijkheid van de ongevalgegevens,
- handhaving en technische preventie,
- infrastructuur en weginrichting
- sensibilisatie en educatie.

In 2007 werden er nog elf extra maatregelen aan toegevoegd.



<sup>04</sup> Overlijden binnen de 30 dagen na het ongeval.

<sup>05</sup> Gemiddelden op 3 jaar.

## Evaluatiemethode

De evaluatie in 2010, waarin de gegevens van de tussentijdse evaluatie van 2007 opgenomen zijn, verliep op de volgende manier :

- Voor elke maatregel heeft Mobiel Brussel, samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB), de beschikbare informatie verzameld om zo de vooruitgang van de maatregel te kunnen evalueren, zowel op de gewestwegen als op het gemeentelijk wegennet.
- Op basis hiervan werd elke maatregel in 3 categorieën gerangschikt, volgens de vooruitgang van de maatregel : groen voor de maatregelen die in grote mate afgehandeld zijn, **oranje** voor de maatregelen die in uitvoering zijn en **rood** voor de maatregelen zonder duidelijke vooruitgang.
- Al deze informatie werd voorgelegd aan de deelnemers van 3 werkgroepen<sup>o6</sup> die op 21 en 23 april 2010 bijeengekomen zijn

## Algemene vaststellingen

Algemeen gesproken werd de **relevantie van de maatregelen die door de SGVV BHG 2003/2007 werden voorgesteld niet in vraag gesteld**. De evaluatie heeft echter aangetoond dat het nodig is om :

- bepaalde maatregelen duidelijker te herformuleren, om elke vorm van dubbelzinnigheid te vermijden met betrekking tot hun begripelijkheid;
- de maatregelen te structureren in functie van de te bereiken doelstellingen.

De teleurstellende resultaten op het gebied van vermindering van het aantal en van de ernst van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn enerzijds te wijten aan **het ontbreken van een geïntegreerd beleid inzake verkeersveiligheid** en anderzijds krijgt de verkeersveiligheid in de praktijk niet altijd de hoogste prioriteit. De verkeersveiligheid moet nog te vaak wijken voor andere prioriteiten zoals het behoud van de wegcapaciteit, het behoud van de parkeermogelijkheden, een bepaalde esthetische vormgeving van de openbare ruimte, het bevorderen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, ...

In het algemeen stelt men ook een **gebrek aan becijferde indicatoren** vast, die noodzakelijk zijn om enerzijds de vooruitgang te evalueren van de maatregelen die door de SGVV aanbevolen zijn en, anderzijds, om de doeltreffendheid op het terrein van deze maatregelen te evalueren. Wat de uitvoering betreft, vormen het grootste deel van de maatregelen behorende tot het luik handhaving een uitzondering, aangezien een reeks becijferde indicatoren opgemeten werden door de politiezones.

Tot slot houden de maatregelen van de vorige SGVV BHG niet voldoende rekening met bepaalde doelgroepen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor motorrijders, die nochtans bijna 12% van de doden en zwaargewonden uitmaken in het BHG (14% als men er ook de bromfietzers bij rekent).<sup>o7</sup>

(fase 1). Voor elke maatregel werd aan de deelnemers gevraagd :

- om de rangschikking van de vooruitgang van de maatregel zoals voorgesteld door de administratie te bekrachtigen of te wijzigen;

- om de relevantie van de maatregel te evalueren ten opzichte van de doelstelling die ermee wordt nagestreefd;
- om de succesfactoren te bepalen, die het mogelijk maakten de maatregel geheel of gedeeltelijk uit te voeren;
- om de hindernissen en de obstakels te identificeren die de uitvoering van de maatregel verhinderd hebben;
- om de aandacht te vestigen op de actiemiddelen of de sleutelfactoren die het mogelijk gemaakt hebben om deze maatregel uit te voeren

- Deze informatie werd verzameld in evaluatietabellen. Deze tabellen werden nagekeken, aangevuld, en uiteindelijk goedgekeurd door de betrokken instanties.

## A. Kwaliteit en toegankelijkheid van de ongevallenstatistieken

**Op 5 maatregelen :**

- **4 maatregelen kregen evaluatie rood**
- **1 maatregel kreeg evaluatie oranje**

Ter herinnering : het is onontbeerlijk om te beschikken over precieze, betrouwbare en snel toegankelijke gegevens om :

- te kunnen bepalen welke oplossingen het meest doeltreffend zijn in de strijd tegen de verkeersonveiligheid ;
- de doeltreffendheid van het gevoerde beleid te kunnen evalueren en, indien nodig, dit beleid bij te sturen in functie van de vastgestelde evoluties ;
- een snelle interventie te garanderen in geval van verkeersonveilige situaties.

### VASTSTELLING : DE GLOBALE BALANS IS NEGATIEF

Wat men in 2003 vastgesteld heeft, is jammer genoeg nog steeds het geval. De databank met de letselgegevens van de FOD Economie AD SEI vertoont nog steeds dezelfde gebreken als vroeger : ontoereikende registratie van de ongevallen, niet correcte of onduidelijke weergave van de ongevallenlocaties, onbruikbare beschrijving van het ongevalsmechanisme, te lange termijnen van terbeschikkingstelling.

Deze situatie verhindert dat we een duidelijk beeld hebben van de huidige toestand en van de evolutie ervan. Deze situatie belemmert bijgevolg de verfijning van de maatregelen die door het gewestelijk actieplan werden voorgesteld, alsook de evaluatie van hun doeltreffendheid. Om een concreet voorbeeld te geven, met de huidige stand van zaken is het uiterst moeilijk of zelfs onmogelijk om op een betrouwbare manier de impact te evalueren van een maatregel zoals het openstellen van eenrichtingstraten voor fietsers uit de tegengestelde richting in het Gewest.

<sup>o6</sup> Groep 1 : Kwaliteit van de statistische ongevalgegevens, handhaving en technische preventie ; groep 2 : infrastructuur en weginrichting ; groep 3 : sensibilisatie en educatie.

<sup>o7</sup> Cijfers voor de periode 2006-2008.



## B.1. Handhaving

Op 7 maatregelen :

- 4 maatregelen kregen evaluatie groen
- 2 maatregelen kregen evaluatie oranje
- 1 maatregel kreeg evaluatie rood

Ter herinnering : de voornaamste doelstelling met betrekking tot handhaving is het objectieve en subjectieve risico te verhogen om gecontroleerd – en indien nodig gesanctioneerd – te worden, om zodoende het aantal inbreuken en dus ook risicodrag te verminderen. Op termijn wil men tegenover de massa inbreuken een volledig geautomatiseerd handhavingssysteem plaatsen. De interventiedomeinen die als prioritair werden geïdentificeerd - in dalende volgorde van belang - zijn : overdreven of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed (alcohol-drugs), het niet dragen van de veiligheidsgordel en de helm, het niet respecteren van de rode verkeerslichten, gevaarlijk en hinderlijk parkeren.

### EERSTE VASTSTELLING : EEN MEERDERHEID VAN DE MAATREGELEN WERDEN GECONCRETISEERD

Over het algemeen werd voor de maatregelen met betrekking tot handhaving de meeste vooruitgang geboekt.

#### >> Snelheidscontrole

De automatisering van de snelheidscontroles (en de rood-licht-controles) is voltooid. Op dit punt werden de doelstellingen voor 2010 ruimschoots bereikt en zelfs lichtjes overtroffen voor wat betreft de **aanschaf en de ingebruikname van het materiaal** (gefinancierd door het Gewest) : 90 palen/34 camera's (in plaats van 30), waarvan 16 digitale camera's, die onontbeerlijk zijn voor de latere automatisering van de hele handhavingssketting (en waarvan het gebruik mogelijk werd gemaakt door een wijziging van de federale wetgeving<sup>o8</sup>). De doelstelling 2010 (1.400.000 gecontroleerde voertuigen en 8.550 controle-uren op jaarbasis) is eveneens bereikt wat het **gebruiksniveau** van het materiaal. In 2009 werden er immers 51.756.427 voertuigen gecontroleerd door automatische camera's, goed voor 79.489 controle-uren.

We bemerken tegelijk ook belangrijke vooruitgang voor alles wat betrekking heeft op de publiciteit en de zichtbaarheid die gegeven wordt aan **handhaving** : aanschaf en plaatsing van 28 preventieve radars, versterkte communicatie, enz ...

**Op het terrein** stelt men een positieve impact vast op het gedrag van de weggebruikers in de omgeving van plaatsen waar die uitgerust zijn met camera's (een vermindering van het aantal bestuurders die een inbreuk plegen).

Er werd overigens een (niet voorziene) bijkomende stap gezet in de automatisering van de handhavingssketting dankzij het gebruik van een specifiek programma voor de afhandeling van processen-verbaal en van de onmiddellijke inningen.

De maximale en volledige automatisering van de handhavingssketting is echter niet gerealiseerd, en dit zowel in Brussel als in de rest van het land. Het is immers momenteel niet mogelijk om de keten volledig te automatiseren zonder bepaalde wetswijzigingen. Om het hoofd te kunnen bieden aan de massa inbreuken, moet er dan ook een diepgaande hervorming komen, een « culturele » revolutie van de handhavingssketting. Het volledig geautomatiseerd systeem dat



De enige vooruitgang die werd opgetekend heeft betrekking op de identificatie van de zwarte punten op het gewestelijk wegennet. In 2005-2006 werd een studie uitgevoerd op basis van de gegevens die beschikbaar waren voor 2002. Bij gebrek aan vlot beschikbare betrouwbare gegevens werd de studie niet geactualiseerd, terwijl er toch veel wegen heringericht werden sinds 2002. Van de 60 geïdentificeerde zwarte punten, werden er 13 heringericht en de herinrichting van de 34 andere wordt bestudeerd.

Het gebrek aan accurate, gedetailleerde en actuele ongevalgegevens maakt het tenslotte moeilijk voor de instanties die actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid in het Brussels gewest om hun beleid te verbeteren

<sup>o8</sup> KB 3 december 2006 betreffende de beveiliging van de opslag, de verwerking en de verzending van elektronische gegevens van meetwerktuigen.

in Frankrijk werd opgericht kan hiervoor als voorbeeld dienen. De behandeling van de kleinere inbreuken moet gemakkelijker gemaakt worden zodat rechtbanken de tijd hebben om de ernstiger inbreuken grondig te behandelen. Het principe « eerst betalen, daarna betwisten » werd voorgesteld tijdens de evaluatie, alsook de verlenging van de verjaringstermijn.

#### >> Alcoholcontroles

Er werd een gevoelige vooruitgang geboekt op het vlak van alcoholcontroles (men is geëvolueerd van 1.500/2.000 gecontroleerde bestuurders/jaar in 2003 naar 15.529 afgenomen ademtests in 2009<sup>09</sup>), zelfs al is de doelstelling 2010 (21.000 gecontroleerde bestuurders/jaar) nog niet bereikt<sup>10</sup>.

#### >> Drugscontroles

De vereenvoudiging van de procedure voor het opsporen van druggebruik in het verkeer waar de SGVV op aandringen werd onlangs in de wetgeving vertaald (wet van 31 juli 2009 tot invoering van speekseltesten op drugs in het verkeer, die van kracht ging op 1 oktober 2010). De opleiding van de politiediensten hieromtrent is voorzien/aan de gang. Men mag dus een gunstige evolutie verwachten.

#### >> Controle op het dragen van de veiligheidsgordel

In 2009 werden 22.660 inbreuken vastgesteld (cijfers voor 5 van de 6 politiezones). Dit betekent dat er meer voertuigen gecontroleerd werden. De doelstelling van 21.000 gecontroleerde voertuigen per jaar werd dus overtroffen.

### TWEDE VASTSTELLING : GEWESTELIJKE FINANCIERING EN BEREIDHEID TOT OVERLEG ALS SUCCESFACTOREN

De vooruitgang die men kon vaststellen is in het bijzonder te danken aan de investering van aanzienlijke budgettaire middelen door het Gewest, een grote bereidheid tot overleg en tot samenwerking van alle betrokken actoren en de vooruitgang die geboekt werd in de federale wetgeving.

Er werd een **provinciaal overleg verkeersveiligheid opgericht** onder leiding van de Gouverneur van het administratieve arrondissement Brussel-Hoofdstad en er werd een **partnerschapovereenkomst** inzake verkeersveiligheid afgesloten door de partners..

In het kader van het dossier van de automatische camera's heeft een **permanent overleg** tussen de Procureur des Konings en de Korpschefs van de betrokken politiediensten een correcte toepassing van het systeem mogelijk gemaakt. Hiertoe vindt er maandelijks een vergadering plaats met alle actoren onder leiding van de Bestuurlijke Directeur-Coördinator van de Federale Politie (DIRCO) : het gaat over het **politieplatform**.

### DERDE VASTSTELLING : HET GEBREK AAN MANSCHAPPEN VERMINDERT DE DOELTREFFENDHEID VAN DE HANDHAVINGSKETTING

Het volstaat niet om enkel meer te controleren. De rest van de keten moet kunnen volgen. Op dit punt moeten we jammer genoeg constateren dat de situatie sinds 2003 niet aanzienlijk verbeterd is. Zo is het repressiebeleid van het **Parket**, ten gevolge van het personeelsgebrek, steeds gebaseerd op prioriteiten en niet op een nultolerantie. Ook het personeelskader van de **Politie rechtbank** werd ingevuld, maar blijft ontoereikend. Het zou ten opzichte van de huidige behoeften verdubbeld kunnen worden. Ten slotte beschikt de verkeerssectie van **bepaalde politiezones** over een te beperkte capaciteit.

<sup>09</sup> Gegevens voor 5 van de 6 politiezones.

<sup>10</sup> Opmerking : de cijfers van de prestatie-indicatoren moeten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd want ze worden niet door alle politiezones op dezelfde manier ingevuld (sommige zones vermelden enkel de specifieke acties en niet de dagelijkse werkzaamheden, andere zones vermelden alle gegevens, specifieke acties + dagelijkse werkzaamheden.)

## B.2. Technische preventie

### De 2 maatregelen betreffende de technische preventie kregen de evaluatie rood.

Deze negatieve vaststelling kan onder meer verklaard worden door een **gebrek aan leadership** in de sturing van de maatregelen.

In 2003 hebben de SGVV BHG aangeraden om een informaticacampagne te organiseren voor de fleetmanagers over het preventieve effect van de zwarte dozen met betrekking tot de vermindering van het aantal verkeersongevallen. Ze hebben ook aanbevolen om de mogelijkheid te laten bestuderen om de voertuigen van de gewestelijke instellingen en organismen met dit systeem uit te rusten. Tot op heden werd deze maatregel uitsluitend door de MIVB uitgevoerd, die nieuwe trams uitgerust heeft met zwarte dozen. De evaluatie ervan toont aan dat deze maatregel relevant blijft en dat hij aangepast zou moeten worden in functie van de nieuwe technologieën, of misschien zelfs gekoppeld moet worden aan de maatregel betreffende het ISA-systeem.

Daarenboven hebben de SGVV BHG aangeraden om de invoering van de ISA-systemen voor te bereiden door middel van een digitale cartografie van de snelheidsbeperkingen. Hiervoor had het Gewest aan het CIBG gevraagd om het lineair verkeersmodel URBIS te updaten maar het Gewest heeft nooit het eindresultaat gekregen. Zonder lineair verkeersmodel dat compatibel is met Navtech of Tele Atlas, is het evenwel niet mogelijk een ISA-systeem uit te werken. Tijdens de evaluatie was men van mening dat de maatregel relevant was, maar men dient eerst de situatie met het federaal niveau op te helderen en een wettelijk kader uit te werken. Men vindt het relevant om over één enkele cartografie te beschikken. Het ISA-project moet passen in een lange termijnbeleid en in een Europees kader.



## C. Infrastructuur en weginrichting

Op 22 maatregelen :

- 5 maatregelen kregen de evaluatie groen
- 12 maatregelen kregen de evaluatie oranje
- 5 maatregelen kregen de evaluatie rood

Ter herinnering, de maatregelen inzake infrastructuur die de SGVV BHG aanraadden hebben als belangrijkste doelstellingen :

- de snelheid te beperken ;
- het samenleven tussen de weggebruikers te verbeteren ;
- de verkeersomstandigheden van de zwakke weggebruikers te verbeteren : PBM, voetgangers, fietsers en bromfietzers.

### EERSTE VASTSTELLING : VERALGEMENING NIET-TEGENSTRIJDIGE MAATREGELEN

Bepaalde maatregelen hebben voortaan « ingang gevonden », zowel op gewestelijk niveau (Mobiël Brussel) als in de meeste gemeenten : voetpaduitstulpingen, fietsinrichtingen op de kruispunten, bufferzone tussen de parkeerstrook en het gemarkeerde fietspad of de fietssuggestiestrook, specifieke markering van de oversteekplaatsen voor voetgangers op de tramsporen, ...

Men moet echter benadrukken dat de maatregelen die het meest werden doorgevoerd deze zijn die **dwingend gemaakt werden door de reglementering** (zones 30 in de omgeving van scholen, beperkt eenrichtingsverkeer).

Men merkt overigens over het algemeen een meer systematische uitvoering van de maatregelen op het gewestelijk wegennet, waar de plannen voor de herinrichting van de wegen twee keer gecontroleerd worden, namelijk door de cel verkeersveiligheid en door de fietscel. Tot slot is het bestaan van duidelijke richtlijnen (vademecum + opleidingen dienaangaande) een uiterst belangrijke factor voor de uitvoering van de maatregelen, in het bijzonder op het niveau van de gemeenten.

### TWEEDE VASTSTELLING : DE ZONES 30 LOPEN VERTRAGING OP

De planning die in 2003 werd goedgekeurd voorzag dat tegen 2006 75% en tegen 2010 100% van de gemeentelijke wijkwegen zouden omgevormd worden tot zone 30. In werkelijkheid waren in 2007 23% en in 2009 30% van de gemeentelijke wijkwegen omgevormd tot zone 30. De obstakels zijn tegelijk van politieke, budgettaire en organisatorische aard.

### DERDE VASTSTELLING : DE VERKEERSVEILIGHEID KRIJGT NIET ALTIJD DE HOOGSTE PRIORITEIT

Bepaalde maatregelen kunnen niet doorgevoerd worden omdat ze tegenstrijdig zijn met andere doelstellingen dan de verkeersveiligheid. Het gaat in het bijzonder om :



- het **behoud van de wegcapaciteit** dat vaak tegenstrijdig is met :
  - het plaatselijk herleiden van een rijweg naar één rijvak per rijrichting ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers om inhalen onmogelijk te maken;
  - de meeste voorstellen inzake de wijziging van de afstelling van de verkeerslichten (om het risico op conflicten te verminderen).
  - de beperking van de breedte van de rotondes.
- een bepaald concept inzake **stedelijke esthetiek** is in strijd met :
  - het plaatsen van niet gladde straatbekleding op de weg en op de voetpaden;
  - het inrichten van vluchteilandjes die voetgangers de mogelijkheid bieden om in 2 fasen over te steken en die inhalen ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers onmogelijk maken.
- omwille van het **behoud van de parkeercapaciteit** op de openbare weg worden de voetpaduitstulpingen voor de zebrapaden nog te vaak korter gemaakt dan de 5 m die nochtans verplicht wordt door de GSV.
- de uitvoering van het **VICOM-programma** leidt bijvoorbeeld tot het verminderen van het aantal zebrapaden die beschermd zijn door verkeerslichten en zorgt ervoor dat de voertuigen van de MIVB sneller gaan rijden dan toegelaten.

### VIERDE VASTSTELLING : BEPAALDE PROBLEMATIEKEN WERDEN NOG NIET BEHANDELD

De SGVV BHG 2003/2007 hebben een aantal belangrijke problematieken inzake ruimtelijke ordening terzijde geschoven. Zo kan men bijvoorbeeld een lacune vaststellen met betrekking tot het beheer en de inrichting van de grote kruispunten met verkeerslichten (onder andere de kruispunten met centrale berm en/of voorbijkomende tram...). Overigens zou de reële impact van bepaalde submaatregelen geëvalueerd moeten worden : wat is bijvoorbeeld de effectieve impact van de vervanging van één breed rijvak door twee gemarkeerde rijvakken op de snelheid waarmee gereden wordt ?



## D. Sensibilisatie en educatie

Op 26 maatregelen :

- 14 maatregelen kregen de evaluatie groen
- 1 maatregel kreeg de evaluatie oranje
- 11 maatregelen kregen de evaluatie rood

Ter herinnering, de essentiële thema's inzake sensibilisatie/educatie zijn :

- de risico's verbonden aan overdreven of onaangepaste snelheid en/of van rijden onder invloed ;
- de algemene naleving van de verkeersregels ;
- de zichtbaarheid van de zwakke weggebruikers verbeteren ;
- de moeilijkheden die de andere weggebruikers ondervinden begrijpen.

### EERSTE VASTSTELLING : EEN MATIGE BALANS OP HET VLAK VAN COMMUNICATIE

Over het algemeen stelt men met betrekking tot sensibilisatie vast dat de voorziene kanalen onvoldoende benut werden (maatregelen « communicatiemiddelen »). Het gaat in het bijzonder over bordes met veranderlijke boodschap, lokale radiostations, televisie. Lokale publicaties, het internet en gewestelijke affichagecampagnes hebben een positievere balans. De meeste thema's die als essentieel werden aangeduid, werden overigens al behandeld (maatregelen « inhoud van de sensibilisatie »), met uitzondering van rijden onder invloed.



### TWEDE VASTSTELLING : VOORTZETTEN VAN EEN GEWESTELIJKE COÖRDINATIE INZAKE EDUCATIE

Op het gebied van educatie werden er veel initiatieven vastgesteld maar vaak ontbreekt het aan samenhang tussen deze initiatieven. De SGVV BHG van 2003 hadden dan ook de nadruk gelegd op de noodzaak om de vele actoren die in dit domein actief zijn (verenigingen, lokale politiediensten, federale politie, scholen,...) te coördineren en hen de mogelijkheid te bieden een gemeenschappelijke verkeersveiligheidscultuur te verwerven. Deze coördinatie, die onontbeerlijk is om uiteenlopende of overtollige initiatieven te vermijden, is echter op gang gekomen met een lijst van de actoren maar ook via de organisatie van de eerste opleidingen voor actoren die niet tot het schoolse kader behoren (in 2005), en Franstalige en Nederlandstalige leerkrachten van het basisonderwijs (in 2009). Daarnaast hebben binnen 5 van de 6 politiezones lokale educatiecommissies gewerkt onder toezicht van het Gewest in 2005, 2006 en 2008. Men kan de coördinatie tenslotte ook verbeteren door het creëren van een gemeenschappelijke basiscultuur voor alle actoren en beleidsmakers<sup>11</sup>.

### DERDE VASTSTELLING : DE DOELGROEPEN BEPALEN EN DE SPEERPUNTPROJECTEN VERSTERKEN

De evaluatie heeft eveneens aangetoond dat het belangrijk is de doelgroepen beter te bepalen (Brusselaars, pendelaars, bejaarden, jonge bestuurders, enz.) en acties uit te werken die rekening houden met de specifieke eigenschappen van deze verschillende doelgroepen.



<sup>11</sup> Het organiseren van opleidingen voor leerkrachten en de basis- en voortgezette opleiding van de CeMA zijn voorbeelden van maatregelen die zowel de coördinatie van de terreinactoren als de ontwikkeling van een gemeenschappelijke cultuur bevorderen.



## NAAR EEN “NULVISIE”

Ethisch gezien kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen enkele verkeersdode aanvaarden. Dat is het besluit van deze Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid, bij het bepalen van de gekwantificeerde doelstellingen voor het beleid dat het aantal verkeersslachtoffers moet verminderen. Op lange termijn kan alleen de nulvisie een optie zijn.

Daarbij wordt dankbaar gebruik gemaakt van het feit dat een stedelijke context gunstiger is voor de verkeersveiligheid dan een buitenstedelijke omgeving. In 2008 telde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest iets meer dan 33 verkeersdoden per 1 miljoen inwoners tegenover de 91 verkeersdoden per 1 miljoen inwoners die op het Belgische niveau opgetekend werden. Maar deze gunstiger situatie is natuurlijk geen reden om deze verkeersdoden en zwaar gewonden gemakkelijker te aanvaarden. De verkeersveiligheid moet wezenlijk verbeteren. En bij wijze van vergelijking, in 2008 telde

Stockholm 8 verkeersdoden op een bevolking van 810.000 mensen, en deed het daarmee zowat driemaal beter dan Brussel.

Onze aanpak moet gebaseerd worden op de lessen die kunnen getrokken worden uit landen en regio's die duidelijk beter scoren dan wij. In 1997 werd in Zweden reeds het concept van de Nulvisie ontwikkeld in werkgroepen. En sinds de introductie van de term in 1991 en het Startprogramma van 1998 wordt in Nederland het concept Duurzaam Veilig steeds verder ontwikkeld. Beide goed gestructureerde concepten dienden als inspiratiebron voor het actieplan, ze worden hieronder beknopt samengevat.

Om onderbouwde kwantitatieve doelstellingen te kunnen bepalen, is het nuttig om de evolutie uit het recente verleden te bekijken. Tussen het gemiddelde voor 1991-1993 en dat voor 2006-2008, dus over een periode van 15 jaar, is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden met de helft<sup>12</sup> gedaald in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

	GEMIDDELDE 1991-1993	GEMIDDELDE 1998-2000	GEMIDDELDE 2006-2008	GEMIDDELDE JAARLIJKSE DALING
verkeersdoden	50	44	30	3,3%
zwaargewonden	345	218	168 *	4,7%
doden + zwaargewonden	395	262	198 *	4,5%

\* niet gewogen

De nieuwe verkeersveiligheidsdoelstelling, vastgelegd door de Europese Commissie, mikt op een halvering van het aantal verkeersdoden over de periode 2010 – 2020. Dit komt overeen met een gemiddelde jaarlijkse daling van 6,7 %, gedurende deze 10 jaar.

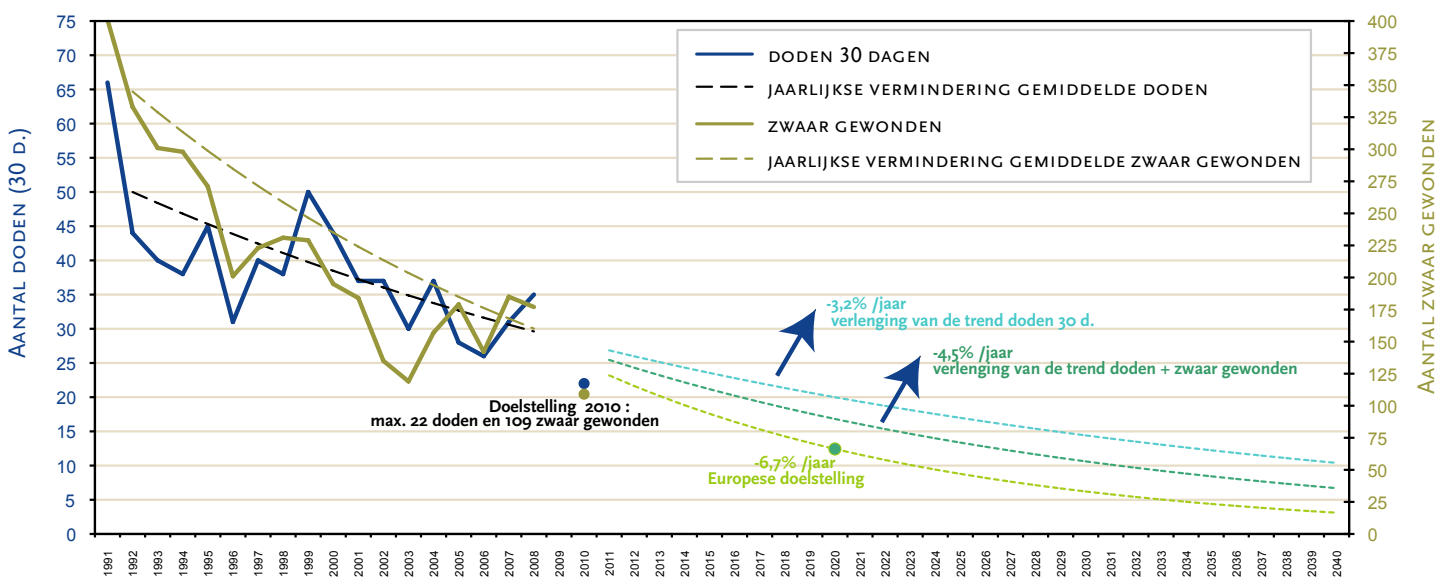
Als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze doelstelling overneemt en de reductiecoëfficiënt toepast vanaf het gemiddelde voor 2006-2008 (vermits de officiële statistieken voor 2010 nog niet beschikbaar zijn), dan geeft dit voor de planhorizon 2020 een **maximum van 12 verkeersdoden en 68 zwaargewonden**.

Zeker in een stedelijke omgeving, is deze doelstelling erg ambitieus. De huidige dalende trend zal moeten versterkt worden door de beleidsinspanningen aanzienlijk te vergroten. Dit moet mogelijk zijn want andere Europese steden hebben nu al deze resultaten bereikt, als we de vergelijking maken op basis van de inwonersaantallen.

<sup>12</sup> Op basis van de niet-gewogen cijfers van de Algemene Directie Statistiek van de FOD Economie.



## AANTAL VERKEERSDODEN EN ZWAARGEWONDEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, TRENDS EN VOORUITZICHTEN



bron: Algemene Directie Statistiek van de FOD Economie, grafiek: BIVV

De onderstaande grafiek laat toe om doelstellingen te relateren aan de huidige trend en aan de vooruitzichten.

### Nulvisie<sup>13</sup>

Ingevoerd in Zweden in 1997, werd dit concept ontwikkeld rond de visie dat het onaanvaardbaar is dat mensen sterven of zwaar gewond raken doordat ze deelnemen aan het wegverkeer.

De Nulvisie moet leiden naar een veilig transportsysteem, dat rekening houdt met de behoeften, de kwetsbaarheid en de faalbaarheid van zijn gebruikers. De mens is niet volmaakt. Hij zal altijd fouten maken die tot ongevallen zullen leiden. Maar deze ongevallen mogen niet leiden tot de dood of tot zware letsels. Het vervoersysteem moet bijgevolg zodanig ontworpen worden dat het menselijke fouten vergeeft, zowel aan de bestuurders en hun passagiers als aan de andere weggebruikers. Deze vergevingsgezindheid moet er ook zijn wanneer de verkeersgedragsregels niet gevolgd worden (wegens een gebrek aan kennis of bekwaamheid, of wegens een bewust negeren).

Als basisparameter voor het ontwerpen van het wegverkeerssysteem moet uit gegaan worden van de hoeveelheid fysiek geweld die het menselijk lichaam kan verdragen zonder gedood te worden of zwaar verwond. Zo moet de rijsnelheid, als belangrijkste factor waarop moet ingegrepen worden, aangepast worden aan de botsingen die zich op een bepaalde plek zouden kunnen voordoen. Bijvoorbeeld, zachte weggebruikers zouden nooit mogen in aanraking komen met gemotoriseerde voertuigen die sneller rijden dan 30 km/u.

In de benadering van de Nulvisie is elk overlijden binnen het wegverkeerssysteem te wijten aan het falen van het transportsysteem zelf. Deze benadering verschilt fundamenteel van de klassieke visie die sterke nadruk legt op de individuele verantwoordelijkheid van elke weggebruiker. De beheerders van het transportsysteem in ruime zin (politieke mandatarissen, wegbeheerders, voertuigbouwers, politiediensten, ...) dragen de verantwoordelijkheid voor het algemene veiligheidsniveau van het systeem.

Alle andere actoren moeten eveneens hun deel van de verantwoordelijkheid voor een veiliger wegverkeer opnemen: het gerechtelijk apparaat, de openbaarvervoersoperatoren, de gezondheidsdiensten, de scholen, de verenigingen, .... Zij worden uitgenodigd om mee te werken aan een veiliger wegverkeerssysteem, om relevante informatie te verspreiden onder de weggebruikers, en om de transportsysteemregels te laten respecteren.

Elk zwaar verkeersongeval wordt geanalyseerd zodat kan nagegaan worden of nieuwe maatregelen nodig zijn om dergelijke ongevallen in de toekomst te vermijden

<sup>13</sup> Zie:

- Safe Traffic, Vision zero on the move, Vägverket, 20 p., [www.visionzeroinitiative.com](http://www.visionzeroinitiative.com).
- Vision zero: Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries, Whitelegg J. and Haq G., SEI, 2006, 115 p.

## Duurzaam veilig<sup>14</sup>

Het concept Duurzaam Veilig werd in Nederland ontwikkeld sinds het begin van de jaren 90, het formele Startprogramma werd toegepast vanaf 1998. Duurzaam Veilig wil verkeersongevallen zoveel mogelijk vermijden, en daar waar dit (nog) niet mogelijk is, moet het risico op zware verwondingen zoveel mogelijk uitgesloten worden.

De mens staat centraal in de Duurzaam Veilig benadering; hieruit volgt dat infrastructuur en voertuigen moeten aangepast worden aan de fysieke weerstandsgrenzen van de mens. De Duurzaam Veilig visie is gebaseerd op vijf principes:

1. **Functionaliteit van wegen** : de infrastructuur moet in functionele types opgedeeld worden (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, erftoegangsweg) en ingericht worden aangepast aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt.
2. **Homogeniteit van massa's, snelheden en richting** : alleen verkeer met vergelijkbare massa en snelheid mag gemengd worden. Bij te grote verschillen in massa, snelheid en richting, moeten de verschillende verkeersdeelnemers gescheiden worden, of moeten de snelheden verlaagd worden zodat terug de vereiste homogeniteit bereikt wordt.
3. **Herkenbaarheid van de wegvormgeving en voorspelbaarheid van het wegverloop en van het weggebruikersgedrag** : er wordt verwezen naar een « self-explaining environment » waardoor de onzekerheid bij de weggebruikers verminderd wordt.

4. **Vergevingsgezindheid van de wegomgeving en van de weggebruikers onderling** : letselbeperking door de self-forgiving road en anticipatie van de weggebruikers op elkaars gedrag.
5. **Statusonderkenning door de verkeersdeelnemers** : iedere verkeersdeelnemer moet kunnen inschatten in welke mate hij bekwaam is om zijn rijtaak naar behoren uit te voeren; hij moet bijgevolg ook weten wanneer hij beter niet rijdt omwille van alcohol- of drugsgebruik, vermoeidheid of andere redenen.

Vele maatregelen uit het Duurzaam Veilig programma hebben betrekking op de weginfrastructuur, onder meer door een standaardisering van de weginrichting gebaseerd op publicaties met concrete aanbevelingen. Het systeem van controle-bestrafning moet zorgen voor een goede toepassing van de verkeersregels; sommige regels werden aangepast. Een programma voor permanente verkeersopvoeding werd ontwikkeld.



<sup>14</sup> Zie :

- *De balans opgemaakt, Duurzaam veilig 1998-2007, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, 2009, 68 p.*
- *Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes, SWOV-Factsheet, Leidschendam, februari 2010.*

# DE “VERKEERSVEILIGHEIDSUITDAGINGEN”



“*Gisement de sécurité routière*”, vertaald als “*verkeersveiligheidsuitdaging*”, is in het Frans een metafoor<sup>15</sup>. Het gaat om een peiling die een te ontginnen uitdaging oplevert, omwille van het grote aantal slachtoffers of de ernst van hun verwondingen die resulteert uit een thematische ongevallenanalyse.

Het betreft in het bijzonder: ofwel een vaak voorkomend ongevalstypen (vb. voertuig eenzijdig tegen een obstakel buiten de rijbaan, voetganger aangereden op een niet-lichtengeregelde voetgangersoversteekplaats, enz.), ofwel een gedragsprobleem (vb. het niet dragen van de gordel, rijden onder invloed van alcohol, enz.), ofwel een probleem met de infrastructuur (ongevalgevoelige zones).

Dit concept werd geïntroduceerd tijdens de opmaak van het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 met de bedoeling de acties zo doelgericht mogelijk te kunnen voeren, en bij voorrang in te grijpen op die verkeersveiligheidsproblemen met het grootste potentieel voor de vermindering van het aantal slachtoffers of van de ernst van de ongevallen.

Idealiter zou de omvang van een “uitdaging” moeten uitgedrukt worden in het aantal doden en zwaar gewonden dat jaarlijks kan vermeden worden in vergelijking met de huidige toestand, dankzij doelgerichte efficiënte acties.

In de praktijk, werden 2 soorten “uitdagingen” ontwikkeld in dit actieplan:

- Enerzijds de “uitdagingen” die gebaseerd zijn op modellen of op literatuuronderzoek en die toegepast worden op de Brusselse situatie door ze aan een of andere hypothese te toetsen.

<sup>15</sup> Voor het eerst gebruikt in Frankrijk in : *Gisements de sécurité routière*, R. Guyot, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Direction de la recherche et des affaires scientifiques, mai 2002, 320 p. [www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/024000546/index.shtml](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/024000546/index.shtml)

Bij voorbeeld, als we de cijfers uit de literatuur over de doeltreffendheid van de gordeldracht toepassen op het snelheidsgedrag in Brussel, dan kunnen we een raming maken van de winst aan doden en zwaargewonden in het verkeer die we zouden kunnen bereiken met een gordeldracht van 95% (vandaag 74%).

- Anderzijds, de “uitdagingen” die gebaseerd zijn op het aantal doden en zwaar gewonden in de verkeersongevallenstatistieken van de laatste 3 beschikbare jaren. De becijferde omvang van de “uitdaging” geeft eerder een mogelijk maximum dan een reëel exploiteerbaar potentieel weer. Maar in een aantal gevallen is het moeilijk om hypothesen te formuleren over de impact van doelgerichte acties op dit thema. Bij voorbeeld, als we het aantal voetgangers kennen die het slachtoffer werden van een ongeval bij het oversteken op een voetgangersoversteekplaats, is het buitengewoon moeilijk de impact van potentiële maatregelen in te schatten (progressieve verbetering van de infrastructuur, communicatiecampagnes, ...) op het aantal slachtoffers op de schaal van het Gewest.

In beide gevallen, moeten de cijfers die naar voor worden geschoven beschouwd worden als een orde van grootte in vergelijking met de huidige toestand.

De variabelen “omvang van de uitdaging” en “progressiemarge” werden gesynthetiseerd door een index op 3 niveaus op basis van een inschatting in zijn totaliteit door de deskundigen.



# DE SNELHEID VERMINDEREN

- 1.1. Op de primaire en de interwijkenwegen is de effectieve snelheid van het verkeer lager of gelijk aan het snelheidsregime
- 1.2. De snelheid van het verkeer is gematigd op alle wijkwegen
- 1.3. De zones 30 « schoolomgeving » zijn zichtbaar en geloofwaardig
- 1.4. De bestuurders hebben het nut begrepen van snelheidslimieten voor de veiligheid en de stedelijke leefbaarheid
- 1.5. De objectieve en subjectieve kansen om aan een snelheidscontrole onderworpen te worden en desgevallend beboet te worden, zijn hoog



# 1. DE SNELHEID VERMINDEREN

## DOELSTELLING 2020: ER ZIJN NAUWELIJKS AUTOMOBILISTEN DIE TE SNEL OF GEVAARLIJK RIJDEN, EN HET VERKEER IS GEKALMEERD

### Aard en omvang van het probleem

Overdreven of onaangepaste snelheid<sup>16</sup> is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen en een factor voor de verhoging ernstgraad van de gevolgen. Verschillende gedetailleerde studies uit het buitenland<sup>17</sup> tonen aan dat snelheid een doorslaggevende rol speelt in 20 tot 35 % van de ongevallen. Er is ook gebleken dat een daling van de snelheid steeds leidt tot een daling van het aantal slachtoffers en de ernst van hun verwondingen.

De stadsomgeving is bijzonder gevoelig op dat vlak, omdat het complexer is om er te rijden en de automobilisten er steeds rekening moeten houden met kwetsbare weggebruikers, in het bijzonder voetgangers.<sup>18</sup> Overdreven snelheid temperen is dus een grote uitdaging in het Brussels Gewest.

Twee grote categorieën ongevallen kunnen sterk ingeperkt worden door een daling van de snelheid: enerzijds de ongevallen waarbij een voetganger betrokken is en anderzijds de ongevallen met voertuigen alleen. Ongeveer 40 % van de doden en zwaar gewonden en 22 % van de slachtoffers in het Brussels Gewest zijn voetgangers. De overlevingskansen – en de kans op overleven zonder blijvende gevolgen – van een voetganger na een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig stijgen aanzienlijk als de snelheid daalt. Een voetganger die geraakt wordt aan een snelheid van 70 km/u overlijdt nagenoeg altijd. Zijn overlevingskansen stijgen tot 55 % als de aanrijding aan 50 km/u gebeurt en tot 95 % als de aanrijding aan 30 km/u plaatsvindt.

<sup>16</sup> Overdreven snelheid = overschrijdt de toegelaten maximumsnelheid. Onaangepaste snelheid = niet aangepast aan de lokale omstandigheden, waar men minder snel zou moeten rijden om veiligheidsredenen (regen, mist, veel voetgangers, ...).

<sup>17</sup> Zie ondermeer: "The relation between speed and crashes", SWOV Fact sheet, 4-2009.

<sup>18</sup> Meer details: zie dossier «Overdreven en onaangepaste snelheid» van het verslag van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2007 ([www.fcvv.be](http://www.fcvv.be)). ([www.cfsr.be](http://www.cfsr.be)).

De ongevallen waarbij alleen een voertuig betrokken is, waarover de bestuurder de controle verliest, vertegenwoordigen net als de ongevallen met voetgangers, een zeer hoge ernst aangezien ze 10 % van de slachtoffers en 16 % van de doden en zwaar gewonden uitmaken. Die ernst is grotendeels te verklaren door de snelheid (overdreven of onaangepast).

De snelheid van het verkeer vormt ook een factor voor het onveiligheidsgevoel. De monitor van de veiligheid van de federale politie 2008<sup>19</sup> toont dat het de eerste oorzaak van het onveiligheidsgevoel bij de burgers in hun wijk vormt. In het Brussels Gewest voelen 63 tot 68 % van de ondervraagden zich onveilig bij onaangepaste snelheid en agressief gedrag in het verkeer.



<sup>19</sup> Zie [www.polfed-fedpol.be](http://www.polfed-fedpol.be).



## Voorafgaande doelstellingen en evolutie van de situatie

De federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002 hadden als doelstellingen op het vlak van snelheid tegen 2008 vooropgesteld :

- een daling van de gemiddelde snelheid met 5 km/u
- een  $V_{85}^{20}$  die de maximumsnelheid met niet meer dan 5 km/u overschrijdt
- een daling van het aantal ernstige overtredingen met 5 % (snelheidsgrens + 10 km/u).

Deze 3 doelstellingen zijn complementair en met elkaar verbonden.

Deze doelstellingen werden overgenomen door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2003. Op schaal van het Gewest is het echter onmogelijk om te zeggen of ze al dan niet bereikt werden. De metingen van het gedrag die door het BIVV gedaan werden, stellen een evolutie met ups en downs vast, zonder een duidelijke trend tot uiting te brengen<sup>21</sup>. Het is niet zeker of deze resultaten een adequate weergave zijn van de realiteit, gezien het beperkt aantal meetpunten op het grondgebied van het Brussels Gewest en het feit dat het doel van de metingen in de eerste plaats is om het respect van de snelheidsgrens buiten alle beperkingen om is.

Er bestaan nog andere bronnen van gegevens, opgetekend door het Gewest en de politiezones, die geanalyseerd zouden moeten worden om de toestand en de evolutie te kennen. Het netwerk van onbemande camera's waaraan sinds 2006 gewerkt wordt, verlaagde de snelheid op de uitgeruste plaatsen. Een studie uit 2010 over de plaatsen die sinds 2006 uitgerust zijn, stelt een daling met 31 % vast van de overtredingen tegen meer dan 30 km/u boven de toegelaten snelheid. Daarnaast weten we ook dat bepaalde herinrichtingen de snelheid lokaal teruggeschroefd hebben (Reyers-Centrum tunnel, Vorstlaan, de Smedt – De Nayerlaan). Er moet duidelijk nog een instrument uitgewerkt worden voor de monitoring van de snelheid in het Gewest.

<sup>20</sup>  $V_{85}$  is de snelheid onder dewelke 85 % van de voertuigen rijden.

<sup>21</sup> Voor de verkeersassen aan 50 km/u werden er metingen gedaan op 15 verschillende plaatsen, gedurende een 'standaard' week (zonder vakantie) in oktober. Die plaatsen waren gekozen in functie van criteria die de invloed van de omgeving op het gedrag tenietdoen: wegen met een rijstrook per rijrichting, rechtlijnige stukken, geen kruispunten in de omgeving op het gedrag tenietdoen: wegen met een rijstrook per rijrichting, rechtlijnige stukken, geen kruispunten in de nabijheid, geen snelheidscontrole in de nabijheid. Enkel de snelheid buiten opstoppingen (gemeten aan de hand van de tijd tussen de voertuigen) wordt in overweging genomen. Zo wordt de snelheid die 'vrij' door de bestuurders gekozen wordt, gemeten (enkel passagierswagens). Op die manier worden de metingen in zone 30 ook enkel uitgevoerd in zones "schoolomgeving zonder inrichtingen".





## UITDAGING “SNELHEID”

OMVANG : ★★★

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

Het verband tussen snelheid en ongevallen werd vastgelegd in een model dat bekrachtigd werd door de ervaring (ongeacht de context: stad of niet) waarmee de impact van een gegeven variatie van de gemiddelde snelheid op het aantal en de ernst van de ongevallen geraamd kan worden<sup>22</sup>. In een stadsomgeving komt een daling van de gemiddelde snelheid met 1 km/u overeen met een daling van het aantal doden en zwaar gewonden met 6 tot 8 %

### Hypothese :

Algemene daling van de effectieve snelheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 5 km/u.

Mogelijke daling van het aantal slachtoffers op basis van de statistieken 2006 tot 2008, als de hypothese verwezenlijkt wordt :

- 50 tot 60 doden of zwaar gewonden minder per jaar (ongeveer - 25 %).
- 500 tot 600 slachtoffers per jaar (ongeveer - 15 %)

## Tegen 2020

De doelstellingen die het Gewest vastlegt voor 2020, worden opgedeeld in functie van de 9 strategische doelstellingen van het actieplan. Om die doelstellingen te bereiken moet er een combinatie komen van aanpassingen van de infrastructuur, controle-sanctie en maatregelen inzake communicatie/educatie.

Op korte/middellange termijn speelt het duo controle-sanctie en communicatie een cruciale rol, ondermeer op plaatsen waar een onaangepaste infrastructuur de bestuurder aanzet om zijn snelheid op te drijven.

Op middellange/lange termijn moet de geleidelijke heraanleg van de wegen in de mate van het mogelijke streven naar de coherentie van de inrichting met de toegelaten maximumsnelheid en een verlichting van de controles mogelijk maken.



<sup>22</sup> Elvik, R., Christensen, P. et Amundsen, A. (2004). *Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model. TØI report 740/2004. Institute of Transport Economics TOI, Oslo.*



## 1.1. Op de primaire en de interwijkenwegen is de effectieve snelheid van het verkeer lager of gelijk aan het snelheidsregime



In de logica van de hiërarchische indeling van de wegen die vastgelegd werd in de gewestelijke plannen (GewOP, plan Iris I en II) moeten de grote verkeerswegen (grootstedelijke, hoofd- en interwijkenwegen) het grootste deel van het verkeer dragen. Op deze wegen wordt ook tegen de hoogste snelheid gereden. Het merendeel van de ongevallen<sup>23</sup> vindt er plaats en een groter percentage ernstige ongevallen, net omwille van de snelheid.

Om het aantal en de ernst van de ongevallen op deze grote verkeersassen te beperken beoogt de regering een vermindering van de snelheid en een grotere homogeniteit op dat vlak, ongeacht het tijdstip of de dag van de week.

Concreet zijn de doelstellingen voor 2020:

- een verlaging van de gemiddelde snelheid t.o.v. de situatie die in 2011 geregistreerd zal worden volgens een methode die nog vastgelegd moet worden;
- een  $V_{85}$  die de maximale toegelaten snelheid niet overschrijdt (50 km/u in de meeste gevallen)
- een miniem percentage bestuurders dat meer dan 10 km/u sneller rijdt dan de toegelaten maximum snelheid.

Een betere inachtneming van de snelheidbegrenzing zal het verkeer overigens in het algemeen vlotter doen verlopen. Metingen in Brussel en andere steden hebben immers aangetoond dat de maximumcapaciteit van een verkeersas bereikt werd tussen 30 en 50 km/u en vervolgens daalt bij een stijging van de snelheid<sup>24</sup>.



<sup>23</sup> Onmogelijk om momenteel precies te bepalen, gezien de problemen met de lokalisering van de ongevallen.

<sup>24</sup> « Vers une gestion optimale de la vitesse dans les tunnels et sur les grands axes de la Région Bruxelles-Capitale », technisch verslag opgesteld op verzoek van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, BIVV, 5-2007.

### INDICATOREN

- Gemiddelde snelheid,  $V_{85}$  en % overtredingen (uitgesplitst per niveau van overtreding) over een reeks representatieve primaire en interwijkenwegen.

### ACTIES

#### » **Cartografie van de snelheid per as opmaken en regelmatig bijwerken.**

Regelmatig de snelheid meten op de grote assen. De bestaande gegevens gebruiken en aanvullen. De kaart van de snelheden verbinden met die van de ongevallen.

Snelheidsmetingen doen voor en na de inrichting van de weg of de plaatsing van nieuwe controlesites zodat de impact op een objectieve basis geëvalueerd kan worden.

#### » **De netwerken van grootstedelijke wegen, hoofdwegen en interwijkenwegen zo inrichten dat de gereden snelheid de maximale toegelaten snelheid niet overschrijdt (50 km/u in de meeste gevallen). Iedere (her)inrichting moet bijdragen tot het bereiken van dit doel.**

Streven naar een kalibratie van de verkeerswegen die aangepast zijn aan een snelheid van 50 km/u (70 km/u in voorkomend geval). Een evaluatie verrichten voor en na de inrichtingswerken.

#### » **Snelheidscontroles op de grote verkeersassen optimaliseren** Maatregel ontwikkeld onder operationele doelstelling 1.5

#### » **Snelheidscontroles uitvoeren en overdreven snelheid op busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen bestraffen, alsook het ongeoorloofd gebruik ervan.**

Eviter l'utilisation de ces sites par les véhicules non-autorisés Het gebruik van deze beddingen door voertuigen zonder toelating voorkomen (voornamelijk door controles). Zij combineren deze overtreding namelijk vaak met veel te snel rijden. De buschauffeurs (TEC, De Lijn en MIVB) en andere weggebruikers sensibiliseren voor de inachtneming van de snelheidsgrens.

#### » **Regelmatig communiceren over de controle-sanctie inzake snelheid.**

Maatregel ontwikkeld onder operationele doelstelling 1.5

#### » **De trajectcontrole geleidelijk invoeren (controle gemiddelde snelheid) en de mobiele / semivaste automatische controle.**

Maatregel ontwikkeld onder operationele doelstelling 1.5



## 1.2. De snelheid van het verkeer is gematigd op alle wijkwegen



De Europese steden<sup>25</sup> die geopteerd hebben voor een beleid van matiging van het verkeer over heel hun grondgebied, hebben dat gedaan om verscheidene redenen, gaande van de verbetering van de verkeersveiligheid tot de verbetering van het levenskader (voornamelijk lawaai en vervuiling). In de meeste gevallen was de belangrijkste actie op het niveau van de wijken de veralgemeende zone 30. In een algemene context van verbetering van de verkeersveiligheid stellen we vast dat deze steden een sterkere daling van de ongevalen gekend hebben dan andere.

Een snelheid van 30 km/u heeft verscheidene voordelen<sup>26</sup> :

- men krijgt een ruimer gezichtsveld en anticiperen wordt gemakkelijker ;
- de remafstand wordt korter ;
- bij een aanrijding tegen 30 km/u is de kans op overlijden veel kleiner<sup>27</sup>.

Bij een snelheid van 30 km/u kan een ongeval dus beter voorkomen worden of worden de gevolgen ervan beperkt.

In de vermelde steden werd het effect van de snelheidsbegrenzing tot 30 km/u versterkt door de toepassing op grote schaal. De veralgemening, veeleer dan de invoering van beperkte zone 30, waarborgt immers een beter begrip van het snelheidsbeheer.

Voor deze veralgemening is het evident dat ingrijpende en dus dure inrichtingswerken niet overal mogelijk zijn. In bepaalde gevallen zal het noodzakelijk zijn, in andere gevallen zullen werken aan de bekisting van de weg een kans zijn die benut moet worden.

In alle andere gevallen zouden lichte inrichtingswerken, met een uniform uitzicht, goede communicatie en controle-sanctie vruchten moeten afwerpen.

In het Brussels Gewest maakt de inrichting van zone 30 van alle wijkwegen deel uit van de logica van specialisatie van de wegen die vastgelegd is in het GewOP en de plannen Iris I en II. Het doel is duidelijk : zodra een bestuurder het primaire of interwijkenet verlaat om het wijknet in te rijden, moet zijn snelheid verlaagd worden, ten bate van de verkeersveiligheid, in het bijzonder van de actieve weggebruikers. Het verkeer bekleedt geen doorslaggevende plaats meer in de openbare ruimte en doorgaand verkeer moet er vermeden worden.

Het actieplan dat opgesteld werd op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2003, voor-



<sup>25</sup> Met name Zurich, Lorient, Chambéry, Nantes, Graz.

<sup>26</sup> Zone 30 in de bebouwde kom, BIVV, 2007.

<sup>27</sup> Eero Pasanen ...



zag in de inrichting van zone 30 voor 75 % van het wijknet voor 2006 en 100 % tegen 2010. Dat doel is nog lang niet bereikt<sup>28</sup>. Bovendien lijden de bestaande zones 30 vaak onder een gebrek aan verkeersplan dat het doorgaand verkeer ontmoedigt. De tellingen die verricht werden in het kader van de opstelling van het Iris II plan bevestigen een toename van het verkeer met 30 % op het secundair netwerk van het Gewest in de loop van de tien voorbije jaren, een stijging die de zones 30 niet spaart.

De veralgemening van de zones 30 van het wijknet zou tegen 2015 bereikt moeten zijn. De inrichting van erf, woonerf, voetgangerszones is ook een gunstige optie voor de verkeersveiligheid.

#### INDICATOREN

- Proportie van wijkwegen in zone 30, woon- en ontmoetingszone of voetgangerszone.
- Subjectief voldoenningsniveau voor iedere zone 30 volgens methode die nog bepaald moet worden (gekozenen, technici, verenigingen).
- Aandeel positief geëvalueerde zones 30.

<sup>28</sup> Het observatorium van de zones 30 is niet meer actief sinds 2009 maar op 30 december 2008 telde het Gewest 29,5 % wegen in zone 30 en gelijkgestelde (Mobiliteitsgids nr 26, herfst 2009, p. 10-12).

#### ACTIES

- » **Het observatorium van de zones 30 (erf, woonerf, voetgangerszone) in Mobiel Brussel opnieuw activeren.**
- » **Snel de nodige inrichtingen doen voor een maximumsnelheid van 30 km/u in de wijken.**  
in coördinatie met de plannen zone 30 van de gemeenten.  
Voor de gemeenten : snel de zones 30 concretiseren die reeds in de plannen vastgelegd zijn, met voorrang voor veralgemeende lichte inrichtingen.  
Voor het Gewest : snel de 'poorten' zone 30 uitvoeren op gewestwegen. De gemeenten wachten daar duidelijk op, de 'poorten' zijn een reglementaire verplichting.
- » **De gemeenten aanmoedigen om snel de nodige inrichtingen te doen om een maximumsnelheid van 30 km/u te waarborgen in de wijken, overeenkomstig hun plan 'zone 30' en in overleg met Mobiel Brussel.**  
De hefboom van de bijakten bij de mobiliteitsconvenants ontwikkelen en gebruiken om de ontwikkeling van de zones 30 te bevorderen.
- » **Bij de herinrichting van een wijkweg de toekenning van de subsidies linken aan de inachtneming van het doel van 'inrichting zone 30, erf, woonerf, voetgangerszone.**  
Het gebeurt nog dat wegen die in zone 30 gezet moeten worden, heringericht worden zonder met deze doelstelling rekening te houden. Dat mag niet meer gebeuren: er moet een procedure vastgelegd worden voor de controle op de inrichting met de specialisatie van de wegen zoals bepaald in het Iris-plan.
- » **De 30 km/u herhalen met markeringen op de grond op strategische plaatsen (begin zone 30, wijziging van de snelheidsbegrenzing).**  
Waken over de kwaliteit van de markeringen en hun plaatsing om te voorkomen dat ze gevaren inhouden voor gemotoriseerde tweewielers.
- » **De gemeenten aanmoedigen om de impact van de inrichting van zones 30, erf, woonerf, voetgangerszones te evalueren.**  
Een evaluatie verrichten voordien en nadien.
- » **Het publiek overtuigen van het nut van zone 30, erf, woonerf, voetgangerszone.**  
Als we willen dat de weggebruikers de zone 30 beter naleven, moeten ze een duidelijk beeld hebben van de doelstellingen en de positieve effecten van de inrichting van een zone 30. De communicatie moet vanuit verschillende invalshoeken, waaronder de verbetering van de verkeersveiligheid (bv. Zurich, Brugge, Gent).
- » **Snelheidscontrole (gecombineerd met communicatiecampagnes).**  
Zie doelstelling 1.5



### 1.3. De zones 30 « schoolomgeving » zijn zichtbaar en geloofwaardig



Met het oog op veiligere schoolomgevingen heeft de federale regeling in 2005 de zone 30 verplicht voor schoolomgevingen in 2005, maar zonder dat er inrichtingswerken vereist zijn. Ongeveer twee derden van de schoolomgevingen op gewestwegen zijn of worden momenteel ingericht. De toestand is zeer variabel op de gemeentewegen.

Hoewel er reeds veel inspanningen geleverd zijn, lijden een aantal zones nog onder :

- een gebrek aan zichtbaarheid van de school en van de zone (bv. kleine borden, gebrek aan inrichting ...) en van de school ;
- vaak is de inrichting van de weg niet afgestemd op de gewenste snelheid van 30 km/u: dat is in het bijzonder het geval op grote verkeersassen.



#### ACTIES

##### » *De studie i.v.m. de beveiliging van zones 30 'schoolomgeving' op gewestwegen actualiseren en aanvullen.*

Hierbij zal met name een kritische analyse uitgevoerd worden van de lokalisering van de in- en uitgangen van de scholen.

##### » *De inrichting van zones 30 'schoolomgeving' voortzetten.*

- minstens een 'poorteffect' aan het begin van de zone creëren.
- inrichtingen met het oog op de ontmoediging van slordig parkeren, de beveiliging van de trajecten en het oversteken van scholieren.
- de leesbaarheid en de homogeniteit van de inrichtingen in schoolomgevingen verbeteren om er de erkenning van te vergemakkelijken (een beeld schoolomgeving creëren).
- indien nodig de zones 30 'schoolomgeving' uitbreiden naar de wegen naar de school toe (verbinding met het openbaar vervoer, naar een beveiligde kiss & ride zone, ...).

##### » *Op het primaire en het interwijkenet, als de fysieke inrichting met het oog op de vertraging van het verkeer onmogelijk of ongeschikt is, moet het volgende geleidelijk aan voorzien worden:*

- signalisatie met variabele boodschap om de 30 km/u minstens op de schooluren te verplichten ;
- preventieve radar of mobiele controles ;
- inrichtingen voor de beveiliging van de trajecten en oversteekplaatsen voor voetgangers.
- Bv. oversteekplaatsen met drukknoppen (met korte wachttijd), vluchtheuvels, trottoiruitstulpingen, verlichting, inrichtingen voor fietsers, ... of de organisatie van in- en uitgangen van de school op lokale wegen.

## 1.4. De bestuurders hebben het nut begrepen van snelheidslimieten voor de veiligheid en de stedelijke leefbaarheid



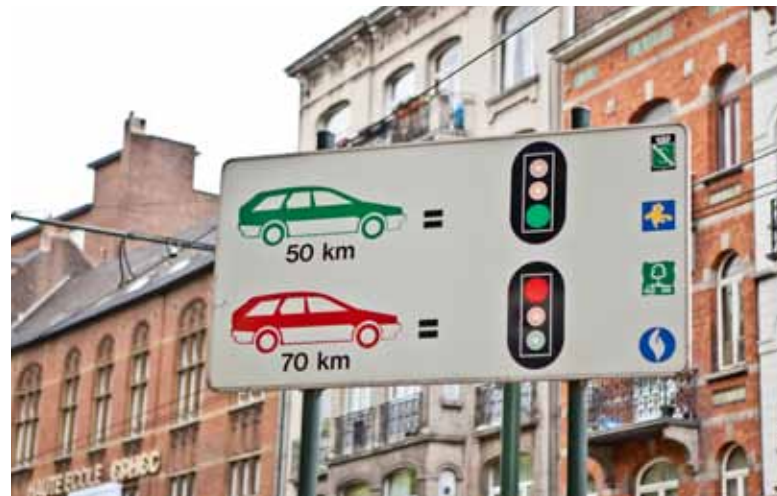
Onaangepast en overdreven snelheid moet sociaal als onaanvaardbaar beschouwd worden. Een dergelijke opvatting is reeds vrij goed verspreid ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol. Jammer genoeg tonen enquêtes van het BIVV<sup>29</sup> een daling van de overtuiging van «snel rijden is sociaal onaanvaardbaar»: van 69,7 % in 2003 ging het naar 63,1 % in 2006 en 61,8 % in 2009, zijnde duidelijk minder dan het minimum van 80 % dat de federale SGVV vooropstelde.

De weggebruikers moeten de grootste gevaren van snelheid kennen: verhoogd risico op een ongeval (minder goede perceptie van de nabije omgeving of “tunnelzicht”, verlenging van de remafstand, ...) en ernstigere gevolgen in geval van een ongeval (snelheid speelt in het kwadraat mee in de berekening van de energie bij een ongeval, verdubbelde snelheid betekent dat de energie met vier vermenigvuldigt bij een ongeval). Een beter inzicht in het nut van de snelheidsbegrenzingen kan bepaalde weggebruikers derhalve aanzetten om de maatregelen stipt na te leven.

### INDICATOREN

- Percentage mensen die overtuigd zijn van « snel rijden is sociaal onaanvaardbaar ».
- Aantal bedrijven die het label verkeersveiligheid hebben.
- Vormingen die in bedrijven gegeven worden.

<sup>29</sup> Zie BIVV, Observatoire de la Sécurité Routière, Mesures d'attitudes en matière de sécurité routière, 2009.  
[bivvweb.ipower.be/Observ/FR/Mesures%20d'attitudes%202009.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/Mesures%20d'attitudes%202009.pdf)



### ACTIES

#### » Gericht communiceren over het waarom van de snelheidsbeperkingen :

Werken met gerichte media (radiobegeleiding, ook op basis van visuele dragers, ...) ; ook spreken over de voordelen van rustig rijden (minder lawaai en stress, delen van de ruimte, ...).

#### » Een Brussels label « verkeersveiligheid » creëren voor de bedrijven :

Het concept van het handvest voor verkeersveiligheid in bedrijven ingang doen vinden en de bedrijven belonen die zich op dat vlak inzetten door de toekenning van een label.

#### » Vormingen voor de ondernemingen rond het thema snelheid en specifieke informatie voor de verantwoordelijken en de gebruikers van bedrijfsvoertuigen.

#### » De toepassing van het ISA-systeem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorbereiden via een officiële elektronische kaart van de snelheidsregimes.

Zie doelstelling 7.2



## 1.5. De objectieve en subjectieve kansen om aan een snelheidscontrole onderworpen te worden en desgevallend beboet te worden, zijn hoog



Het doel van snelheidscontroles – dat moet onderstreept worden – is in de eerste plaats preventie. Het doel is niet zo veel mogelijk overtreders te bestraffen of de staatskas te vullen, maar de automobilisten aansporen om zich verantwoord te gedragen en zo het aantal en de ernst van de ongevallen te verlagen. Daartoe is het belangrijk dat de kans om gecontroleerd te worden – en bestraft te worden in geval van overdreven snelheid – als hoog aangevoeld wordt.

Dit houdt in:

- in de eerste plaats: voldoende controles (objectief risico) en een stelselmatige gerechtelijke opvolging van de processen-verbaal<sup>30</sup>.
- in de tweede plaats: uitwerking van een communicatiestrategie om de impact van de controles te vergroten.

Vaste controles (onbemande camera's) en mobiele controles (met agenten) zijn complementair.

De controles met onbemande camera's hebben een sterke impact, maar kunnen op zich geen veralgemeende matiging van de snelheid teweegbrengen. De invloedzone van een vaste controle is immers beperkt: een deel van de bestuurders heeft immers de neiging om opnieuw te versnellen nadat ze het controlepunt voorbijgereden zijn. Vaste controles moeten dus noodzakelijkerwijs gecombineerd worden met controles met mobiele radar.

Een deel van de mobiele controles zou ook controles met interceptie moeten zijn. Die hebben het dubbele voordeel dat ze de zichtbaarheid van de controles verhogen en de overtreders direct confronteren met de gevolgen van hun overtredingen (onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk).

In 2002 hebben de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid de volgende doelstellingen van middelen vastgelegd voor 2010:

- 40 miljoen voertuigen gecontroleerd bij mobiele controles per jaar
- 250.000 uren geautomatiseerde controle per jaar.

Tot op heden werd er geen enkele latere doelstelling vastgelegd.

In 2009 werd een referentiekader – ter indicatie – vastgelegd op federaal niveau, enkel voor de mobiele controles. Dat is gebaseerd op een verdeling 20%-80% van de controle-inspanning tussen federale en lokale politie en een verdeling van de 80% voor de lokale politie tussen politiezones, naar rato van het personeel dat voor het verkeer ingezet wordt. Tussen 2003 en 2008 hebben de 6 politiezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het aantal gecontroleerde voertuigen bij mobiele controles ongeveer verdrievoudigd: van 500.000 naar 1.500.000 gecontroleerde voertuigen. Zo hebben zij in 2008 zowat 26 % bereikt van het aantal controles dat vastgelegd was in het referentiekader.

Aangezien het aantal onbemande controles hoog is (50 miljoen gecontroleerde voertuigen per jaar), moet het aantal mobiele controles echter niet noodzakelijk opgedreven worden.

<sup>30</sup> Voor dit laatste punt: zie doelstelling 7.

» **De snelheidscontroles op de grote verkeersassen optimaliseren.**

Jaarlijks worden ongeveer 50 miljoen voertuigen op snelheid gecontroleerd in het Brussels Gewest (97 % worden gecontroleerd door onbemande camera's, verdeeld over 51 plaatsen).

Het doel is beter te doen zonder daarom meer te moeten doen, door onbemande en mobiele controles optimaal te combineren en te verdelen (in ruimte en tijd) op basis van een regelmatige evaluatie van de situatie op het terrein. De efficiëntie moet hier beoordeeld worden op basis van de resultaten op het terrein (en niet het aantal gecontroleerde voertuigen): snelheid, aantal en ernst van de ongevallen.

Enkele voorbeelden :

- Bijkomende plaatsen zoeken voor onbemande controles, met name zones waar veel ongevallen gebeuren (kruispunten of weggedeeltes) waarvan de herinrichting niet gepland is op korte termijn
- De plaatsen en tijdstippen van onbemande controles zo goed mogelijk doseren op basis van een monitoring van iedere plaats
- Mobiele controles bij voorkeur op de momenten (van de dag / van de week) en de plaatsen waar de snelheid een probleem stelt qua veiligheid, ook al veronderstelt dit dat er minder voertuigen per uur gecontroleerd worden
- De geloofwaardigheid van de controle met onbemande camera's versterken door de organisatie van mobiele controles met interceptie in de nabijheid van plaatsen met vaste controles (bv. als de camera er niet is)
- Een aantal mobiele controles realiseren op locaties en tijdstippen die op een random manier gekozen worden teneinde de gepercipieerde pakkans te verhogen.

» **Oude analoge camera's vervangen door digitale, want die bieden een betere automatisering. Een goed onderhoud van de automatische camera's waarborgen.**

» **Stilaan de trajectcontrole invoeren (controle van de gemiddelde snelheid) en de mobiele / semivaste onbemande contrôle.**

Deze twee technologieën zijn een goede remedie tegen de voornaamste zwakte van de vaste controles met onbemande camera's, zijnde de beperkte impact. Trajectcontrole bestaat in de registratie van de passage van de voertuigen op 2 opeenvolgende punten; hun gemiddelde snelheid wordt automatisch berekend. Dit systeem zal geïnstalleerd worden in tunnels en op bepaalde bovengrondse weggedeeltes die nog bepaald moeten worden. Het wettelijk kader (federale bevoegdheid) moet echter vooraf aangevuld worden.

De semivaste onbemande controle is gebaseerd op het gebruik van laser en vergt geen enkele in de bodem verankerde infrastructuur (paal/inductie). Deze kan dus geregeld verplaatst worden. Dit systeem werd reeds goedgekeurd als model en gehomologeerd in België. Het kan voor een deel de mobiele controles met agenten vervangen..

» **Geïntegreerde controlecampagnes in zone 30.**

Als een gemeente het wijknet in zone 30 gezet heeft, is dat een goede gelegenheid voor een grootschalige communicatiecampagne, gecombineerd met controlemaatregelen (eerst preventief, vervolgens repressief).

» **Geregeld communiceren over de controle-sanctie op het vlak van snelheid.**

De communicatie in verband met de snelheidscontrole heeft tot doel de zichtbaarheid van de controles op te drijven en hun aanvaardbaarheid te verbeteren. Men moet dus :

- bepaalde controles aankondigen zonder een exacte (locatie bekend te maken) en regelmatig een stand van zaken opmaken van de gerechtelijke opvolging van de controles
- maar ook de aandacht vestigen op de reden van de controles en op hun resultaten (daling van de snelheid en van het aantal en de ernst van de ongevallen)

Naast de communicatie van elke politiezone zou er ook regelmatig gezamenlijke communicatie moeten zijn van Gewest/Parket/politiezones om de zichtbaarheid van het gewestelijk verkeersveiligheidsbeleid te verhogen.







## DE GORDELDRACHT, HET CORRECTE GEBRUIK VAN TOESTELLEN OM KINDEREN TE VERGRENDELEN EN HET GEBRUIK VAN DE HELM VERHOGEN

- 2.1. De automobilisten worden bewust gemaakt van het nut van de gordel-dracht en van het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen
- 2.2. Motorrijders, bromfietzers en fietsers worden bewust gemaakt van het nut van de helm
- 2.3. De objectieve en subjectieve kans om gecontroleerd te worden op gordel- of helmgebruik (inclusief het correcte gebruik van kinderbeveiligingssyste-men) en om desgevallend beboet te worden, is hoog

## 2. DE GORDELDRACT, HET CORRECTE GEBRUIK VAN TOESTELLEN OM KINDEREN TE VERGRENDELEN EN HET GEBRUIK VAN DE HELM VERHOGEN

### Aard en omvang van het probleem

Algemeen wordt aangenomen dat de veiligheidsgordel één van de goedkoopste en eenvoudigste middelen is om het aantal verkeersslachtoffers bij voertuiginzittenden te beperken. Veiligheidsgordels kunnen de kans op ernstige en dodelijke verwondingen aanzienlijk verminderen<sup>31</sup>. Ze zorgen ervoor dat de kans om uit het voertuig geworpen te worden of om tegen de wanden van het voertuig gegooid te worden, klein tot zelfs volledig onbestaande is.

Uit tellingen op nationaal niveau is gebleken dat gemiddeld 80% van de inzittenden voorin een veiligheidsgordel draagt (gegevens 2008). Er zijn geen cijfers over het gordelgebruik achterin maar geraamd wordt dat minder dan 50% van de inzittenden achterin een veiligheidsgordel draagt (gegevens 2006).

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het percentage gordeldragers voorin iets lager dan het nationale gemiddelde: slechts 74% van de bestuurders en passagiers voorin draagt een veiligheidsgordel. Dit verschil kan op twee manieren verklaard worden:

- In stedelijke omgevingen, waar er gewoonlijk minder snel gereden wordt, denken voertuiginzittenden dat het risico op zware ongevallen verwaarloosbaar is en dat het dragen van een veiligheidsgordel bijgevolg niet nodig is.
- Bovendien wordt bij korte afstanden het risico op een ongeval eveneens als zo goed als onbestaande beschouwd en dus wordt ook in deze gevallen het gebruik van de veiligheidsgordel overbodig geacht.

Maar bij lage snelheden is de veiligheidsgordel net het meest doeltreffend. De doeltreffendheid van de veiligheidsgordel hangt voornamelijk af van de botssnelheid (daling van het aantal doden met 90% bij 30 km/u en met 70% bij 50 km/u). In deze context is het dus absoluut zinvol om een veiligheidsgordel te dragen in bebouwde kommen waar de snelheid gewoonlijk lager ligt.

Wanneer we het over gordelgebruik hebben, is ook de kwestie van het vervoer van kinderen met de auto relevant. De Belgische wetgeving past hier de geldende Europese richtlijn<sup>32</sup> toe en verplicht kinderen kleiner dan 1,35 m ertoe om plaats te nemen in een aangepast beveiligingssysteem. In België zijn er geen cijfers over het (correcte) gebruik van deze systemen. Een enquête van Steunpunt Verkeersveiligheid uit 2006 leverde deze verontrustende resultaten op: 37% van de kinderen wordt niet beveiligd en van de resterende 63% wordt meer dan de helft niet correct beveiligd! In Frankrijk blijkt uit een enquête van 2007<sup>33</sup> dat 10% van de kinderen niet beveiligd wordt en dat 20% van de kinderen correct en 70% niet correct beveiligd wordt. Het probleem van het slechte gebruik van kinderbeveiligingssystemen mag dus niet genegeerd worden.

<sup>31</sup> Overdreven snelheid = overschrijdt de toegelaten maximumsnelheid. Onaangepaste snelheid = niet aangepast aan de lokale omstandigheden, waar men minder snel zou moeten rijden om veiligheidsredenen (regen, mist, veel voetgangers, ...).

<sup>32</sup> Richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 8 april 2003

<sup>33</sup> Volgens een enquête door waarneming in voertuigen, uitgevoerd op 12 en 19 december 2007 voor de Association Prévention Routière, MMA en Norauto bij 350 kinderen jonger dan 10 jaar, in samenwerking met het hoofdcommissariaat van de Parijse politie.

Ten slotte tonen verschillende peilingen en tellingen een verschil aan tussen de attitude<sup>34</sup> ten aanzien van de veiligheidsgordel en de reële gordeldracht. Sommigen lijken overtuigd van het nut van de veiligheidsgordel maar dragen geen gordel. We zouden er dus voor moeten kunnen zorgen dat deze mensen hun veiligheidsgordel dragen, als we duidelijk kunnen bepalen wat hen er precies van weerhoudt om een gordel te dragen<sup>35</sup>.

Wat het helmgebruik betreft, stellen we proefondervindelijk vast dat, hoewel bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers verplicht zijn om een helm te dragen, en het effect van de helm bij ongevallen bewezen werd, niet al deze gebruikers een helm dragen. Er bestaat echter geen gedragsmeting die deze bevinding staakt.

### UITDAGING “VEILIGHEIDSGORDEL”

OMVANG : ★★★

PROGRESSIEMARGE : ★★☆☆

#### Omvang van uitdaging

Onder de bestuurders en passagiers van auto's en bestelwagens vallen er jaarlijks gemiddeld 72 doden of zwaargewonden en 1.980 slachtoffers (ongeacht de ernst van de verwondingen) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (jaargemiddelden 2006-2008).

Uit de laatste gedragsmetingen in het Gewest blijkt trouwens dat 26% van de bestuurders en passagiers voorin geen gordel draagt. Het percentage ligt waarschijnlijk hoger voor de passagiers achterin. We kunnen aannemen dat het percentage niet-gordeldragers minstens even hoog is bij bestuurders en passagiers die het slachtoffer van een ongeval zijn.

We kunnen dus ruwweg schatten dat er elk jaar **ongeveer 20 doden/zwaargewonden en 500 slachtoffers** vallen door het niet dragen van de veiligheidsgordel. Voor het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** betekent dit **ongeveer 10% van het totale aantal doden/zwaargewonden**. Deze schatting is aan de lage kant aangezien ze gebaseerd is op een percentage gordeldragers achterin dat gelijk is aan het percentage gordeldragers voorin, en er geen rekening gehouden wordt met een mogelijke oververtegenwoordiging van niet-gordeldragers onder de slachtoffers van lichamelijke ongevallen.

#### Mogelijkheden tot beperking van de uitdaging

De ruimte voor verbetering is relatief groot aangezien het gedrag ten aanzien van de gordeldracht snel kan evolueren zoals de gedragsmetingen van het BIVV en de buitenlandse ervaringen aantonen. Het is dus realistisch om tegen 2020 een percentage gordeldragers van 95% na te streven, zeker voorin.

<sup>34</sup> Attitude moet begrepen worden in de ruime betekenis van het woord en omvat alle standpunten en voorkeuren ten aanzien van het dragen van de veiligheidsgordel.

<sup>35</sup> Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Dossier: veiligheidsgordel en kinderbeveiliging, 12 maart 2007.

<http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20veiligheidsgordel%20DEF.pdf>



## Evolutie van de situatie

Uit de **gedragmetingen** die sinds 2003 jaarlijks uitgevoerd worden (laatste beschikbare gegevens: 2008), blijkt een zeer positieve evolutie van de situatie op Belgisch niveau want binnen een periode van 5 jaar is het gordelgebruik gestegen van **53% naar 80%** bij de bestuurders en van **65% naar 79%** bij de passagiers voorin. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest merken we dezelfde tendens op, hoewel de cijfers daar iets lager liggen, waarschijnlijk als gevolg van het stedelijke karakter van het Gewest. Toch scoren we slechter dan de doelstellingen die op federaal niveau bepaald werden (zie verder tabel 2.1), en de resultaten die door de 'goede leerlingen' (percentages van 90% en meer) op Europees niveau behaald werden.

De situatie ziet er heel wat minder goed uit wat de passagiers achterin en kinderen betreft. Wegens de technische haalbaarheid zijn er voorlopig geen gedragsmetingen voor deze twee categorieën van passagiers. De doelstelling om het helm- en gordelgebruik te

bevorderen, werd omgezet in controle- en strafacties en sensibiliseringsinitiatieven tijdens de SGVV van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2003 en 2007.

Wat het helmgebruik betreft, werden voorlopig geen resultaatdoelstellingen vastgelegd, zowel op federaal als op gewestelijk niveau. Bijgevolg zijn er ook geen gedragsmetingen uitgevoerd. Proefondervindelijk stellen we vast dat het probleem niet zozeer betrekking heeft op motorrijders, die bijna allemaal een helm dragen, als wel op de bestuurders van bromfietsen A en B.

## Doelstellingen tegen 2020

Op federaal niveau werden in 2007 de doelstellingen aangepast aan de resultaten van de gedragsmetingen die intussen plaatsvonden. De onderstaande tabel biedt een overzicht van de opeenvolgende federale doelstellingen en de doelstellingen van het BHG voor 2020.

DOELSTELLINGEN MET BETREKKING TOT HET GEBRUIK VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL EN VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN				
	Federale doelstellingen in 2002	Federale doelstellingen in 2007	Doelstellingen BHG voor 2020	
	Tegen 2005	Tegen 2009	Tegen 2010	Tegen 2020
% gordeldracht bestuurders	66%	86%	95%	95%
% gordeldracht passagiers voorin	68%	88%	95%	95%
% gordeldracht passagiers achterin	55%	75%	80%	95%
% correcte beveiliging kinderen kleiner dan 135 cm	95%	/	/	95%
% helmgebruik motorrijders en bromfietzers	/	/	/	99%

De bepaling van cijferdoelstellingen voor passagiers achterin, kinderen en gemotoriseerde tweewielers betekent echter dat er in de praktijk een instrument ingevoerd moet worden voor de controle van de situatie.

De acties die doorgevoerd worden om de gordeldracht te stimuleren, moeten opleiding/sensibilisering en controle combineren. Zo werd op federaal niveau aangeraden om een **jaarlijkse campagne** rond het dragen van de veiligheidsgordel te organiseren, in één of meerdere reeksen, waarbij de nadruk gelegd wordt op de gordeldracht bij lage en gemiddelde snelheid. Deze campagne moet gepaard gaan met **politiecontroles** en de **resultaten van de controleacties moeten bekendgemaakt worden**. Er wordt ook voorgesteld om de thematische campagnes te

combineren met een specifiek onderdeel voor (groot)ouders van kleine kinderen, waarbij gefocust wordt op het gebruik van beveiligingssysteem voor kinderen kleiner dan 1,35 m. Dit alles moet nog steeds verwezenlijkt worden tegen 2020 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### ACTIE

» *Het huidige instrument voor de controle van de gordeldracht vervolledigen (passagiers achterin/correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen).*

## 2.1. De automobilisten worden bewust gemaakt van het nut van de gordeldracht en van het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Om het percentage gordel dragers te verhogen, is het van wezenlijk belang dat een zo breed mogelijk publiek het nut van het dragen van de veiligheidsgordel bij lage en gemiddelde snelheid begrijpt. De activiteiten van de werkgroep Sensibilisering en Educatie hebben de aandacht gevestigd op het belang om concrete en vlot toegankelijke boodschappen voor een breed publiek te tonen. Ook de beperking van het slechte gebruik van de veiligheidsgordel (gordel onder de arm, ...) en van kindersitjes moet een prioritaire doelstelling worden.

### ACTIVITEITENINDICATOREN

- De campagne 'Operatie Boekentas' wordt ieder jaar georganiseerd. In 2020 trekken alle basisscholen van het Gewest voordeel van deze actie.
- Aantal gordelcampagnes die georganiseerd worden door het Gewest of door een partner waarmee het Gewest samenwerkt.
- Aantal georganiseerde repressiecampagnes. Indien mogelijk zijn deze campagnes gekoppeld aan preventieve acties.
- Herhaling van deze acties en campagnes



### ACTIES

- » **Sensibiliseringscampagnes organiseren over de gordeldracht en het correcte gebruik van kindersitjes: acties gericht op de redenen die eigen zijn aan een stedelijke omgeving ('lage snelheid', 'korte trajecten'); acties gericht op risicogroepen; acties gericht op het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen.**

Het Gewest zal zijn eigen campagnes organiseren. Daarnaast zal het Gewest verder meewerken aan de campagnes van het BIVV. In samenwerking met de MIVB, de VSGB en de politiezones zal Mobiel Brussel de boodschappen onder een zo breed mogelijk publiek verspreiden (zijanten van bussen en trams, folders en affiches in de gemeenten, ...).

De communicatieacties van Mobiel Brussel zullen gericht zijn op de redenen van de niet-gordel dragers, die eigen zijn aan een stedelijke omgeving: 'lage snelheid' en 'korte trajecten'. Op dezelfde manier zullen er acties voor risicogroepen georganiseerd worden naargelang van onder meer de sociaaleconomische situatie van de Brusselse wijken. De acties voor het correcte gebruik van kindersitjes zullen voornamelijk betrekking hebben op twee boodschappen: onderstrepen en indien nodig herhalen, 1° dat het dragen van de veiligheidsgordel verplicht en noodzakelijk is; 2° dat het gebruik van aangepaste zitjes verplicht en noodzakelijk is voor kinderen jonger dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm. In dat kader kunnen acties voor de ouders georganiseerd worden op lokaal niveau in de buurt van scholen, in samenwerking met ONE en Kind en Gezin, enz. De politiezones zullen het effect van de campagnes versterken aan de hand van controles (zie doelstelling 2.3).

- » **Operatie Boekentas voortzetten.**

In het kader van deze actie krijgen de ouders, leerkrachten en leerlingen praktische tips, vooral over het dragen van de veiligheidsgordel en het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

## 2.2. Motorrijders, bromfietzers en fietsers worden bewust gemaakt van het nut van de helm



De helm is voor motoren, bromfietzen en fietsen een van de beschermingsmiddelen om verwondingen te voorkomen en de ernst van deze verwondingen zoveel mogelijk te beperken (70 tot 80% van de risico's volgens de bronnen<sup>36</sup>).

Motorrijders en bromfietzers zijn verplicht om een helm te dragen, maar de deelnemers aan de werkgroep Sensibilisering en Educatie hebben de nadruk gelegd op het feit dat alle motorrijders en bromfietzers nog niet systematisch een helm dragen.

Betreffende de fietsers, voor wie een helm aanbevolen wordt maar niet verplicht is, geeft het Fietsobservatorium voor 2009 aan dat van alle waarnemingen 39% van de fietsers een helm draagt. Het aandeel, dat een helm draagt, bedraagt 43% tegenover 32% voor de vrouwen. 61% van de (176) waargenomen kinderen droeg een helm<sup>37</sup>.

Deze tellingen onderstrepen de bemoedigende resultaten van de sensibilisering ten voordele van het helmgebruik. Deze sensibilisering moet uiteraard voortgezet worden.

### ACTIES

#### » Een observatorium voor gemotoriseerde tweewielers oprichten.

Naar het voorbeeld van het observatorium voor fietsers lijkt het noodzakelijk om een Observatorium voor gemotoriseerde tweewielers op te richten om nauwkeurige gegevens te kunnen verzamelen over de evolutie van het aantal motorrijders en bromfietzers en over hun weggedrag, vooral met betrekking tot het gebruik van individuele beschermingsmiddelen zoals de helm.

#### » Opleidingen in bedrijven organiseren rond het thema van de gemotoriseerde tweewielers.

Aangezien een groot aantal motorrijders werknemers in bedrijven zijn, lijkt het relevant om de bestaande modules 'motorrijders' van de opleidingen voor verkeersveiligheid die momenteel al gegeven worden, te versterken en om indien nodig nieuwe modules te organiseren. Deze modules zullen de aandacht vestigen op het nut van de helm en andere individuele beschermingsmiddelen.

#### » Een opleiding organiseren voor personen die naar secundaire en hogescholen en universiteiten gaan om jongeren bewust te maken van verkeersveiligheid.

Het gaat om de versterking en ontwikkeling van een actie die voorgesteld en uitgevoerd werd sinds de Staten-Generaal van 2003. Momenteel wordt er een opleiding voor het secundair onderwijs over het nemen van risico's op de weg georganiseerd door Mobiel Brussel en gegeven door het BIVV. Deze opleiding behandelt onder meer verplaatsingen met een scooter en benadrukt dat bestuurders en passagiers van bromfietzen A en B verplicht zijn om een helm te dragen. Er moet eveneens een aangepaste actie ontwikkeld worden voor het hoger onderwijs in samenwerking met de universiteiten en hogescholen, waarbij onder meer verplaatsingen met een bromfiet kunnen worden.

#### » Acties organiseren waarbij het dragen van de fietshelm gestimuleerd wordt.

De acties voor fietsers om het helmgebruik te stimuleren, moeten versterkt worden. Vooral bij educatieve acties is het belangrijk om kinderen en hun begeleiders aan te moedigen om een fietshelm te dragen. Want als deze 'gewoonte' al op jonge leeftijd aangeleerd wordt, is de kans groter dat ze behouden wordt op volwassen leeftijd. Bovendien leren kinderen hun gedrag op de weg voornamelijk door naar volwassenen te kijken. Het is dus van wezenlijk belang dat mensen die kinderen leren fietsen, zoveel mogelijk een helm dragen om het goede voorbeeld te geven.

<sup>36</sup> Deloiz, H., *Lésions au niveau de la tête en cas d'accident de vélo*, UZ Leuven, 1998.

<sup>37</sup> Depireux, J., *Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale*, Eindverslag 2009, p. 14.

**Jij, je helm en je vrienden**

» **Waarom dragen sommigen een helm en anderen niet?**  
Lees snel wat Helle en Lucas te vertellen hebben:

Het is waar dat een fietshelm dragen niet altijd gemakkelijk is. Soms ben je bang dat je vrienden je uitlachen... Je kan hem misschien overtuigen dat een fietshelm echt wel nuttig kan zijn!  
Probeer eens:

» **Vraag hen eens om tegen een paal te lopen.**  
En denk eens na: met de helm ga je 2 of 3 keer sneller dan te voet!

**Zet je fietshelm op!**

Wat zou er dan gebeuren als ze van hun fiets vallen?

Bovendien lijkt je met je fietshelm op een echte fietkampioen!

Wat denk jij? Hoe zou jij je vrienden overtuigen om een fietshelm te dragen?  
Wat vinden je vrienden van jouw idee?

Een folder voor ouders en meiden vanaf 6 jaar

ikbenvoor.be



### 2.3. De objectieve en subjectieve kans om gecontroleerd te worden op gordel- of helmgebruik (inclusief het correcte gebruik van kinderbeveiligingsystemen) en om desgevallend beboet te worden, is hoog

Op federaal niveau hebben de SGVV van 2002 de doelstelling vastgelegd om jaarlijks 1 voertuig op 10 te controleren op gordelgebruik. Net zoals voor de alcoholcontroles werd deze doelstelling in 2007 verhoogd en wordt er nu jaarlijks 1 voertuig op 3 gecontroleerd, hetzij 1.800.000 voertuigen per jaar. Gezien de behaalde resultaten, die significant maar nog altijd onvoldoende zijn, moet de objectieve en subjectieve kans om gecontroleerd te worden, vergroot worden.

De verdeling van het controlevolume op Belgisch niveau is – ter informatie – gebaseerd op een referentiekader dat in 2009 op federaal niveau uitgewerkt werd in samenwerking met de Permanente Commissie van de Lokale Politie (PCLP). De verdeling tussen federale en lokale politie is gebaseerd op een sleutel 20%-80%. Wat de verdeling tussen de politiezones betreft, stelt het referentiekader een verdeling naar rato van het personeel dat ingezet wordt voor het verkeer, voor (voortaan 7e basisfunctionaliteit). Aangezien de controle van het gordelgebruik zelden het onderwerp van specifieke acties vormt maar voornamelijk uitgevoerd wordt tijdens routinecontroles of naar aanleiding van specifieke alcohol- of snelheidscontroles en dergelijke, zijn er geen cijfers over het aantal gecontroleerde voertuigen. Deze informatie is dus geraamd op basis van het aantal vastgestelde overtredingen en het percentage gordel dragers, zoals gebleken uit de gedragsmetingen.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de nieuwe federale controledoelstelling omgezet in een indicatieve doelstelling van ongeveer 260.000 te controleren voertuigen, wat ongeveer overeenkomt met 50.000 vastgestelde overtredingen. Momenteel hebben de zes politiezones al circa 50% van dit controleniveau bereikt. De geplande verhoging van het aantal alcoholcontroles zou dit cijfer al aanzienlijk kunnen doen stijgen.

Wat het helmgebruik betreft, raadden de SGVV in het BHG van 2003 aan om een bijzondere aandacht te schenken aan de bromfietzers A aangezien de verplichting voor deze gebruikers om een helm te dragen, toen nieuw was (1 januari 2003).





## ACTIES

» **Het controleniveau van de gordeldracht (bestuurders en passagiers) en het correcte gebruik van kinderbeveiligingsystemen verhogen.**

voor elke politiezone een cijferdoelstelling vastleggen (voor 2014-2016-2018-2020) die rekening houdt met het federale referentiekader, de lokale context en de verwerkingscapaciteit van het Parket.

» **De voorbeeldfunctie van de politie en overheid valoriseren.** er dienen intern sensibiliseringsacties gepland te worden.

» **Om meer gewicht te hechten aan dit thema, controle-/sensibiliseringsacties organiseren, die specifiek gericht zijn op de gordeldracht en het correcte gebruik van kinderbeveiligingsystemen :**

- tuimelwagenacties: overtreders krijgen de keuze tussen de onmiddellijke inning van de boete of een bezoek aan de tuimelwagen
- verschillende controleacties rond dit thema

» **Controleacties organiseren die gericht zijn op bestuurders die kinderen vervoeren :**

- combineren met opleidings-/sensibiliseringsacties
- noodzakelijk gezien het verontrustende percentage kinderen dat niet of op een verkeerde manier beveiligd wordt

» **Zorgen voor de controle van bromfietzers :**

- controles op helmgebruik ;
- controles op opvoeren van bromfietzers

» **Communiceren over de controle-sanctie met betrekking tot de gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingsystemen :**

- communicatie op het niveau van de politiezones ;
- aanvullen met communicatie op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samen.
- werking met het Parket en de politiezones voor een grotere impact in de media.

## INDICATOREN

- Aantal onmiddellijke inningen/processen-verbaal voor het niet dragen van de veiligheidsgordel of van de motor-/fietshelm (bestaat reeds)
- Aantal specifieke acties rond de veiligheidsgordel (en aantal OI/PV die in dit kader opgemaakt worden)
- Aantal persberichten over controles van het helm- en gordelgebruik, waaraan de media ruchtbaarheid gegeven hebben.







# 3

## HET RIJDEN ONDER INVLOED DRASTISCH VERMINDEREN

- 3.1. Het rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicatie, ...) is sociaal onaanvaardbaar geworden
- 3.2. De bestuurders zijn gesensibiliseerd over de risico's die verbonden zijn aan het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie
- 3.3. De reële en de gepercipieerde kans om onderworpen te worden aan een alcohol- of drugcontrole en desgevallend beboet te worden, is groot. er zijn weinig recidivisten en zij worden correct behandeld
- 3.4. Het aanbod aan alternatieve vervoersmiddelen is gekend, aangepast aan eenieders noden, en wordt voldoende gebruikt om rijden onder invloed van alcohol, drugs, en geneesmiddelen te vermijden

# 3. HET RIJDEN ONDER INVLOED DRASTISCH VERMINDEREN

## Aard en omvang van het probleem

« Rijden onder invloed » omvat rijden onder invloed van alcohol, illegale drugs en geneesmiddelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

### ALCOHOL<sup>38</sup>

Ongeveer 25% van de **dodelijke ongevallen** zijn te wijten aan rijden onder invloed van alcohol, waarbij minstens één van de betrokken bestuurders een bloedalcoholgehalte vertoont dat hoger is dan de wettelijk toegestane limiet<sup>39</sup>. De diverse onderzoeken over dit vraagstuk komen op dat vlak overeen. Het percentage **zware ongevallen** dat te wijten is aan alcohol, is van dezelfde orde. Volgens het enige Belgische onderzoek hierover<sup>40</sup> (dat reeds uit 1997 dateert), had 28% van de bestuurders die ten gevolge van hun betrokkenheid bij een ongeval op de afdeling spoedgevallen belandden, genoeg alcohol geconsumeerd om de wettelijk toegestane limiet te overschrijden. Het resultaat voor Nederland bedraagt 25%.

Het percentage ongevallen dat te wijten is aan alcohol stijgt met de toenemende ernst van de ongevallen. De gegevens voor Duitsland tonen bijvoorbeeld aan dat ongevallen te wijten aan alcohol « slechts » 12% van alle letselgevallen vertegenwoordigen. Anders gezegd, ongevallen te wijten aan alcohol zijn naar verhouding ernstiger dan gemiddeld.

Het ongevalrisico – en het risico een zwaar ongeval te veroorzaken – stijgt exponentieel met het toenemende bloedalcoholgehalte (en dit fenomeen is nog duidelijker bij jonge bestuurders). Bij voorbeeld: een bestuurder waarvan het bloedalcoholpercentage 1,5 g/l bedraagt, loopt 22 keer meer risico op een ongeval en 200 keer meer risico op een dodelijk ongeval. Ten opzichte van een nuchtere bestuurder. Men ziet bijgevolg dat 20% van de zwaarst geïntoxiceerde bestuurders verantwoordelijk zijn voor 80% van de doden of zwaargewonden in een ongeval dat aan alcohol<sup>41</sup> te wijten is.

Het percentage ongevallen te wijten aan alcohol schommelt sterk in functie van het tijdstip van de week en kent een hoogtepunt tijdens de **weekendnachten**. Het reeds aangehaalde Belgische onderzoek maakte melding van 50% met spoed in het ziekenhuis opgenomen bestuurders die onder invloed van alcohol waren tijdens de weekendnachten.

Tot slot ziet men dat wat betreft de letselgevallen waarbij slechts **één voertuig betrokken is**, er verhoudingsgewijs een hoger aantal van deze ongevallen te wijten is aan alcoholgebruik. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, blijkt ongeveer 50% van de bestuurders die betrokken zijn bij dit type ongeval (en getest worden) onder invloed van alcohol<sup>42</sup>.

38 Voor al wat hierna volgt, behoudens vermelding van een andere bronvermelding, zie : SafetyNet (2009), Alcohol – Web text, retrieved 19/01/2011, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm) (synthese gebaseerd op onderzoeken uit Finland, Zweden, Frankrijk, Duitsland, Nederland).

39 Ofwel doorgaans, zoals in België, een bloedalcoholconcentratie van minstens 0,05% (= 0,5 g/l).

40 Belgian Toxicology and Trauma Study, Belgian Society of Emergency and Disaster Medicine (BESEDIM), Toxicological Society of Belgium and Luxemburg (BLT), BIVV/BSR, 1997.

41 M.P.M MATHIJSEN, Drink driving policy and road safety in the Netherlands: a retrospective analysis, SWOV, Transportation Research Part E 41, 2005, 395-408.

42 FOD Economie, AD SEI, gegevens 2006-2008.

## UITDAGING “ALCOHOL”

OMVANG : ★★★

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

### Omvang van de uitdaging

Op basis van de internationale wetenschappelijke literatuur (gegevens over de volgende landen: Zweden, Finland, Frankrijk, Nederland, België, Duitsland), kan men berekenen dat verkeersongevallen die te wijten zijn aan rijden onder invloed van alcohol ongeveer **25% van de doden en zwaargewonden en 12% van het totaal aantal verkeersslachtoffers veroorzaken**.

De weinige gegevens die beschikbaar zijn over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (percentage bestuurders onder invloed van alcohol onder bestuurders die betrokken waren bij een ongeval en getest werden ) wijzen in dezelfde richting.

Bijgevolg, en op basis van de cijfers uit 2006-2008, mag aangenomen worden dat het aantal slachtoffers te wijten aan rijden onder invloed van alcohol in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ongeveer neerkomt op :

- 50 doden + zwaargewonden per jaar ;
- 450 slachtoffers (doden, zwaar- en lichtgewonden) per jaar

### Reductiepotentieel van de uitdaging

Het reductiepotentieel kan als **belangrijk** beschouwd worden op voorwaarde dat er een **daadkrachtig beleid tegen alcohol achter het stuur komt** : significante verhoging van het aantal controles; dusdanige organisatie van de controles om het effect ervan te maximaliseren; gepaste communicatiestrategie (zowel wat betreft de risico's verbonden aan rijden onder invloed, als wat betreft de controles); betere opvolging van zware overtreders en recidivisten.

Opmerking: de uitdaging alcohol komt waarschijnlijk voor een groot deel overeen met de uitdaging snelheid.



## DRUGS EN GENEESMIDDELEN

Bestuurders die illegale drugs hebben gebruikt (cannabis, amfetamines, cocaïne, opiaten) en bepaalde geneesmiddelen (hoofdzakelijk: benzodiazepine/codeïne) zijn ook oververtegenwoordigd bij verkeersslachtoffers. De stijging van het risico is bijzonder duidelijk bij gecombineerd gebruik van alcohol/drugs, alcohol/geneesmiddelen of drugs/drugs. Volgens een recent Nederlands onderzoek<sup>43</sup> dat overeenkomt met de resultaten uit talrijke andere studies<sup>44</sup>, is cannabis de meest voorkomende psychotrope stof (5% van de bestuurders), gevolgd door de geneesmiddelen die het rijgedrag beïnvloeden (3%). Een gecombineerd gebruik komt weliswaar bij minder dan 1% van de bestuurders voor, maar toch is 17% van de bestuurders die ten gevolge van een ongeval met spoed in het ziekenhuis opgenomen worden, onder invloed van een combinatie van stoffen (10% voor alcohol/drugs; 7% voor drugs/drugs). Alcoholgebruik blijft echter het belangrijkste probleem, aangezien het hierbij om bijna 30% van de gehospitaliseerde bestuurders gaat (19% is enkel onder invloed van alcohol).

Het gecombineerd gebruik blijkt dus bijzonder problematisch, aangezien de inname van psychotropen (illegale drugs of geneesmiddelen) de effecten van alcohol nog versterkt. Voor wat betreft cannabis (niet in combinatie met andere drugs genomen), hangt de toename van het risico sterk af van de tijd die verlopen is sinds het gebruik ervan. Recent gebruik (minder dan 4u geleden) verdrievoudigt het ongevalrisico. Het gebruik van andere, al dan niet toegelaten stoffen, resulteert doorgaans ook in de verdrie- tot zevenvoudiging van het ongevalrisico<sup>45</sup>.

Zoals dat voor alcohol het geval was, stelt men ook hier een stijging van het gebruik van illegale drugs vast tijdens de weekendnachten en bijgevolg, ook een stijging van het aantal ongevallen met bestuurders onder invloed.

Volgens het Belgian Toxicology and Trauma Study uit 1997, had 10% van de bestuurders die met spoed in een Belgisch ziekenhuis opgenomen werden, illegale drugs gebruikt. Dit percentage is ongetwijfeld nog niet gedaald aangezien het gebruik van psychotropen in opmars is.

## Eerdere doelstellingen en evolutie van de situatie

Op federaal niveau hadden de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 de volgende doelstellingen vastgelegd :

- tegen 2008: **maximum 3% bestuurders onder invloed van alcohol**, eender op welk moment van de week.
- tegen 2010: een **vermindering met 50% van het aantal doden of zwaargewonden** bij ongevallen te wijten aan rijden onder invloed.

Er werd tot nu toe geen enkele verdere doelstelling vastgelegd.

43 M.P.M Mathijssen et S. Houwing, *EU Research Project IMMORTAL: The risk of drink and drug driving: results of a case-study conducted in the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2005.

44 European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), 2007 *selected issue – Drugs and driving, Luxembourg*.

45 *Driving under the influence of drugs and medicines*, SWOV Fact sheet, Leidschendam, 2009.

## Alcohol achter het stuur

In samenwerking met de politie voert het BIVV om de 2 jaar een gedragsmeting over rijden en drinken uit. Concreet gaat het om de resultaten van een reeks niet-selectieve controles (de bestuurders worden niet geselecteerd op basis van zichtbare kenmerken en alle tegengehouden bestuurders moeten ook getest worden, zelfs al vertonen ze geen enkel teken van dronkenschap), die zowel 's nachts als overdag en zowel in de week als in het weekend uitgevoerd worden, op plaatsen die willekeurig verdeeld zijn over het Belgisch grondgebied. De tabel hieronder geeft de evolutie weer van de resultaten voor België (voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaan er geen gegevens die representatief genoeg zijn). De doelstelling voor 2008 is bereikt voor de week- en weekenddagen. Uit de laatste gedragsmeting blijkt een significante (maar niet verklaarde) verslechtering van de situatie tijdens de week- en weekendnachten, met een record percentage van 13% voor de weekendnachten.

% positief geteste bestuurders – gedragsmeting BIVV – gegevens België<sup>46</sup>

	2003	2005	2007	2009
Weekdagen	1,8	1,1	1,1	1,4
Weeknachten	3,0	3,2	3,0	6,7
Weekenddagen	3,0	2,1	2,2	2,3
Weekendnachten	7,7	6,8	10,0	13,0
<b>Algemeen</b>	<b>3,3</b>	<b>2,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2,6</b>

## De vermindering van het aantal slachtoffers

Bij gebrek aan voldoende gegevens is het onmogelijk vast te stellen in welke mate de doelstelling van een vermindering van het aantal slachtoffers met 50% bereikt werd.

Voor wat betreft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maken de statistieken van de FOD Economie melding van 5,4% letselongevallen te wijten aan alcohol en van 5,7% doden of zwaargewonden voor dit type ongevallen (gemiddelden voor 2006-2008). Deze gegevens zijn echter onderhevig aan een dubbele onderregistratie (wat de verschillen met de hierboven aangehaalde onderzoeken verklaart) :

- onderregistratie van de zwaargewonden die niet in staat zijn te blazen en van de doden, 2 categorieën die dus niet getest (kunnen) worden door de politie (de resultaten van de eventuele medische analyses worden niet of in ieder geval niet systematisch meegedeeld);
- onderregistratie van de andere bestuurders, die nog niet systematisch getest worden, ook al evolueert de situatie in de goede richting.

De beschikbare statistische gegevens tonen inderdaad aan dat het percentage **geteste bestuurders** onder de bestuurders **die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij een letselongeval betrokken waren** de laatste jaren in stijgende lijn gaat : dit percentage steeg van ongeveer 8% in 2000-2002 naar bijna 40% in 2008<sup>47</sup>. Terzelfder tijd daalt het percentage onder de geteste bestuurders dat positief test (gaande van bijna 30% in 2000 naar 12-14% in 2006-2008), een gegeven dat logisch lijkt aangezien mag verondersteld worden dat hoe meer de politie de bij een ongeval betrokken be-

46 BIVV, *Nationale gedragsmeting « Rijden onder invloed van alcohol » - 2007, 2009. Voor de gegevens 2009:*

[http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/newsletter\\_9.htm](http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/newsletter_9.htm)

47 *Circulaire COL 8/2006 van het College van Procureurs-generaal (herzien op 29/09/2010) verplicht politiediensten om het alcoholgehalte te controleren van elke persoon die bij een ongeval betrokken is.*

stuurders test hoe minder zij zich kan toelagen op de controle van bestuurders die uiterlijke tekenen van dronkenschap vertonen.

De beschikbare gegevens over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tonen aan dat tijdens weekendnachten 33% van de bestuurders die bij een (al dan niet ernstig) letselongeval betrokken zijn en getest worden, positief testen, tegenover 29% tijdens weeknachten. Tijdens week- en weekenddagen is dit respectievelijk 12% en 7% (gemiddelden 2006-2008)<sup>48</sup>. Opmerkelijk is het hoge percentage tijdens de weekendnachten.

## Tegen 2020

### ALCOHOL

**Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beoogt tegen 2020 een vermindering met 50% van het aantal doden en zwaargewonden bij verkeersongevallen die te wijten zijn aan rijden onder invloed van alcohol.**

Een dergelijke concrete doelstelling heeft alleen zin als de realisatie kan opgevolgd worden aan de hand van een betrouwbare indicator. Elke bestuurder die bij een ongeval betrokken raakt moet dan ook daadwerkelijk op alcoholgebruik getest worden. Indien mogelijk wordt deze test uitgevoerd door de politie, zoniet zorgt het ziekenhuis ervoor (in dit geval moet er een efficiënte terugkoppeling gebeuren naar de politie, zodat de ongevallendatabank kan bijgewerkt worden).

Om de doelstelling voor halvering van de alcoholslachtoffers te kunnen realiseren, is een voluntaristische en gecoördineerde aanpak nodig, die vooral moet gebaseerd zijn op:

- een toename van het aantal controles, georganiseerd met maximale impact;
- doelgerichte informatie- en sensibilisatiecampagnes;
- een efficiënte opvolging van de zware overtreders.

### DRUGS

Tot voor kort bleef de handhaving van rijden onder invloed van drugs marginaal, de politie beschikte namelijk niet over een operationele controleprocedure.

Sinds 1 oktober 2010 is hieraan verholpen, de Belgische wetgeving laat vanaf die datum speekseltests toe om illegale drugs op te sporen bij de bestuurders. Deze tests kunnen opgelegd worden aan bestuurders die bij een ongeval betrokken raakten en tijdens controleacties aan bestuurders die tekenen vertonen van recent illegaal druggebruik. De speekseltest is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren en niet om illegaal druggebruik op te sporen, de controle moet bijgevolg inspelen op recent druggebruik en niet op vroeger druggebruik door personen die niet meer onder invloed zijn. Het wettelijk kader moet nog verder aangevuld worden door een koninklijk besluit dat de speekselanalyse regelt. De speekselanalyse moet in een laboratorium uitgevoerd worden, zij dient om de resultaten van de speekseltest te bevestigen (of te ontkrachten)<sup>49</sup>.

<sup>48</sup> Deze cijfers moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden vermits het aandeel geteste bestuurders fluctueert volgens het tijdstip van de week (van 27% op weekdagen tot 40% tijdens weekendnachten).

<sup>49</sup> Ondertussen is het nog steeds de bloedanalyse die doorslaggevend is, wat de aanwezigheid van een arts noodzaakt.



Het wordt dus mogelijk om enerzijds een efficiënt handhavingsbeleid te voeren tegen het rijden onder invloed van drugs en anderzijds gegevens te verzamelen over het aantal letselongevallen waarbij bestuurders betrokken zijn die illegale drugs gebruikt hebben (cannabis, amfetaminen, cocaïne, opiumderivaten).

Op middellange termijn wordt het ook mogelijk om een kwantitatieve doelstelling te formuleren voor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers te wijten aan het gebruik van illegale drugs.

## ACTIES

### » **Het systematiseren van alcoholcontrole bij bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval.**

Dit betekent dat de politie :

- Alle bestuurders die in staat zijn om een ademtest af te leggen, ook effectief aan deze test onderwerpen, in overeenstemming met de omzendbrief COL 8/2006 van het College van Procureurs-generaal<sup>50</sup>; er moet dus voor gezorgd worden dat alle interventievoertuigen over het nodige materiaal beschikken ;
- In ziekenhuizen de gegevens opvraagt met betrekking tot de graad van alcoholintoxicatie van bestuurders die niet in staat waren om een ademtest te ondergaan (bewusteloos, zwaar gewond, ...); wanneer - in een eerste tijd - geen test uitgevoerd wordt bij overleden bestuurders, stoot dit de opvolging van de beleidseffecten niet, het gaat immers om kleine aantallen.

### » **Op termijn systematisch drugscontroles uitvoeren bij bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval.**

## INDICATOREN

- % bestuurders betrokken bij een letselongeval en die getest werden.
- % letselongevallen te wijten aan alcohol met opsplitsing volgens:
  - het tijdstip ;
  - de ernst van de gevolgen.
- % slachtoffers letselongevallen te wijten aan alcohol met opsplitsing volgens :
  - het tijdstip ;
  - de ernst van de gevolgen.

### 3.1. Het rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicatie, ...) is sociaal onaanvaardbaar geworden

De recentste attitudemetingen die door het BIVV uitgevoerd werden, tonen aan dat handhaving van het rijden onder invloed (alcohol en drugs) kan rekenen op een groot draagvlak. Een grote meerderheid van de ondervraagden is inderdaad voorstander van striktere regels, die beter toegepast worden en waarvan de overtredingen strenger bestraft worden. Slechts een kleine minderheid vindt de huidige regels moeilijk na te leven (12% van de ondervraagden voor wat alcohol betreft, en 9,6 % voor drugs).

#### ACTIES

» **Acties opzetten specifiek gericht op de ouders en andere personen uit de vertrouwde omgeving om hen aan te moedigen om jongeren op uitgaansleeftijd aan te spreken op de onverenigbaarheid tussen rijden en het gebruik van alcohol of drugs :**

- eraan herinneren dat het beter is om het gebruik te vermijden of te beperken wanneer je rijdt ;
- duidelijk een alternatieve verplaatsingswijze voorstellen voor het geval de bestuurder onder invloed mocht zijn (ouders opbellen, taxi's, ...).

» **Sensibiliseringsacties voeren samen met de medische sector en Volksgezondheid.**

Deze acties moeten enerzijds de actoren uit de medische wereld sensibiliseren voor de risico's bij het besturen van een wagen, die verbonden zijn met het gebruik van bepaalde geneesmiddelen, en anderzijds helpen om deze informatie aan hun patiënten mee te delen.

» **Acties over het effect van alcoholmisbruik opzetten voor de werknemers van de overheidsdiensten en van de bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

Inspeland op hun voorbeeldrol voor de burgers, moeten de overheidsbedrijven een preventiebeleid voeren tegen alcoholmisbruik achter het stuur (vorming, affichecampagnes over de effecten van alcohol, enz.). Dergelijke acties moeten ook aangemoedigd worden in de privésector.

» **Acties opzetten voor de passagiers: hoe reageren wanneer je chauffeur onder invloed is van alcohol of drugs ?**

Hierdoor moeten de passagiers aangemoedigd worden om hun verantwoordelijkheid op te nemen en hun chauffeur overtuigen om niet te rijden, of om geen plaats te nemen in de auto, of om een alternatieve oplossing te zoeken.

» **Vormingsprogramma's voor bedrijven uitwerken rond het thema rijden onder invloed.**

(zie ook doelstelling 9.4)

#### INDICATOREN

- Aantal acties gericht op welbepaalde doelgroepen: ouders, medische sector, autopassagiers.
- Herhaling van deze acties



### 3.2. De bestuurders zijn gesensibiliseerd over de risico's die verbonden zijn aan het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie



De laatste attitudemetingen van het BIVV (2009 – gegevens voor België) tonen aan dat de meerderheid van de bestuurders het belang erkennen van rijden onder invloed (van alcohol of drugs) als ongevalle oorzaak. Gemiddeld wordt alcoholmisbruik achter het stuur beschouwd als tweede belangrijkste ongevalfactor (snelheid is de belangrijkste). Volgens de ondervraagden speelt alcohol een rol bij de helft van de verkeersongevallen. Volgens dezelfde ondervraagden, is rijden onder invloed van drugs (op de 6e plaats van belangrijkheid) verantwoordelijk voor een derde van de ongevallen, vermoeidheid ook voor een derde en het innemen van medicatie voor ongeveer een kwart van de ongevallen.

Daarentegen is het niet zeker dat bestuurders het risico dat ze zelf nemen – en anderen laten nemen - juist inschatten als ze rijden onder invloed van alcohol, illegale drugs of bepaalde geneesmiddelen. Het is bijgevolg belangrijk om de informatie-inspanningen verder te zetten en zelfs te versterken, en dit vooral aan de hand van gedifferentieerde acties in functie van de verschillende doelgroepen.

#### INDICATOREN

- Aantal acties gericht op welbepaalde doelgroepen : « clubbers », jongeren, enz.
- Aantal acties in samenwerking met de partners die op het terrein actief zijn.
- Herhaling van deze acties

#### ACTIES

##### » *Specifieke acties voeren aan de uitgaansgelegenheden (verenigingen, cultureel en sportief :*

- de effecten van alcohol- of drugsgebruik op de rijvaardigheid aanleren;
- informatie verspreiden over de alternatieve vervoersmiddelen na een avondje uit (taxi's, openbaar vervoer, enz.)
- over de problematiek van en de oplossingen voor de verkeersonveiligheid communiceren via acties als de « quality nights<sup>51</sup> ».

##### » *In de vervoerplannen die bij speciale evenementen opgesteld worden, moet een luik geïntegreerd worden dat sensibiliseert over de risico's van rijden onder invloed van alcohol en drugs.*

Deze evenementenvervoerplannen moeten in het onderdeel verkeersonveiligheid informatie geven over het effect van alcohol- en drugsmisbruik op het rijgedrag, evenals over de alternatieven om veilig thuis te raken.

##### » *Educatieve en informatieve acties over risicogedrag opzetten in het secundaire en in het hoger onderwijs.*

Vermits jongeren deel uitmaken van het doelpubliek van uitgaansgelegenheden en vermits uitgaan doorgaans voorbereid wordt, is het aangewezen om doelgerichte acties te organiseren voor secundaire scholen en instellingen voor hoger onderwijs. Het kan hierbij gaan om informatie- of sensibiliseringsacties via de verschillende media die toegankelijk zijn voor jongeren (papier, sociale media, ...) of om acties op het terrein, ter plaatse in de scholen.

##### » *Sensibiliseringsacties ten aanzien van de medische sector voorzien met betrekking tot de gevolgen van bepaalde behandelingen op de rijvaardigheid.*

Artsen en apothekers dienen gesensibiliseerd te worden over het probleem van de onverenigbaarheid tussen bepaalde geneesmiddelen en het besturen van een voertuig. Ze zouden systematisch aan hun patiënten moeten zeggen dat het gebruik van bepaalde geneesmiddelen een beperking van het gebruik van een auto met zich meebrengt. Artsen zouden ook rekening moeten houden met de verplaatsingsgewoonten (en het alcoholgebruik) van hun patiënten vooraleer ze dat soort medicatie voorschrijven.

##### » *Gerichte acties voeren voor drugs- en alcoholgebruikers.*

De doelstelling van deze acties is de gebruikers die hun alcohol en/of drugsgebruik niet kunnen of niet willen onderbreken, sensibiliseren voor de gevaren die ze lopen en die ze anderen laten lopen op de weg. Deze acties worden gevoerd in samenwerking met verenigingen als Modus Vivendi en AA.

<sup>51</sup> Het label « quality nights » werd gecreëerd door de vzw Modus Vivendi, een vereniging die de risico's verbonden aan drugsgebruik beoogt te verminderen. Om dit label te krijgen, moeten de verantwoordelijken van de uitgaansgelegenheden zich verbinden om hun klanten een aantal welzijnsbevorderende diensten aan te bieden, zoals: gratis drinkwater, condooms en oordopjes tegen een matige prijs, informatiebrochures over gezondheid, snel reageren als er risicovolle drugs circuleren, personeel dat gesensibiliseerd is voor risicoreductie en eerste-hulp-bij-ongevallen, e.d.m. Voor meer informatie: [www.qualitynights.be](http://www.qualitynights.be)

### 3.3. De reële en de gepercipieerde kans om onderworpen te worden aan een alcohol- of drugcontrole en desgevallend beboet te worden, is groot. er zijn weinig recidivisten en zij worden correct behandeld

Alcoholcontroles moeten vooral een ontradend effect hebben. Dit veronderstelt dat het **gepercipieerd risico** dat men gecontroleerd (en indien nodig ook bestraft) zal worden voldoende hoog is om het gedrag van de bestuurders te beïnvloeden en hen ertoe te brengen om ofwel hun alcoholgebruik te beperken ofwel niet te rijden indien ze teveel alcohol gebruikt hebben. Naast deze algemene doelstelling van ontrading is er natuurlijk de meer onmiddellijke doelstelling om personen die teveel gedronken hebben en dus een gevaar voor zichzelf, hun passagiers en de andere weggebruikers vormen, tijdelijk uit het verkeer te verwijderen.

Het gepercipieerd risico (subjectief) hangt enerzijds van het **werkelijke risico** (objectief) af en anderzijds van de **publiciteit** die er rond de controles gemaakt wordt. Het minimaal wenselijk controleniveau blijft redelijk vaag. De doelstelling die op federaal niveau door de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in 2007 (met onmiddellijke ingang) vastgesteld werd, is de jaarlijkse controle van 1 bestuurder op 3, ofwel 2.100.000 ademtests /jaar.

De gerechtelijke opvolging is natuurlijk belangrijk. De gegevens die beschikbaar zijn voor België geven aan dat de dossiers inzake rijden onder invloed van alcohol – evenals de dossiers inzake rijden onder invloed van illegale drugs trouwens – zelden zonder gevolg geklasseerd worden<sup>52</sup>. Maar de alternatieve straffen ingeval van intrekking van het rijbewijs (opleiding Drivers' Improvement, alcoholslot programma) worden in ieder geval maar zelden opgelegd terwijl verschillende studies aangeven dat deze straffen juist efficiënter zijn<sup>53</sup>. Let wel: De mogelijkheid om een alcoholslot programma op te leggen als alternatieve straf werd pas onlangs ingevoerd in België<sup>54</sup>.

#### Objectief risico in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Ter informatie: de verdeling van de controle-inspanningen op Belgische schaal wordt geregeld via een referentiekader van de federale overheid uit 2009. Dit referentiekader is gebaseerd op een 20%-80% verdeling van de controle-inspanningen tussen federale en lokale politie, en een verdeling van de 80% voorbehouden aan de lokale politie tussen politiezones naar rato van de het aantal manschappen dat werd ingezet in het verkeer. Het referentiekader stelt ook voor om gefaseerd te werken. Zo wordt er, **voor de lokale politie**, een minimale norm van 400.000 ademtests vooropgesteld, die op korte termijn zou moeten kunnen bereikt worden, en een tussentijdse doelstelling van 960.000 ademtests.

Omgezet naar de 6 politiezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zijn de doelstelling van het referentiekader de volgende (met onmiddellijke ingang) :

- MINIMUMNORM :	68.000	Ademtests
- TUSSENTIJDSE DOELSTELLING <sup>55</sup> :	173.000	Ademtests
- OBJECTIF EGSR :	305.000	Ademtests

Dit is een aansporing om de streefcijfers naar boven te herzien die eerder in 2003 vastgelegd werden door de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 21.000 tests /jaar –, die enerzijds gebaseerd waren op de veel minder ambitieuze federale doelstelling uit 2002 (jaarlijkse controle van 1 bestuurder op 10) en anderzijds op een transpositie volgens het aantal afgelegde voertuigkilometers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in plaats van op de beschikbare manschappen in de politiezones.

Tegenwoordig worden er jaarlijks ongeveer 20.000 ademtests uitgevoerd in de Brusselse politiezones (gegevens 2009, prestatie-indicatoren voor 5 zones op 6: 15.529 tests), wat reeds een belangrijke vooruitgang is tegenover 2003 toen er slechts ongeveer 2.000 bestuurders een test moesten ondergaan.



<sup>52</sup> CFSR, Staten Generaal van de Verkeersveiligheid 2007. Dossier: rijden onder invloed van alcohol.

<sup>53</sup> SafetyNet (2009), Alcohol – Web text, retrieved 19/01/2011, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm)

<sup>54</sup> Wet van 12 juli 2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wat het wat het invoeren van het alcoholslot betreft, (BS 15-09-2009) en KB van 26 november 2010 betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma (BS 09-12-2010).

<sup>55</sup> Om de doelstelling van 2.100.000 gecontroleerde bestuurders per jaar (in België) te bereiken, moeten bepaalde procedures versneld kunnen worden, onder meer door het gebruik van snelle ademtests. Daarom wordt een tussentijdse doelstelling vastgelegd



## Subjectieve controlekans

De Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2002 stelden als doelstelling voor 2005 een subjectieve controlekans die als erg hoog wordt beschouwd door **90% van de bestuurders**.

Sinds 2003 organiseert het BIVV om de 3 jaar een gedragsenquête bij een representatief staal van 1000 bestuurders (1500 in 2009), waarvan 200 uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (500 in 2009). Deze enquête heeft onder andere betrekking op de inschatting van het risico gecontroleerd te worden. De resultaten tonen aan dat we nog steeds ver van het doel verwijderd is aangezien minder dan 10% van de bestuurders menen dat ze een zeer groot risico lopen om aan een alcoholcontrole onderworpen te worden tijdens een gewone rit. Er is geen significant verschil tussen de resultaten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die van heel België.

De gepercipieerde kans op controle lijkt dus niet te zijn geëvolueerd tussen 2006 en 2009, hoewel het aantal alcoholcontroles aanzienlijk toegenomen is en het aantal ondervraagde personen die melden dat ze minstens één ademtest afgelegd hebben in de loop van de laatste 12 maanden, gestegen is van 7,5% in 2006 naar bijna 12% in 2009 (gegevens voor België), wat de toename van de objectieve kans op controle weergeeft.

**Als het aantal controles verhoogd moet worden, is het dus even belangrijk om ook de zichtbaarheid ervan te verhogen !** Dit blijkt ook uit de resultaten van de Europese enquête Sartre 3<sup>56</sup> die aantonen dat er in landen waar de subjectieve pakkans het grootst is, niet noodzakelijk het meest gecontroleerd wordt.

<sup>56</sup> SARTRE 3 report, European drivers and road risk, Report on principal results, INRETS, Paris, 2004.

## ACTIES

### » De alcoholcontroles intensifiëren en optimaliseren :

- op het niveau van elke politiezone streefcijfers vastleggen (gespreid over 2014-2016-2018-2020) die rekening houden met het federaal referentiekader, met de plaatselijke context en met de verwerkingscapaciteit van het Parket;
- om het aantal geteste bestuurders gevoelig te kunnen verhogen, de mogelijkheid overwegen om alcoholcontroles te doen die niet gepaard gaan met grondige controles;
- de alcoholcontroles<sup>57</sup> alaten plaatsvinden op de meest kritieke tijdstippen en plaatsen ('s avonds, weekendnachten, nabijheid van uitgaansgelegenheden, enz.) ;
- overeenkomstig de omzendbrief COL 8/2006 (herzien op 29/09/2010), bij voorkeur **niet-selectieve**<sup>58</sup>, **alcoholcontroles** organiseren, omdat deze een sterker ontradend effect hebben.

### » De drugscontroles progressief uitbreiden :

- de vorming van de politie met betrekking tot het gebruik van de speekseltests verder zetten;
- begin 2012: evalueren wat er gerealiseerd werd en streefcijfers vastleggen voor de komende jaren (2014-2016-2018-2020) rekening houdend, indien nodig, met het referentiekader dat op federaal niveau bepaald zou worden.

### » De communicatie over alcohol/drugscontroles en opgelegde sancties verbeteren.

Een verhoogde zichtbaarheid van een deel van de controles hoort ook bij deze communicatie en helpt de subjectieve controlekans te verhogen.

### » Op federaal niveau erop aandringen dat het gerechtelijk apparaat meer aandacht besteedt aan de opvolging van zware overtreders ( alcoholconcentratie in het bloed van 1,5 g/l en meer).

aangezien deze een minderheid vormen in verhouding tot alle bestuurders onder invloed van alcohol maar verantwoordelijk zijn voor de meeste ongevallen te wijten aan alcoholgebruik. Er moet zoveel mogelijk de voorkeur gegeven worden aan alternatieve straffen (zie doelstelling 7).

## INDICATOREN

### Objectieve pakkansindicatoren

Aantal afgenomen ademtesten.

Opgedeeld in functie van de aard en het tijdstip van de controle.

Aantal positieve testen.

Opgedeeld in functie van de 4 door de wet voorziene tussenstappen.

### Subjectieve pakkansindicatoren

Zie gedragsmeting BIVV.

<sup>57</sup> Controleoperaties met het oog op rijden onder invloed. Er kunnen ook controles van het alcoholgehalte gedaan worden buiten deze operaties, met name na een ongeval.

<sup>58</sup> Wat betekent: 1° dat de bestuurders niet worden staande gehouden op basis van uiterlijke kenmerken (zoals geslacht, leeftijd) maar willekeurig (bijvoorbeeld: 1 voertuig op 4); 2° dat alle bestuurders die tegengehouden werden, onderworpen worden aan een ademtest.

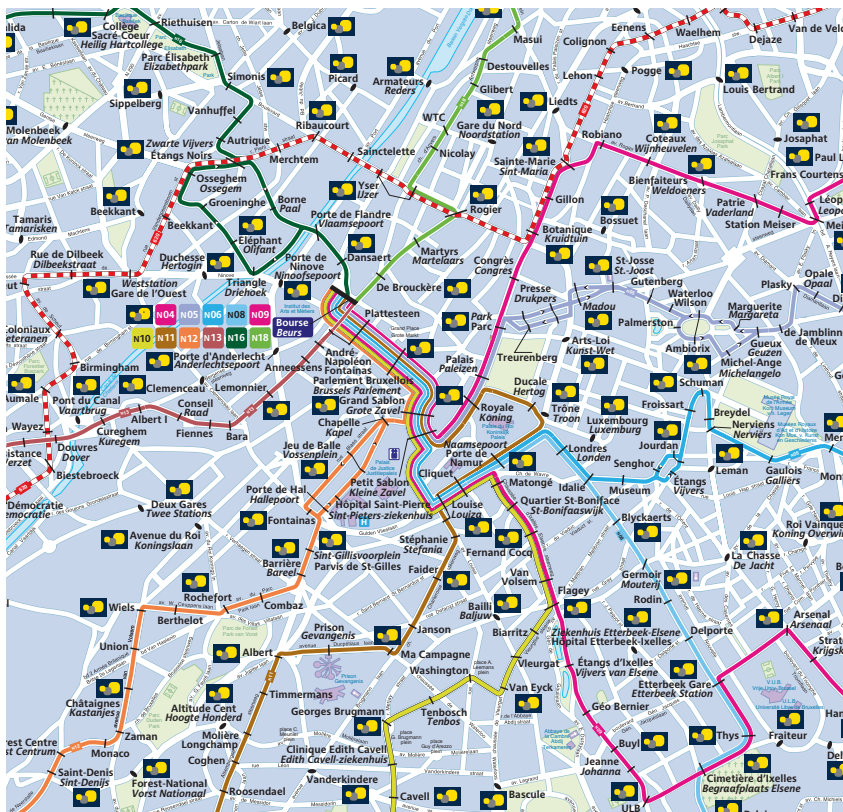


### 3.4. Het aanbod aan alternatieve vervoersmiddelen is gekend, aangepast aan eenieders noden, en wordt voldoende gebruikt om rijden onder invloed van alcohol, drugs, en geneesmiddelen te vermijden.

Het voorzien in alternatieven voor de auto is een middel om rijden onder invloed te beperken. Het is dus belangrijk de alternatieven bekend te maken en het gebruik ervan te promoten, zowel bij de «feestvierders» als bij de organisatoren van evenementen (die bij de organisatie van hun evenement rekening kunnen houden met het alternatieve mobiliteitsaanbod).

**ACTIES**

- » **Communiceren over alternatieven om naar huis te gaan na een avondje uit :**
  - MIVB, Noctis (nachtnet tijdens het weekend), Collecto (collectieve taxidienst op aanvraag, 's nachts 7 dagen op 7), taxi's
  - elk evenement dat door de overheid gesubsidieerd wordt (Gewesten, Gemeenschappen, Gemeentes) moet een boodschap bevatten over alternatieve vervoersmiddelen om thuis te geraken:
  - de informatie moet vermeld zijn op het toegangsticket en op de websites die naar het evenement verwijst
  - een standaard fiche en/of een affiche moet voor deze mededeling voorzien worden..
- » **privé-initiatieven ondersteunen, ingedeeld volgens uitgaansgelegenheden, waarbij alternatieve verplaatsingsmiddelen worden aangeprezen voor de terugweg na een avondje uit, bijvoorbeeld :**
  - informatie over de dichtstbijzijnde halte van Collecto of Noctis ;
  - taxicheques: de organisator van de avond deelt in de kosten van de rit (volgens het principe van parkingtickets aangeboden in de cinema's).





# 4

## VALORISEREN EN STIMULEREN VAN VOORZICHTIG EN ANTICIPEREND GEDRAG. TERUGDRINGEN VAN GEVAARLIJK EN ONAANGEPAST GEDRAG

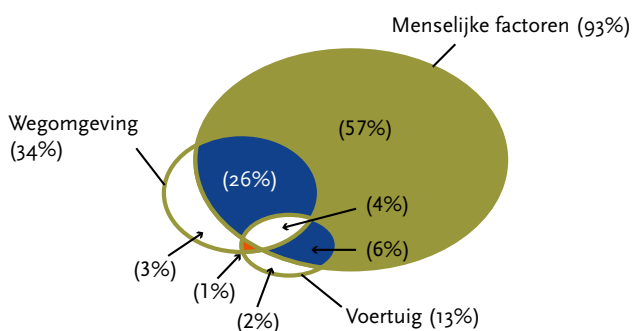
- 4.1. De rijvaardigheid van alle weggebruikers is verbeterd. de weggebruikers zijn overtuigd van het belang van een preventief en anticiperend rijgedrag en passen dit toe
- 4.2. De kennis van alle gebruikers over de verkeersveiligheidsregels en over de specifieke eigenschappen van de andere weggebruikers is verbeterd
- 4.3. De bestuurders stoppen om activiteiten uit te voeren die niet verbonden zijn met de rijtaak. voetgangers vermijden “multi-activiteit” tijdens het oversteken
- 4.4. De naleving van de regels wordt gevalueerd. de reële en gepercipieerde kans om onderworpen te worden aan een controle voor gevaarlijk gedrag en hiervoor eventueel beboet te worden, is groot
- 4.5. De rijvaardigheid van de fietsers en hun kennis van het verkeersreglement en van de specifieke gevaren die verbonden zijn aan het fietsen, zijn verbeterd
- 4.6. De rijvaardigheden van de motorrijders en bromfietzers en hun kennis van het verkeersreglement en van de specifieke gevaren van het rijden met gemotoriseerde tweewielers, zijn verbeterd.

## 4. VALORISEREN EN STIMULEREN VAN VOORZICHTIG EN ANTICIPEREND GEDRAG. TERUGDRINGEN VAN GEVAARLIJK EN ONAANGEPAST GEDRAG

### Aard en omvang van het probleem

Sinds de invoering van het eerste verkeersveiligheidsbeleid in de jaren '70 wordt het gedrag van de mens beschouwd als een doorslaggevende factor in de meeste verkeersongevallen.

Het "Handboek verkeersveiligheid" van de Wereldwegenvereniging van 2003 raamt deze betrokkenheid op 93 % en gaat ervan uit dat 34 % van de ongevallen volledig of deels wordt veroorzaakt door de wegomgeving en 13 % door de staat van het voertuig<sup>59</sup>. Wat de verkeersveiligheid betreft, is het belangrijk te onthouden dat ongeacht de hoofdoorzaak van een ongeval (infrastructuur, staat van het voertuig, enz.), de gebruiker het verloop ervan kan beïnvloeden.



Bron: Treat et al., 1979

Dit verslag benadrukt dat het ook belangrijk is dat de weginfrastructuren worden verbeterd. Dit is een actiedomein dat snel resultaten kan bieden, indien grote investeringen worden gedaan (wat de toepassing van deze maatregelen kan belemmeren). Een wijziging van het menselijk gedrag vraagt meer tijd omdat dit afhangt van educatie en bewustmaking, twee factoren die slechts op lange termijn efficiënt zijn. Bovendien is een verkeersongeval niet altijd het gevolg van een overtreding van een regel, maar wel van het al dan niet bewust nemen van risico's. Omgekeerd leidt een overtreding niet noodzakelijk tot een ongeval<sup>60</sup>. De uitdaging van de educatie- en bewustmakingsacties bestaat er dan ook in dat ze enerzijds moeten overtuigen van het nut van naleving van de verkeersregels, en anderzijds van de noodzaak voorzichtig en anticiperend te handelen in het belang van zichzelf en de anderen, ongeacht de gebruikte verplaatsingswijze.

In België strekken verschillende studies en onderzoeken ertoe het verkeersgedrag van de verschillende weggebruikers te meten en te kennen, waarbij vooral het gedrag van de automobilisten

onder de loep wordt genomen. Dit onderzoek houdt evenwel geen rekening met alle gedragingen die verkeersproblemen kunnen meebrengen. Er bestaan geen terugkerende metingen met betrekking tot de gevolgen van vermoeidheid, het gelijktijdig uitvoeren van verschillende activiteiten of agressiviteit, bijvoorbeeld.

Gedragswijzigingen zijn even noodzakelijk als moeilijk te bewerkstelligen. Bekendmakings- en communicatietechnieken kunnen de houdingen relatief gemakkelijk beïnvloeden<sup>61</sup>, maar er is geen direct verband tussen een "goede" houding en een "goed" gedrag. Bovendien zou dit verband geen eenrichtingsverkeer zijn: het gedrag heeft ook een impact op de houding van het individu. Een communicatietheorie genaamd "Trans Theoretical Model of Change" beschouwt de gedragswijziging eerder als een proces, met mogelijke regressies, dan als een evenement, zoals de beslissing die op een mooie dag wordt genomen om nooit meer te telefoneren aan het stuur. Hoewel deze theorie aantoont dat men vaak verglijdt naar een stadium dat voorafging aan de wijziging, gebeurt het zelden dat mensen helemaal terugvallen naar de precontemplatiefase<sup>62</sup>. Dit toont aan dat het noodzakelijk is dat de preventieboodschappen en de bewustmakingsacties regelmatig worden herhaald.

Het verkeersgedrag is ook afhankelijk van het kennis- en vaardigheidsniveau van de weggebruikers. De kennis kan worden verbeterd aan de hand van communicatie- en educatieacties, maar een betere kennis leidt niet systematisch tot een gedragswijziging<sup>63</sup>. Bovendien bereikt de informatie niet altijd de sociaaleconomisch achtergestelde klassen, vooral in het domein van de gezondheidspreventie<sup>64</sup>. Een goede verspreiding van de communicatieboodschappen op maat van de doelgroepen is dan ook nodig. Tot slot spelen ook de psychomotorische vaardigheden een doorslaggevende rol met betrekking tot het reactievermogen van een persoon in het verkeer. De educatieve maatregelen kunnen ook bijdragen tot een verbetering van de psychomotorische vaardigheden (bijvoorbeeld door de vaardigheden van een kind dat te voet gaat te verbeteren, in het geval van de invoering van het voetgangersbrevet). We moeten evenwel op onze hoede zijn voor het averechtse effect van weggebruikers die overmoedig raken over hun vaardigheden, die hen doen denken dat ze voldoende handig zijn om risico's te mogen nemen (bijvoorbeeld: "ik ben een goede chauffeur, dus ik kan rijden als ik moe ben").

Ook andere factoren hebben een invloed op het gedrag van het

61 De houdingen, met betrekking tot verkeersveiligheid, bestaan uit een geheel van meningen, standpunten en voorkeuren van mensen met betrekking tot dit thema.

62 De stadia van de gedragswijziging zijn de volgende: precontemplatie, contemplatie, voorbereiding, actie en onderhoud. J. De Rycker en L. Doughan, La publicité pour les produits alimentaires et des boissons non alcoolisées auprès des enfants, in Education Santé, nr. 247, juli-augustus 2009, p. 18.

63 Uit de laatste enquête over het voorkomen van rijden onder invloed van het BIVV blijkt dat de ondervraagden dit gedrag onaanvaardbaar vinden, maar 13 % van de steekproef gaf toe zelf één keer of meerdere keren onder invloed te hebben gereden in de voorbije maand. Een risicofactor kennen en overtuigd zijn van het gevaar dat erin kan schuilen, houdt dus niet noodzakelijk in dat men dit risico gaat vermijden. Zie Boulanger, A. Attitudemeting verkeersveiligheid. Evoluties sinds 2003-2006, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009.

64 Dit is ook een problematiek op het vlak van verkeersveiligheid aangezien, bijvoorbeeld, we vaststellen dat kinderen uit achtergestelde sociale klassen vaker slachtoffer worden van verkeersongevallen door hun talrijkere aanwezigheid op straat. Om dit type van risico's te voorkomen, moeten aangepaste boodschappen worden uitgewerkt en op een goede manier verspreid.



individu : de ervaring of eerder het gebrek aan ervaring van jonge chauffeurs is een element dat vaak terugkomt in de problematiek van de ongevallen waarbij deze categorie van weggebruikers betrokken is.

Steeds vaker wordt vastgesteld dat een achteruitgang van de vaardigheden of een verminderde waakzaamheid een grote invloed heeft gehad in bepaalde ongevallen. Dit kan te wijten zijn aan de leeftijd, maar gewoonlijk gaat het om een tijdelijke achteruitgang door vermoeidheid of slaapgebrek, eventueel gecombineerd met het gebruik van psychoactieve middelen zoals alcohol, illegale drugs en geneesmiddelen (cf. hoofdstuk 3). Verminderde waakzaamheid kan verschillende vormen aannemen. Het kan gaan om een verstoring van de aandacht van de bestuurder, waarbij deze verstoring te wijten kan zijn aan een extern element dat hem afleidt van zijn rijtaak (voorbeelden: vertragend verkeer door een ongeval, rondkijken voor een verkeersbord, een straatnaambordje, ...). De aandachtstoornis kan ook het gevolg zijn van een handeling van de chauffeur zelf: telefoneren aan het stuur, zich bezighouden met de kinderen, de GPS instellen, de krant lezen. Bovendien kan de verminderde aandacht voor het verkeer het gevolg zijn van een zuiver mentale afleiding van de aandacht. De chauffeur denkt aan "iets anders" dan het rijden, en dit "iets anders" kan een familiale of werkgebonden beslomming zijn, een gezondheidsprobleem, ... Het uiterste stadium van de verminderde waakzaamheid is in slaap vallen door vermoeidheid.

Tot slot zijn bepaalde risicogedragingen zodanig belangrijk, in termen van verkeersveiligheidsgevolgen, dat ze het voorwerp zijn van specifieke hoofdstukken in dit actieplan. Dit is het geval voor rijden onder invloed, gordeldracht en snelheid. Deze thema's komen dus niet rechtstreeks aan bod in dit hoofdstuk, maar vallen toch ook onder de problematiek van de gedragswijzigingen.

## Tegen 2020

Indien de weggebruikers zich op grote schaal veilig en anticiperend gaan gedragen in het verkeer, zou de winst in termen van een daling van het aantal doden en zwaargewonden zeer groot zijn, zonder dat dit evenwel in cijfers kan worden uitgedrukt. Volgens bepaalde ramingen speelt de menselijke factor immers een rol in 93 % van de ongevallen.

### UITDAGING "GEDRAG"

OMVANG : ★★★

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

Op basis van een inschatting van experts wordt de omvang en de progressiemarge van deze uitdaging "gedrag" als volgt geraamd.





## Evolutie van de situatie

In België zijn verschillende studies en onderzoeken erop gericht het weggedrag van de verschillende weggebruikers te kennen; het gaat hier echter vooral om onderzoeken naar het gedrag van de automobilisten. Deze onderzoeken houden geen rekening met alle gedragingen die verkeersproblemen kunnen meebrengen. Er bestaan geen terugkerende metingen van de gevolgen van vermoeidheid, van het gelijktijdig stellen van verschillende handelingen of van agressiviteit, bijvoorbeeld.

Het verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, dat is verschenen in het kader van de federale Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007 benadrukte in “8 prioriteiten voor veiligere wegen” de rol van het gedrag van de weggebruiker. Zo wijst prioriteit 5, “Problemen gericht aanpakken” op het belang van “De belangrijkste problemen inzake gedrag eerst aanpakken, en de aanpak prioritair richten op de plaats en het tijdstip waar de problemen zich concentreren”. Op schaal van België lijken de problemen die verband houden met onaangepast gedrag treffender in het weekend en vooral 's nachts in het weekend. De belangrijkste beschreven risicofactoren, nog altijd op het niveau van België, zijn overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de gordel.

De SGVV van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2007 benadrukte eveneens dat het belangrijk is dat wordt gewerkt aan een verbetering van het gedrag van de weggebruikers. Het verslag dat in 2007 werd gepubliceerd geeft aan dat om de snelheden in de stad te verminderen, wat wordt voorgesteld als een belangrijke uitdaging op het vlak van verkeersveiligheid, de weggebruikers eerst moeten worden overtuigd van het nut van de snelheidsbeperkingen want “als zoveel automobilisten zich niet aan de snelheidsbeperkingen houden, dan komt dit omdat ze deze niet geloofwaardig vinden”.

Opnieuw wordt de nadruk vooral gelegd op de risicofactoren door onaangepast gedrag die de meeste mogelijkheden bieden om de verkeersveiligheid te verbeteren: overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van een gordel.

Het is moeilijk en klare kijk te krijgen op de evolutie op het vlak van ander risicogedrag dan overdreven snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de gordel, aangezien er in België niet systematisch metingen worden uitgevoerd van risicogedragingen zoals niet-naleving van het verkeersreglement, het gelijktijdig stellen van verschillende handelingen in het verkeer of vermoeid rijden.

Wat verkeersagressie betreft, hebben de SGVV en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2007 een betere omgang tussen de verschillende weggebruikers als doelstelling vooropgesteld. Agressie kan immers ontstaan wanneer weggebruikers niet begrijpen waarom anderen iets op een bepaalde manier doen. In het verkeer kan dit leiden tot agressief gedrag, waarvan sterk wordt erkend dat het een onveiligheidsgevoel doet ontstaan. Dit gedrag kan met name worden bestreden door de weggebruikers te wijzen op elkaars noden, verschillen en specifieke eigenschappen, en hen ertoe aan te zetten opleidingen in defensief rijden te volgen

In het vierde kwartaal van 2009 werd, op vraag van Mobiel Brussel, een telefonische enquête voorgelegd aan 1000 chauffeurs, door Dedicated Research, met het doel het veiligheids- of onveiligheidsgevoel van de automobilisten<sup>65</sup> vast te stellen. Deze enquête kwam tot dezelfde conclusie als de SGVV van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2007. Deze enquête brengt aan het licht dat het veiligheidsgevoel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar matig is (53 % van de respondenten verklaart zich onveilig te voelen en slechts 22 % verklaart zich nooit onveilig te voelen). De meest aangehaalde redenen voor dit gevoel van onvrede met de verkeersveiligheid zijn “het steeds minder hoffelijke gedrag”, “de niet-naleving van de snelheidsbeperkingen” en een aantal afkeurenswaardige gedragingen zoals “het niet in acht nemen van veilige afstanden”. Gedragingen die als agressief worden gezien, worden dus door de automobilisten als gevaarlijk beschouwd, ook al kan via dit type van enquêtes niet worden aangetoond dat ze een echte invloed hebben op het aantal ongevallen.

65 Sterckmans, W., *Opiniemeting met betrekking tot verkeersveiligheidsattitudes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: voornaamste conclusies*, in *De mobiliteitsgids*, nr. 27, lente 2010, p. 10-13.

## 4.1. De rijvaardigheid van alle weggebruikers is verbeterd. de weggebruikers zijn overtuigd van het belang van een preventief en anticiperend rijgedrag en passen dit toe

Het rijgedrag hangt af van de kennis van de gebruiker, maar ook van zijn rijvaardigheid en zijn houding ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het risico neemt toe als er een verschil is tussen de reële rijvaardigheid en de gebruiksmodaliteiten van een voertuig, en dit geldt zowel voor beginners als voor ervaren chauffeurs. Het risico van ongevallen door menselijke fouten duidt op wanneer het bekwaamheidsniveau dat de chauffeur zichzelf toebedeelt hoger is dan nodig om de situaties waaraan hij zich blootstelt te beheersen. Het is van het grootste belang dat acties worden ondernomen om de rijvaardigheid van alle weggebruikers te verhogen. Om zo concreet mogelijk te zijn en zo vlot mogelijk te kunnen worden aangepast aan de realiteit van de verschillende gebruikers, worden deze acties gericht tot verschillende doelgroepen: jongeren, voetgangers, professionals, enz.

### INDICATOREN

- Aantal acties en campagnes gericht tot geïdentificeerde doelgroepen: leerkrachten, kinderen, actoren inzake verkeerseducatie, bestuurders die het slachtoffer kunnen worden van een verstoorde waakzaamheid, enz.
- Herhaling van deze acties en campagnes



### ACTIES

#### » Een voetgangersbrevet invoeren: theoretische en praktische vorming voor kinderen van 4 tot 9 jaar in de scholen.

Het voetgangersbrevet heeft tot doel kinderen tussen 4 en 9 jaar te vormen als voetgangers. Net als de opleiding die al wordt gegeven aan jonge fietsers in het kader van het Fietsbrevet, omvat deze opleiding een theoretisch luik (aanleren van regels die belangrijk zijn voor de voetganger op straat en anticiperende gedragingen), alsook een praktisch luik (aanleren op straat en herkennen van risicosituaties). Het voetgangersbrevet wordt uitgereikt na een praktijktest.

#### » Organiseren van gerichte opleidingen over anticiperend rijden, voor ondernemingen, overheidsadministraties en de maatschappijen voor openbaar vervoer.

Gerichte opleidingen over welbepaalde thema's, die verband houden met de realiteit van de ondernemingen (leasingvloot, wegvervoer, woon-werkverkeer, enz.) zullen worden voorgesteld aan de ondernemingen. Op dezelfde manier moet de MIVB, als toonaangevende onderneming in termen van mobiliteit, haar aanbod van aangepaste opleidingen kunnen verrijken. Deze opleidingen moeten gaan over anticiperend rijden, maar er moet ook een luik zijn over de moeilijkheden en de realiteit die eigen zijn aan andere vervoerswijzen.

#### » De voetgangers bewustmaken van het belang gezien te worden: voetgangers aansporen om na te denken over hun zichtbaarheid in het donker en bij het oversteken van de weg.

Voetgangers zijn zich niet altijd bewust van het gevaar dat ze lopen als ze onvoldoende zichtbaar zijn in het verkeer. Door acties die in het bijzonder gericht zijn op de meest kwetsbare voetgangers (jongeren en bejaarden), gaan de voetgangers inzien dat het belangrijk is dat ze 's nachts of bij slechte zichtbaarheid toch gezien worden.

#### » Voortzetten van de opleidingen voor leraren van het lager en secundair onderwijs.

Op dit moment wordt een opleiding voor de leerlingen van de lagere en secundaire scholen georganiseerd door de Cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel, en gegeven door het BIVV. Deze twee opleidingsmodules zijn vooral gericht op verplaatsingen te voet, maar ook op risicogedrag in het geval van de opleiding die bestemd is voor leerkrachten van het secundair onderwijs. Verplaatsingen te voet vormen immers een risico voor kinderen en jongeren, maar zich te voet leren verplaatsen is ook van fundamenteel belang voor de ontwikkeling van hun zelfstandigheid.

#### » Het gebruik van zwarte dozen in de professionele wagenparken voor goederen- en persoonsvervoer aanmoedigen.

Voorafgaand hieraan zou het nuttig zijn een evaluatie te maken van het gebruik van dit systeem door de instellingen die het al hebben getest.

#### » De bestuurders bewustmaken van de gevolgen van vermoeidheid en verminderde waakzaamheid aan het stuur, van de fysieke gevolgen die het alarmsignaal zouden moeten geven en van te vermijden/aan te moedigen gedragingen.

De bewustmaking over de risico's van vermoeidheid en over verminderde waakzaamheid zou gericht moeten gebeuren, ter attentie van doelgroepen die een groot risico lopen: werknemers in ploegendienst, mensen die hun rust-activiteitritme slecht beheeren (typisch voor 18- tot 25-jarigen), ...

## 4.2. De kennis van alle gebruikers over de verkeersveiligheidsregels en over de specifieke eigenschappen van de andere weggebruikers is verbeterd



De kennis van de weggebruikers over het verkeersreglement en over elkaars specifieke eigenschappen, lijkt niet optimaal. Bovendien wordt de verkeerswetgeving regelmatig gewijzigd. Deze wijzi-

gingen moeten dan ook duidelijk onder de aandacht van het grote publiek worden gebracht.

### ACTIES

» ***Samenstellen en verspreiden van het elektronisch register van de verkeersveiligheidsactoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest***

De Cel Verkeersveiligheid neemt de taak op zich een register op te stellen met de instellingen, instanties en verenigingen van de verschillende sectoren die gevestigd zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die rechtstreeks (of zelfs onrechtstreeks) actief zijn in het domein van de verkeersveiligheid. Dit register richt zich tot de professionelen van de verkeersveiligheid. Het doel van het register is te beschikken over een instrument van de verkeersveiligheidsactoren die de professionals van de verkeersveiligheid in staat stelt vlotter informatie op te vragen over het thema bij de verschillende sectoren.

» ***Opleidingen organiseren over de verkeersveiligheidsregels en de specifieke eigenschappen van de verschillende gebruikers, ten behoeve van de ondernemingen, de maatschappijen voor openbaar vervoer en verschillende nader te bepalen besturen of paragewestelijke instellingen.***  
Zie doelstelling 4.1

» ***De bestuurders ervan bewustmaken dat het noodzakelijk is in staat te zijn om te rijden en over een goede rijvaardigheid te beschikken, met name met betrekking tot tijdelijke lichamelijke beperkingen (gebroken arm, stijve nek, enz. – Zie artikel 8.3 van het Verkeersreglement).***

In het kader van breed opgezette acties over het thema afleiding en vermoeidheid aan het stuur, wordt de regel van het Verkeersreglement die specifiek betrekking heeft op deze problematiek opnieuw ter herinnering gebracht.

» ***Een luik “verkeersveiligheid” opnemen in de bedrijfsvervoerplannen.***

Om een algemene cultuur van verkeersveiligheid te creëren, lijkt het opportuun dat de maatregelen voor een rationelere

mobiliteit ook een luik verkeersveiligheid omvatten. Het ontwikkelen van maatregelen voor verkeersveiligheid maakt het ook mogelijk de milieuvriendelijkere, zachtere verplaatsingswijzen aantrekkelijker te maken voor de medewerkers van de betrokken ondernemingen. Facultatieve opleidingen worden aangeboden aan de ondernemingen met een bedrijfsvervoerplan.

» ***De opleidingen voor de leraren van het lager en secundair onderwijs voortzetten.***

Zie doelstelling 4.1

» ***Een opleiding organiseren voor de actoren die naar de secundaire en hogescholen gaan.***

Een opleiding gericht tot de actoren (politie, verenigingen gespecialiseerd in verkeerseducatie, ...) wordt georganiseerd en gegeven. Het doel van deze opleiding is deze actoren de nodige kennis te verstrekken over de problematiek van de verkeersveiligheid met betrekking tot jongeren, en hen te informeren over de bestaande pedagogische middelen die hen kunnen helpen in het kader van hun acties.





» **Jaarlijkse heruitgave van de campagne "Operatie boekentas": praktische tips om veilig naar school te gaan.**

Deze campagne wordt gecoördineerd door de Cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel in partnerschap met de Gouverneur en de 6 politiezones, en strekt tot bewustmaking van de leerkrachten, de ouders en de kinderen, in het begin van het schooljaar, over de belangrijkste gedragingen en regels van het verkeersreglement. Met dit doel delen de politieagenten een kalender, speelfolders voor de klassen en bladwijzers voor de ouders uit.

Dit concept, dat op dit moment kan rekenen op de medewerking van een groot aantal verkeersveiligheidsactoren (het BIVV geeft ook advies over de tips die worden gegeven in de verschillende instrumenten) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zou moeten worden verruimd en verstrekt door een internetplatform te creëren met instrumenten die het hele schooljaar door beschikbaar zijn voor de leerkrachten, de ouders en de leerlingen.

» **Het aanbod van opleidingen voor 55-plussers vergroten.**

Gelet op het grote risico dat 55-plussers lopen in het verkeer, met name als voetganger, moeten de bestaande specifieke modules voor bewustmaking voor de verkeersregels en anticiperend gedrag worden voortgezet en versterkt. Een praktisch luik zou de bestaande theoretische module moeten versterken. Deze opleidingen worden gegeven door erkende autorijschoolinstructeurs, op vraag van de gemeenten en via de netwerken die de doelgroep bezoekt, zoals de gespecialiseerde verenigingen.

» **Het grote publiek doorlopend informeren over de verkeersregels en tips in verband met verkeersveiligheid .**

- Communicatieacties op grote schaal moeten worden ondernomen opdat het grote publiek een goede kennis zou hebben van het verkeersreglement. Een systeem invoeren van regelmatige mededelingen over het verkeersreglement, die kunnen worden verstuurd naar geïnteresseerde personen. Bv: De brochure van het BIVV "Verkeer: wat is veranderd sinds 2000" en de website [www.wegcode.be](http://www.wegcode.be) zijn praktische voorbeelden van wat kan worden gedaan.
- Op vraag en met de financiële steun van Mobiel Brussel organiseert de Vereniging van Brusselse Steden en Gemeenten (VBSG) opleidingen over wat nieuw is in het Verkeersreglement, ten behoeve van een deskundig publiek dat met name uit de gemeentelijke instanties komt. Sommige documenten zijn ook toegankelijk voor het grote publiek via de website van de vereniging.
- Tips over verkeersveiligheid vermelden op de website van Mobiel Brussel of op andere websites. Deze tips zullen in het bijzonder wijzen op de specificiteit van elke modus.
- De steun van de gemeenten is nodig om op efficiënte wijze informatie te verspreiden onder de burgers (kranten, websites van de gemeenten, enz.).

» **Informatie- en bewustmakingscampagnes over de regels en de risico's die verband houden met de tram in het verkeer voortzetten.**

Ongevallen waarbij een tram en een andere weggebruiker betrokken zijn, zijn vaak ernstig, vooral als het om voetgangers gaat. In dit kader worden de acties voor een begrip van de specifieke eigenschappen van de tram (remafstand, enz.) behouden en versterkt.

Zie doelstelling 9.5.



**INDICATOREN**

- Aantal acties en campagnes gericht tot geïdentificeerde doelgroepen: het grote publiek, 55-plussers, leerkrachten, kinderen, actoren inzake verkeerseducatie, enz.
- Herhaling van deze acties en campagnes



### 4.3. De bestuurders stoppen om activiteiten uit te voeren die niet verbonden zijn met de rijtaak. Voetgangers vermijden “multi-activiteit” tijdens het oversteken



Een bijzondere aandacht moet worden besteed aan dit thema, gelet op de exponentiële ontwikkeling die we de voorbije jaren hebben gekend van media om mee te telefoneren, het internet te raadplegen of naar muziek te luisteren, in de auto of zelfs te voet. Deze nieuwe communicatiemiddelen vormen een groot potentieel voor verstrooiing van de bestuurders en voetgangers, en kunnen tot gevolgen hebben dat zij risico's nemen in het verkeer. Sommigen ramen het toegenomen risico van betrokkenheid bij een lichamenteel ongeval overigens op 38 %<sup>66</sup>. Uit de onderzoeken blijkt dat de zintuiglijke, motorische en cognitieve functies worden beïnvloed door het gebruik van GSM of mp3-speler. Het is echter moeilijk te meten in hoeverre dit risico bestaat, aangezien het afhangt van de individuele vaardigheden van de gebruikers, van de omgeving of zelfs van het type en het volume van de muziek in het geval van mp3-spelers. Een studie van het BIVV die werd uitgevoerd naar aanleiding van een vraag over de opportuniteit van een verbod op het gebruik van mp3-spelers in het verkeer, kwam tot de volgende conclusie: aangezien het moeilijk is een dergelijke reglementering op te leggen, en gelet op de weinige metingen die aantonen dat mp3-spelers systematisch een zeer negatieve invloed hebben op de verplaatsingen, zou een repressieve maatregel inefficiënt zijn. Een betere educatie en informatie zouden beter zijn. Deze maatregelen zouden kunnen wijzen op de risico's voor het gehoor op lange termijn, maar uiteraard ook op de risico's die verband houden met afleiding door het luisteren naar muziek, het verdwijnen van een informatiekanaal enz<sup>67</sup>.

66 *Gisements de sécurité routière, volume 1, Direction de la recherche et des Affaires scientifiques et techniques (DRAST) et Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer (METLTM), Paris, 2002, p.59.*  
67 *U. Meesmann, S. BOETS & M. TANT MP3 players and traffic safety "State of Art", Observatorium voor de Verkeersveiligheid Brussel, 2009, p. 41-42.*

#### ACTIES

» **Campagnes organiseren over de risico's van het gelijktijdig uitvoeren van verschillende handelingen en over verminderde waakzaamheid voor alle weggebruikers (GSM, mp3-speler, GPS, ...).**

Aangezien dit type van afleiding gevolgen kan hebben voor alle weggebruikers, ook de gebruikers van handenvrije carkits, moeten gerichte acties worden ontwikkeld voor elk type gebruiker, waarbij de nadruk moet worden gelegd op de specifieke risico's die het gelijktijdig stellen van verschillende handelingen kan hebben voor de verplaatsingen.

#### INDICATOREN

- Aantal van acties en campagnes die gericht zijn tot geïdentificeerde doelgroepen: het grote publiek ingedeeld in subgroepen (jongeren, werknemers in ploegendienst, gebruikers van handenvrije kits, enz.).
- Herhaling van deze acties en campagne.

#### 4.4. De naleving van de regels wordt gevaloriseerd. de reële en gepercipieerde kans om onderworpen te worden aan een controle voor gevaarlijk gedrag en hiervoor eventueel beboet te worden, is groot



De acties die betrekking hebben op het rijden onder invloed, het niet dragen van een gordel en overdreven of onaangepaste snelheid worden in detail besproken onder doelstellingen 1, 2 en 3.

##### INDICATOREN

- Aantal uitgevoerde controles, bij voorkeur in verband met een preventiecampagne.

##### ACTIES

» **De controle van de naleving van de verkeerslichten aan de hand van automatische camera's voortzetten en optimaliseren (plaatsen/periodes).**

Om deze actie uit te voeren, is het nodig dat :

- de keuze van de bewaakte kruispunten wordt geoptimaliseerd,
- de impact van de automatische controles wordt verstrekt door eveneens controles met interceptie te organiseren.

Zie ook doelstelling 7.1 voor het gerechtelijk gevolg dat wordt gegeven aan de bekeurde overtredingen.

» **Beter communiceren over de verkeerslichtcontroles en het gevolg dat wordt gegeven aan de vaststellingen van overtreding.**

Voor een beter inzicht in het repressiebeleid dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gevoerd, moet regelmatig worden gecommuniceerd over de overtredingen:

Bijvoorbeeld, de politierechtbank van Brussel voorziet de organisatie van een hoorzitting speciaal rond dit thema, en communicatie met de pers over dit onderwerp.

» **De politie bekeurt dagelijks verschillende gevaarlijke gedragingen zoals :**

- Telefoneren aan het stuur,
- Voorbijsteken aan een oversteekplaats voor voetgangers,
- Niet-naleving van de veilige afstanden, met name bij het inhalen van een fietser/motorrijder,
- Opfokken van bromfietsen,
- Gevaarlijk parkeren,
- Door het rode licht rijden
- ...

## 4.5. De rijvaardigheid van de fietsers en hun kennis van het verkeersreglement en van de specifieke gevaren die verbonden zijn aan het fietsen, zijn verbeterd

Fietsers moeten in het verkeer een gedrag kunnen stellen dat veilig en anticiperend is voor henzelf en voor de andere weggebruikers. Hiervoor moeten ze beschikken over minimale psychomotorische vaardigheden om gepast te kunnen reageren in alle omstandigheden.



### ACTIES

#### » *Voortzetten en versterken van de organisatie van het fietsbrevet.*

Dit is een project dat reeds werd ontwikkeld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dat zich via de scholen richt tot de kinderen van het vijfde leerjaar. Op dit moment moeten de scholen worden geselecteerd om deel te nemen aan dit project. Het omvat zowel kennis van het verkeersreglement als fietsrijvaardigheid in een beschermde omgeving in een eerste fase en op straat, tussen het verkeer, in een tweede fase.

#### » *De fietsersverenigingen aanmoedigen om hun opleidingsaanbod verder uit te werken en de kennis en de rijvaardigheid van de fietsers te verbeteren.*

Er zijn al een aantal verenigingen actief in het domein van de fietseducatie in het verkeer. De actie zou erin bestaan, projecten te steunen met betrekking tot het verbeteren van de houding en de kennis van de volwassen fietsers.

### INDICATOREN

- Aantal leerlingen en scholen die gebruik maken van de organisatie van het fietsbrevet.
- Georganiseerd aantal opleidingen voor volwassenen en aantal opgeleide deelnemers.
- Aantal sensibiliseringsacties ten behoeve van de veiligheid van fietsers.



## 4.6. De rijvaardigheden van de motorrijders en bromfietzers en hun kennis van het verkeersreglement en van de specifieke gevaren van het rijden met gemotoriseerde tweewielers, zijn verbeterd



Net als de fietsers moeten de motorrijders en bromfietzers in het verkeer een gedrag kunnen stellen dat veilig en anticiperend is voor zowel henzelf als de andere weggebruikers. Hiervoor moeten ze over minimale psychomotorische vaardigheden beschikken, om gepast te kunnen reageren in alle omstandigheden.

### INDICATOREN

- Aantal opleidingen/maatregelen georganiseerd ten behoeve van gemotoriseerde tweewielers.
- Follow-up door het federale niveau op vraag van het BHG.


### ACTIES

» ***Invoeren van maatregelen die de bestuurders moeten aanmoedigen om erkende opleidingen rond defensief rijden te volgen.***

Tegelijk met de ontwikkeling van gerichte opleidingen in ondernemingen, en net zoals dit moet worden gedaan voor de fietsers, moeten opleidingen op maat van de motorrijders gemakkelijk toegankelijk zijn voor deze doelgroep. Deze opleidingen hebben tot doel de kennis van het verkeersreglement op te frissen en de psychomotorische vaardigheden van de motorrijders te verbeteren.

» ***De Federale Staat vragen de voorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs voor gemotoriseerde tweewielers te herzien, opdat de bestuurders kennis zouden hebben van de objectieve risico's die ze lopen, met name voor de 125 cc's waarvoor geen specifiek rijbewijs meer nodig is.***





BRÛLER UN FEU  
PEUT VOUS  
CÔÛTER CHER  
ROOD NEGER  
IS EEN ZWAR,  
RISKERT



BRÛLER UN FEU  
PEUT VOUS  
CÔÛTER CHER  
ROOD NEGT  
IS EEN ZW  
RISK



BRÛLER UN FEU  
PEÛT VOUS  
CÔÛTER CHER  
ROOD NEGEREN  
IS EEN ZWARE TOL  
RISKEREN

VIVA BRÛLLETS

BRÛLLETS

BRÛLLETS

# 5

## BESCHERMEN VAN DE KWETSBARE WEGGEBRUIKERS: VOETGANGERS, FIETSERS, BROMFIETSERS EN MOTORRIJDERS

- 5.1. De wegbedekking is in goede staat en niet glad, de wegen zijn goed begaan- en/of berijdbaar. een kwaliteitscontrole van de goede staat van de inrichtingen wordt regelmatig uitgevoerd. de vastgestelde of gemelde gebreken worden snel verholpen
- 5.2. Een goede wederzijdse zichtbaarheid is gewaarborgd op de kruispunten, rotondes en aan de oversteekplaatsen voor voetgangers
- 5.3. Motorrijders, voetgangers, fietsers en bromfietsers zijn zich bewust van het belang zelf goed zichtbaar te zijn
- 5.4. Een « voetgangers- fietsers- en motorrijdersfilter » wordt toegepast op de bouwprojecten voor wegen waarbij er over gewaakt wordt dat aan hun belangrijkste verkeersveiligheidsbehoeften wordt tegemoet gekomen, te beginnen met de kwetsbaarste weggebruikers
- 5.5. Een optimaal veiligheidsniveau is bereikt voor het geheel van de voetgangersoversteekplaatsen in het brussels hoofdstedelijk gewest, door de volgende principes te respecteren
- 5.6. De samenleving tussen openbaar vervoer en voetgangers is verbeterd
- 5.7. De wegcode wordt aangepast aan de noden van de kwetsbare weggebruikers
- 5.8. De fiets- en voetgangersinrichtingen die gevaarlijk of onaangepast zijn voor de fietsers en/of voetgangers zijn aangepast of verwijderd
- 5.9. De andere weggebruikers zijn gesensibiliseerd rond gedragingen die een gevaar kunnen opleveren voor de voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders

# 5. BESCHERMEN VAN DE KWETSBARE WEGGEBRUIKERS: VOETGANGERS, FIETSERS, BROMFIETSERS EN MOTORRIJDERS

**TEGEN 2020, HET AANTAL SLACHTOFFERS VAN ONGEVALLEN ONDER VOETGANGERS, FIETSERS, BROMFIETSERS EN MOTORRIJDERS VERMINDEREN MET MINSTENS 50%.**

## Aard en omvang van het probleem

Wat de ongevallen met kwetsbare weggebruikers betreft vertoont het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een atypisch beeld vergeleken met de rest van het land, meer bepaald door haar erg stedelijk karakter en de gemengdheid van het verkeer. De voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders vertegenwoordigen ongeveer 41% van alle slachtoffers. Als we kijken naar de doden en zwaar gewonden; komen we maar liefst aan 59%. Deze cijfers geven een vertekend beeld van de realiteit omdat de ongevallen met voetgangers en fietsers onderhevig zijn aan een onderregistratie die meer dan waarschijnlijk groter is<sup>68</sup> dan die van de ongevallen met andere weggebruikers.

De weggebruikers die de zwaarste tol betalen in het verkeer zijn de voetgangers. Zij alleen vertegenwoordigen 39% van de doden en zwaargewonden van het aantal slachtoffers voor de referentieperiode (2006 – 2008), en 22% van het totaal aantal slachtoffers. In de context van de algemene daling van het aantal slachtoffers, stellen we echter vast dat het aantal doden onder de voetgangers op hetzelfde niveau is gebleven tussen 1998-2000 en 2006-2008; hun aandeel in het totaal aantal slachtoffers is dan ook in belangrijke mate groter geworden en liep op van 30 naar 39%.

De motorrijders vallen ook op door een onevenredigheid tussen het aantal afgelegde reizigerskilometers en de ongevalcijfers. Ze

vertegenwoordigen slechts 0,6% van de reizigerskilometers, maar 12% van de doden en zwaargewonden en 10% van alle slachtoffers.

Deze strategische doelstelling bevat acties die specifiek gericht zijn op de bescherming van de kwetsbare weggebruikers. Het spreekt vanzelf dat andere doelstellingen zoals de verlaging van de gereden snelheid, de vermindering van het rijden onder invloed en het gebruik van individuele beschermingsmiddelen ook zullen bijdragen tot een vermindering van het gevaar waaraan deze weggebruikers worden blootgesteld.

## Vroegere doelstellingen en evolutie van de situatie

Voetgangers en fietsers waren goed vertegenwoordigd in het actieplan 2003-2010 en de meeste maatregelen waren dan ook op hen gericht. De maatregelen waarover een consensus bestond (bijvoorbeeld de veralgemening van de trottoiruitstulpingen) werden meestal gerealiseerd, maar de maatregelen die in conflict traden met de uitdagingen i.v.m. het parkeren, de doorstroming of met esthetische doelstellingen, bleven meestal dode letter

Sinds de referentieperiode van de SGVV van 2003, is het aantal fietsers in de Brusselse straten gevoelig toegenomen, terwijl het aantal fietsers dat het slachtoffer werd van een ongeval in veel mindere mate steeg. Tussen het gemiddelde van de jaren 1998-2000 en dat van 2006-2008, steeg het aantal fietsongevallen 2 maal minder snel dan het aantal fietsers dat geteld werd door het Fietsobservatorium. Hieruit kan worden afgeleid dat fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest globaal minder gevaarlijker wordt.

In het actieplan 2003-2010 was geen enkele maatregel specifiek gericht op de motorrijders, die, wat het aantal doden en zwaargewonden betreft, toch de 3de plaats bekleden. Hun aanwezigheid in de statistieken van de verkeersslachtoffers is toegenomen evenals hun aanwezigheid in het straatbeeld. We stellen echter een sterke dalende lijn vast in het aantal doden en zwaargewonden bij de motorrijders (de evolutie van het aantal motorrijders in het verkeer is niet gekend).

Het Iris II-plan schenkt ook aandacht aan de problemen van de kwetsbare weggebruikers en stelt acties voor die specifiek gericht zijn op elke categorie van weggebruikers. De operationele doelstellingen evenals de acties die er mee verbonden zijn en die werden uitgewerkt in de werkgroepen van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid, vallen samen, vervolledigen of benadrukken in grote mate wat in het Iris II-plan wordt voorgesteld. Bepaalde maatregelen betreffen een specifieke categorie weggebruikers, ander zijn dan weer algemener.



<sup>68</sup> Johan De Mol, *Slechts het topje van de ijsberg in Verkeerspecialist*, 57 maart 2009.





## UITDAGING “OVERSTEKENDE VOETGANGERS”

OMVANG : ★★★

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

De voetgangers vertegenwoordigen 39% van het totaal aantal doden en zwaargewonden (gegevens 2006-2008). Als we de cijfers in detail bekijken stellen we vast dat 29% van het totaal aantal doden en zwaargewonden, of 171 personen voetgangers zijn die verongelukt bij het oversteken, zowel op of naast een voetgangersoversteekplaats of bij de afwezigheid ervan. De overstekende voetgangers vertegenwoordigen eveneens 16% van het totaal aantal slachtoffers. De aanwezigheid van visuele hindernissen speelt heel vaak een rol in het ongeval, vooral bij oversteken naast de voetgangersoversteekplaatsen (45% van de gevallen) of zonder voetgangersoversteekplaatsen in de onmiddellijke omgeving (50% van de gevallen).

We mogen dan ook veronderstellen dat de uitdaging « overstekende voetgangers » jaarlijks 57 doden en zwaargewonden en 588 slachtoffers vertegenwoordigt.

## UITDAGING “MOTORRIJDERS”

OMVANG : ★★☆☆

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

In de periode 2006-2008, werden 5 motorrijders gedood en raakten er 65 zwaargewond in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze cijfers zijn heel indrukwekkend zeker als ze worden vergeleken met de reizigerskilometers. De voornaamste bepalende factoren van de ongevallen zijn het verlies van de controle over het stuur, het niet naleven van de voorrang door de andere weggebruikers, en meer bepaald van de automobilisten.

Jaarlijks vertegenwoordigen de motorrijders in het totaal een potentieel van 23 doden en zwaargewonden en van 358 slachtoffers.

## UITDAGING “VOETGANGERS EN TRAMS”

OMVANG : ★☆☆

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

De ongevallen van voetgangers met trams zijn niet talrijk. Ze hebben echter dikwijls uitermate zware gevolgen voor de voetganger. Voor de jaren 2006-2008 tellen we **22 doden en zwaargewonden op een totaal van 75 slachtoffers** (bijna 30% met ernstige afloop). Eén dode of zwaargewonde voetganger op 10 viel bij een aanrijding door een tram. In de meeste gevallen vindt het ongeval plaats tijdens het oversteken van de tramsporen en in de onmiddellijke omgeving van de halte. Problemen met de zichtbaarheid en het gedrag van de voetganger zijn dikwijls de oorzaak<sup>69</sup>.

De maatregelen voor de verbetering van het aanbod en van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, en specifiek wat de trams betreft zouden, indien niets wordt gedaan aan de gekende gevaarlijke situaties, bijdragen tot een verhoging van de risico's voor de voetgangers.

De uitdaging “voetgangers en tram” vertegenwoordigt jaarlijks 7 doden en zwaargewonden en 25 slachtoffers.

## UITDAGING “FIETSERS”

OMVANG : ★☆☆

PROGRESSIEMARGE : ★☆☆

De uitdaging « fietsers » vertegenwoordigt in het totaal 23 zwaargewonden op 610 slachtoffers voor de jaren 2006-2008. Er vielen weliswaar geen dodelijke slachtoffers te betreuren in die periode, maar wel tijdens de jaren voor- en nadien. Zelf al lijkt deze uitdaging geen grote omvang te hebben, moet er toch rekening gehouden worden met de volgende feiten: het aantal fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stijgt de laatste jaren spectaculair en het aantal ongevallen neemt ook toe (weliswaar veel minder snel). Het gewestelijk mobiliteitsbeleid is er op gericht het aantal verplaatsingen met de fiets nog te vergroten. Deze uitdaging moet dan ook opgevolgd worden in de tijd.

De uitdaging « fietsers » vertegenwoordigt ongeveer 8 doden en zwaar gewonden en 203 slachtoffers per jaar.

<sup>69</sup> Onderzoek van de ongevallen tussen trams en voetgangers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Samenvatting, BIVV 2009.

## 5.1. De wegbedekking is in goede staat en niet glad, de wegen zijn goed begaan- en/of berijdbaar. een kwaliteitscontrole van de goede staat van de inrichtingen wordt regelmatig uitgevoerd. de vastgestelde of gemelde gebreken worden snel verholpen



Bij 18% van de zware ongevallen met fietsers en bij 21% met motorrijders is geen andere weggebruiker betrokken.

Door hun kwetsbaarheid, hun instabiliteit en hun snelheid, kan elke mogelijke onvolmaaktheid aan het wegdek zware gevolgen hebben voor de « tweewielers ». Daarenboven is het aantal ongevallen zeker een onderschatting van de werkelijkheid gezien de algemene onderregistratie van de letselongevallen en in het bijzonder van de valpartijen zonder ernst van de fietsers of motorfietsers.

De ongevallen met één voetganger waarbij geen voertuig is betrokken worden niet beschouwd als een verkeersongeval. Door de veroudering van de bevolking is dit fenomeen echter niet te verwaarlozen.

Goede materiaalkeuzes en een regelmatig onderhoud of het opnemen van kwaliteitsnormen in de lastenboeken zouden valpartijen kunnen vermijden en kunnen bijdragen tot een kwaliteitsverbetering van het wegennet voor alle weggebruikers.

### ACTIES

» **Zowel voor de gewest- als de gemeentewegen een doeltreffend en interactief systeem ontwikkelen voor de melding van gebreken aan de rijweg of van potentieel gevaarlijke situaties (met inbegrip van hindernissen op de weg).**

Zie doelstelling 6.5

» **Beschikken over een snel interventieteam.**

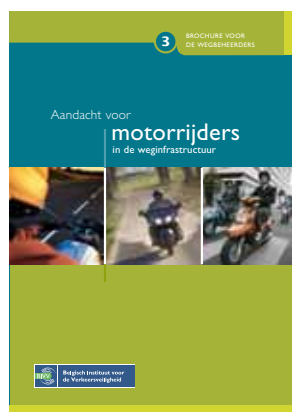
Zie doelstelling 6.5

» **Beschikken over een systeem van normen of van aanbevelingen op het vlak van de wegvastheid van de markeringen en de wegbedekkingen; en deze opnemen in beschikken over type- lastenboeken ten dienste van het Gewest en de gemeenten.**

Voor een optimalisering van de eigenschappen van de gebruikte wegmaterialen, zijn voor elke weggebruiker specifieke aanbevelingen noodzakelijk. Publicaties met aanbevelingen over de wegbekledingen voor fietsers en voetgangers zijn ondertussen al beschikbaar<sup>70</sup>. Ook voor de motorrijders werden al publicaties verspreid over het gebruik van materialen en hun stroefheid<sup>71</sup>. Deze vademecums bevatten aanbevelingen over de gladheid, de stroefheid, het comfort en de duurzaamheid van de wegbekledingen en de markeringen of over de waterdoorlaatbaarheid van sommige materialen. Deze moeten opgenomen worden in typebestekken. Gemeenten zullen gestimuleerd worden om deze typebestekken ook te gebruiken.

### INDICATOREN

- Bestaan van normen
- Bestaan van publicaties met aanbevelingen
- Reactietijd gebrek-reparatie
- Aantal equivalente voltijdse werknemers (EVW) die worden tewerk gesteld in de snelle interventieploeg.



<sup>70</sup> Zie het fietsvademeccum nr. 5, 2009 en het voetgangersvademeccum nr1 (t verschijnen) gewijd aan de wegbekledingen

<sup>71</sup> Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur, BIVV 2005.

## 5.2. Een goede wederzijdse zichtbaarheid is gewaarborgd op de kruispunten, rotondes en aan de oversteekplaatsen voor voetgangers

We stellen vast in de statistieken dat een gebrek aan wederzijdse zichtbaarheid dikwijls bijdraagt tot ongevallen met overstekend voetgangers. Voor de andere kwetsbare weggebruikers zijn het "niet naleven van de voorrangregels" ten opzichte van de motorrijders of fietsers of het « niet gezien hebben » van deze weggebruikers de bepalende factoren waaruit kan afgeleid worden dat hier ook diverse zichtbaarheidsproblemen een rol spelen. In een stedelijke omgeving kunnen visuele hindernissen heel divers zijn: geparkeerde voertuigen, beplantingen, de weggebruikers zelf, de verkeersdruk... Het is van het grootste belang om dit onveiligheidsprobleem op te lossen. De meest kritische plaatsen zijn uiteraard de kruispunten en de voetgangersoversteekplaatsen.

### ACTIES

» **Beschikken over technische fiches of normen i.v.m. de inplanting van straatmeubilair en van beplantingen op de wegen.**

De diverse elementen van het straatmeubilair (signalisatieborden, verlichtingspalen, publiciteitsborden, technische kasten, fietsbeugels...) en de beplantingen (en hun onderhoud) worden heel dikwijls aangebracht of uitgevoerd door andere diensten of organismes dan diegene die de plannen hebben opgemaakt.

Sommige keuzes i.v.m. de inplanting, of plantensoorten kunnen dan ook heel nefast zijn voor de wederzijdse zichtbaarheid van de weggebruikers of voor de vrije doorgang op de wegen. Er zullen fiches met aanbevelingen over de keuze van de plantensoorten, en modellen van straatmeubilair en hun inplanting ter beschikking worden gesteld van de betrokken diensten en organismes.

» **Oprichten van een werkgroep over « de plaatsing van publiciteitsborden » om een reglement of ten minste een aanbevelingsgids op te stellen.**

» **De reglementering (GSR) vervullen om de wederzijdse zichtbaarheid van de weggebruikers en de wegsignalisatie ter hoogte van leveringszones te verzekeren.**

De reglementering moet rekening houden met de afmetingen van de voertuigen voor de levering van goederen (hoger en langer).

» **Het parkeerreglement (GSR, Wegcode en Code van de wegbeheerder) doen naleven om de wederzijds zichtbaarheid tussen de verschillende weggebruikers te waarborgen op kruispunten.**

Responsabiliseren van de wegbeheerders en van de overheid die bevoegd is voor het afleveren van de vergunningen (Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting) om te vermijden dat ze het parkeren zouden organiseren of de inplanting van leveringszones zouden goedkeuren op plaatsen waar een visuele hindernis zou kunnen ontstaan met de wegsignalisatie en/of de voetgangersoversteekplaatsen. Parkeren op een aparte parkeerstrook buiten de rijweg of de invoering van leveringszones "op het trottoir" hebben dikwijls een minder goede zichtbaarheid van verkeersborden en de voetgangersoversteekplaatsen voor gevolg.

De verwijdering van de signalisatie uit het gezichtsveld van de bestuurder en de grote kans dat zichtbaarheid wordt afgeschermd door een geparkeerd voertuig, kan de informatie over de specifieke verkeersregeling van het kruispunt in



belangrijke mate beïnvloeden. De inplanting van leveringszones op het trottoir of in de onmiddellijke omgeving van een voetgangersoversteekplaats veroorzaakt een gezichtsschermbaan voor de voetgangers. Het is dus nodig de wegbeheerders zowel te sensibiliseren voor de inplanting van de wegsignalisatie als voor de risico's die verbonden zijn aan een slechte inplanting van parkeer- en leveringszones.

» **Communiceren met de bestuurders van voertuigen hoger dan 1,65 m.**

Het grote publiek en zeker de eigenaars van voertuigen die hoger zijn dan 1,65 m moeten herinnerd worden aan de specifieke parkeerregels die van toepassing zijn in de omgeving van de wegsignalisatie<sup>72</sup>.

» **Sensibilisering-handhaving acties voeren over het wild parkeren in schoolomgevingen.**

Tijdens het aanvangs- en einduren van de scholen is de parkeerdruk zodanig groot dat nogal wat weggebruikers het niet te nauw nemen met de parkeerregels. Deze actie zou kunnen kaderen in de « Actie boekentas ». De Actie boekentas is een actie die gecoördineerd wordt door het Gewest in samenwerking met de Gouverneur en de politiezones. Tijdens deze actie, die meestal aan het begin van het schooljaar plaatsvindt, sensibiliseert de politie de ouders, de leerkrachten en de leerlingen, met specifiek informatiemateriaal, onder andere over de risico's die verbonden zijn aan het wild parkeren in schoolomgevingen (en meer bepaald de onmiddellijke risico's voor de jonge voetgangers). (Zie ook strategische doelstelling 4).

<sup>72</sup> Artikel 24, 9-10 van de wegcode.

### 5.3. Motorrijders, voetgangers, fietsers en bromfietzers zijn zich bewust van het belang zelf goed zichtbaar te zijn



Voor hun veiligheid moeten de kwetsbare weggebruikers zien en gezien worden in het verkeer. De zichtbaarheid kan begrepen worden als “zichtbaar zijn in het verkeer” (reflecterende elementen, lichten van de wagens) maar ook als “worden opgemerkt in het verkeer”, zich in het gezichtsveld bevinden van de andere weggebruikers, oogcontact hebben. Deze definitie is dus duidelijk gericht op de kennis van de risico's die verbonden zijn aan de verplaatsingswijze.

De acties kunnen twee vormen aannemen: enerzijds de weggebruikers sensibiliseren voor het dragen van reflecterende elementen, het dragen van kledij van een lichte kleur of het gebruik van een reglementaire verlichting en anderzijds communiceren over hoe ze zich best in het verkeer gedragen.



#### ACTIES

- » **De voetgangers sensibiliseren voor het belang gezien te worden in het verkeer**  
Deze sensibilisatie moet prioritair gericht zijn op de overstekende voetgangers.
- » **De sensibilisatiecampagnes over de gevaren van de dode hoek voortzetten.**
- » **De fietsers sensibiliseren voor de verplichting en het belang te beschikken over een fiets in goede staat, hun rijgedrag aan te passen aan de risico's van het verkeer, zich goed op de rijweg te positioneren (autoportieren, dode hoek, enz.).**
- » **Het gebruik van fluo hesjes of vesten of reflecterende elementen door de fietsers, bromfietzers of motorrijders aanmoedigen.**
- » **Verder gaan met het aanbrengen van wegmarkeringen om de fietsers er toe aan te zetten zich op de juiste plaats te positioneren op de rijweg en hun zichtbaarheid te vergroten (suggestiestroken, fietsopstelstroken).**  
Deze markeringen zullen aangebracht worden in overeenstemming met de vademecums en het fietsplan.
- » **Communiceren met de fietsers en de andere weggebruikers over het gebruik van de suggestiestroken, over de opstelstroken voor fietsers, over het links afslaan door zich op te stellen voor het verkeer van rechts, enz**
- » **Vormingen organiseren voor de bromfietzers en de motorrijders in de bedrijven en de secundaire scholen die er om verzoeken.**  
Deze vormingen moeten ook betrekking hebben op de zichtbaarheid en de positionering op de rijweg zodat de motorrijders worden opgemerkt door de andere weggebruikers.



## 5.4. Een «voetgangers- fietsers- en motorrijdersfilter» wordt toegepast op de bouwprojecten voor wegen waarbij er over gewaakt wordt dat aan hun belangrijkste verkeersveiligheidsbehoeften wordt tegemoet gekomen, te beginnen met de kwetsbaarste weggebruikers

Wat de verkeersveiligheidsbehoeften betreft kunnen 4 basisprincipes<sup>73</sup> worden toegepast op de kwetsbare weggebruikers. Ze hebben een omgeving nodig die functioneel is (functionality of space), die hun fouten vergeeft (forgiving environment), die ze niet blootstelt aan te snel en te druk verkeer (homogeniteit van snelheid en massa) en die ten slotte duidelijk leesbaar is voor allen (self-explaining environment).

De verkeersveiligheidsnoden van alle weggebruikers moeten geïntegreerd zijn in de verkeersomgeving. Gezien de grote tol die betaald wordt door de kwetsbare weggebruikers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is het evident dat de infrastructuur moet worden herzien met het oog op het vermijden van ongevallen of het verminderen van hun ernst. Bij elk ontwerp moet men zich ervan vergewissen dat rekening werd gehouden met de verkeersveiligheidsnoden van de kwetsbare weggebruikers.

We zijn hier duidelijk op zoek naar de optimale verkeersveiligheidsvoorwaarden voor elke persoon. Door de inrichting van de weg te analyseren vanuit het standpunt van de kwetsbare weggebruiker zouden al heel wat situaties kunnen worden vermeden die niet beantwoorden aan de basisbehoeften van de verkeersveiligheid.



### ACTIES

- » *Een checklist ontwikkelen voor voetgangers, fietsers en motorfietsers die het gemakkelijker maken om de ontwerpen te toetsen aan de verkeersveiligheidscriteria bij hun opmaak en evaluatie. Deze checklist zal refereren naar de normen en aanbevelingen die van toepassing zijn en zullen bestemd zijn voor zowel de gewestelijke en de gemeentelijke als voor de andere ontwerpers.*
- » *Vormingen organiseren over het gebruik van de checklist « opmaak van ontwerpen » bestemd voor de gewestelijke, de gemeentelijke en de andere ontwerpers.*

### INDICATOREN

- Aantal georganiseerde vormingen.
- Aantal gevormde personen.



73 *Advancing Sustainable Safety. Wegman et al, 2006. SWOV, Leidschendam, <http://www.sustainableafety.nl>*

## 5.5. Een optimaal veiligheidsniveau is bereikt voor het geheel van de voetgangersoversteekplaatsen in het brussels hoofdstedelijk gewest, door de volgende principes te respecteren: een goede wederzijdse zichtbaarheid tussen bestuurder en voetganger, een beperking van de mogelijkheid tot inhalen aan oversteekplaatsen, maximum één rijstrook per richting voor niet lichtengeregelde oversteken, de afwezigheid van overdreven obstakels die de voetganger er toe zouden aanzetten om risico's te nemen, matige verkeerssnelheden, de afwezigheid van obstakels, een aangepaste geleiding en weginrichting voor de personen met een beperkte mobiliteit (PBM), de beperking van de conflicten op lichtengeregelde kruispunten.

De voetgangersoversteekplaats is de zwakke schakel in de verplaatsing van de voetgangers. Ongeacht hun leeftijd en fysieke of mentale mogelijkheden worden voetgangers geconfronteerd met verkeer dat soms snel of druk is of waarvan de omvang niet in verhouding is. Er is hier dus sprake van een ernstig risico zoals ook blijkt uit de statistieken.

De hierboven vermelde principes moeten de wegbeheerders helpen in hun keuze over de inplanting, de inrichting of het beheer van de oversteekplaatsen. Sommige oudere aanbevelingen zoals de uitvoering van trottoiruitstulpingen en parkeerzones die zich op een bepaalde afstand voor het zebrapad bevinden, moeten systematisch en correct toegepast worden.



### ACTIES

- » **Onderzoek doen naar ongevallen met voetgangers op lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen<sup>74</sup>.**
- » **Opmaken van een vademecum en van gedetailleerde technische fiches over de voetgangersoversteekplaatsen.**  
De markering van een voetgangersoversteekplaats op zich zorgt vaak voor een vals gevoel van veiligheid. Voor de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen moeten bepaalde inrichtingsprincipes worden nageleefd die best worden opgenomen in een vademecum.
- » **Verspreiden van het vademecum en de technische fiches. Een vorming organiseren over dit thema.**
- » **De inhoud van de technische fiches opnemen in de typebestekken.**
- » **Doorgaan met de veralgemening van de trottoiruitstulpingen op kruispunten en ter hoogte van de oversteekplaatsen. In beide gevallen moet de verbreding van het voetpad doorlopen tot 5 meter voor de oversteekplaats.**  
De aanleg van trottoiruitstulpingen – op voorwaarde dat de minimumafmetingen van het GSR worden nageleefd – laat niet alleen toe de zichtbaarheid van de overstekende voetgangers sterk te verbeteren maar zorgt er ook voor dat de parkeerregels ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen worden nageleefd.
- » **Deze maatregelen verplichten in het kader van gesubsidieerde gemeentelijke bouwdoSSIERS.**
- » **Doorgaan met het systematisch voorzien van een geluidssysteem voor de blinden en slechtzienden bij de plaatsing van nieuwe verkeerslichten.**

<sup>74</sup> Er is al een onderzoek en een publicatie verschenen over ongevallen op niet-lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen. Ongevallen met voetgangers op een niet-lichtengeregelde voetgangersoversteekplaats. Gedetailleerde analyse van ongevallen (2000-2005) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. BIVV 2009.

## 5.6. De samenleving tussen openbaar vervoer en voetgangers is verbeterd



De tram-voetgangers ongevallen zijn niet talrijk maar hebben dikwijls heel zware gevolgen voor de voetganger. De oorzaken van deze ongevallen<sup>75</sup> zijn divers: gedrag van de voetganger, coherentieproblemen bij oversteken in meerdere tijden, ...

Sensibilisatie is zeker fundamenteel, maar het is ook wenselijk om samen met de MIVB van gedachte te wisselen over de bestaande inrichtingen en over de problemen die er uit voortvloeien. De voetgangers hebben nood aan coherente en uniforme inrichtingen, en hieraan ontbreekt het soms. Het gebeurt inderdaad dat voetgangers die bij groen oversteken, plots worden verrast door een afdraaiende tram of nog dat voetgangers de tramsporen oversteken in de veronderstelling dat ze beschermd zijn door het groen voetgangerslicht terwijl dit echter enkel van toepassing is op de rijwegen die langs de tramsporen liggen.



75 Onderzoek van de ongevallen tussen trams en voetgangers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Samenvatting, BIVV 2009.

Een heel recent Nederlands onderzoek<sup>76</sup> vermeldt een aantal belangrijke aandachtspunten waarmee rekening moet worden gehouden. We denken bijvoorbeeld aan :

- Het atypische karakter van de voorrangregels van de trams, die niet altijd goed geïntegreerd zijn door de weggebruikers (niet enkel de voetgangers).
- De snelheid van de trams in eigen bedding bij het kruisen van het verkeer of van voetgangers. Volgens het "Duurzaam veilig principe" kan enkel het verkleinen van het verschil in snelheid de gevaren verkleinen die in het bijzonder verbonden zijn aan het grote verschil in massa tussen een tram en een andere weggebruiker en aan de karakteristieken van de besturing van dit type voertuig.
- De noodzaak om de lichtenbeschermden voetgangersoversteekplaatsen ook toe te passen op het deel van de openbare weg dat voorbehouden is voor het openbaar vervoer.

Deze uitdagingen zijn ook aanwezig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en verdienen dan ook al onze aandacht.

76 Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer. SWOV – Fact sheet, februari 2011.



## ACTIES

- » ***Uitklaren van de reglementaire teksten of hun interpretatie wat betreft de respectieve voorrangsregels en de naleving van de verkeerslichten. Verspreiden van de interpretatie die rechtsgeldig is.***

De toepassing en de interpretatie van sommige reglementaire teksten wordt verward, naarmate specifieke inrichtingen voor het openbaar vervoer het licht zien (bijzonder overrijdbare bedding, busbaan). Daarenboven zijn bepaalde inrichtingen ook toegankelijk voor andere weggebruikers zoals taxi's op ander is dan weer gemengd tram- en busverkeer toegelaten. De voorrangsregels voor deze weggebruikers en hun verschillende onderhevigheid aan de wegcode maakt het oversteken van deze inrichtingen ingewikkeld en gevaarlijk voor de andere weggebruikers. Het is absoluut noodzakelijk dat deze teksten of hun interpretatie worden uitgeklaard, we denken hierbij aan de wegcode, het reglement van de wegbeheerder, het koninklijk besluit van 15 september 1976 betreffende het reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, autobus en autocar.

- » ***Alle voetgangersoversteekplaatsen die tramsporen kruisen in het verlengde van een lichtengeregelde oversteek van een rijweg, worden ook beschermd door verkeerslichten.***

De bedoeling is om rood te geven aan de voetgangers bij het aankomen van een tram. Deze maatregel heeft dan ook maar weinig invloed op het tramverkeer. Daarentegen zal ze de situatie voor de voetgangers in belangrijke mate verduidelijken, vermits ze nu bij groen zowel de rijbaan als de tramsporen in alle veiligheid kunnen oversteken, wat nu niet het geval is. Als de oversteek niet in één beweging kan uitgevoerd worden moeten wachtzones worden aangelegd die beantwoorden aan de minimale veiligheidsvoorwaarden.<sup>77</sup>

- » ***Als de oversteken van de rijbaan langs weerszijden van de eigen bedding niet lichtengeregeld zijn wordt de oversteek van de tramsporen best als en bajonetoversteek uitgevoerd.***

Dit om te vermijden dat de voetganger zijn oversteek verder zet zonder aandacht te schenken eventueel aankomende trams de inrichting wordt liefst zo uitgevoerd dat hij gericht is naar de aankomende tram waardoor een visueel contact tussen de beide weggebruikers kan plaatsvinden. Het ontwerp van

deze bajonetconstructie moet worden uitgevoerd conform de aanbevelingen van het vademecum BPM.

- » ***Een inventaris maken van alle oversteekplaatsen op kruispunten met trams om na te kijken of de signalisatie, en dus ook de specifieke signalisatie voor het openbaar vervoer, coherent werd uitgevoerd.***
- » ***In het kader van de overlegstructuur zoals voorzien in de doelstelling 6.1 moeten de belangrijkste conflicten die bestaan tussen de verkeersveiligheidsuitdagingen van de voetgangers en de verbetering van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer geïdentificeerd en opgelost worden.***
- » ***Een inventaris maken van de gemengde zones of zones 30 waar de (niet reglementaire) snelheid van de trams een verkeersveiligheidsprobleem vormt door de veel te grote verschillen in massa en snelheid tussen de weggebruikers.***
- » ***Oprichten van een werkgroep die belast wordt met het zoeken naar oplossingen voor de hier boven vastgestelde problemen.***

Zie doelstelling 6.1

Dit zou eventueel kunnen gebeuren door aanvullende reglementen op te stellen die snelheidsbeperkingen opleggen aan trams in gemengde zones en zones 30, of nog door de vorming van de betreffende trambestuurders.

## INDICATOREN

- Aantal lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen op tramsporen
- Percentage lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen op tramsporen
- Aantal geïdentificeerde oversteekplaatsen op kruispunten met trams die werden verbeterd
- Lijst van gemengde zones en zones 30 waar de snelheid van de trams een probleem vormt
- Percentage van deze zones dat werd behandeld

<sup>77</sup> Vademecum Personen met Beperkte Mobiliteit in de openbare ruimte.



## 5.7. De wegcode wordt aangepast aan de noden van de kwetsbare weggebruikers

### ACTIES

» *De wijzigingen die het gewest wil aanbrengen aan de Wegcode aanbevelen aan de federale overheid.*

De procedure voor de « vereenvoudiging » van de Wegcode is gestopt. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wenst ze opnieuw op te starten en er haar verzoeken voor de aanpassing van de code ten gunste van de kwetsbare weggebruikers in op laten nemen.

» *Van zodra deze aanpassingen zullen zijn uitgevoerd, moeten de weggebruikers die betrokken zijn door de wijzigingen op een gerichte wijze worden geïnformeerd.*

### INDICATOREN

- Aantal informatiecampagnes over de wijziging van de Wegcode.



## 5.8. De fiets- en voetgangersinrichtingen die gevaarlijk of onaangepast zijn voor de fietsers en/of voetgangers zijn aangepast of verwijderd

De kennis over de ongevallen met kwetsbare weggebruikers is de laatste jaren sterk verbeterd. Diepteonderzoek van de ongevallen<sup>78</sup>, gefinancierd door het Gewest of eenvoudige statistische analyses<sup>79</sup> hebben aangetoond dat de infrastructuur, zelfs al is ze niet altijd de oorzaak van het ongeval, kan bijdragen tot de verkleining van het risico op of van de ernst van een ongeval. De aanbevelingen die worden gedaan moeten op het terrein worden toegepast en de gevaarlijke inrichtingen moeten zo snel mogelijk worden aangepakt.

### INDICATOREN

- Aantal voetgangersoversteekplaatsen over meerdere rijstroken in dezelfde richting dat aangepast is om te vermijden dat wordt voorbij gestoken
- Aantal gevormde inspecteurs
- Aantal lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen waarvan de cycli werden aangepast
- Percentage aangebrachte veiligheidszones op vooraf geïdentificeerde plaatsen
- Percentage aangepaste fietsvoorzieningen op rotondes.



### ACTIES

- » **Het verhinderen van de mogelijkheid om in te halen in de onmiddellijke omgeving van een voetgangersoversteekplaats en geen oversteekplaatsen zonder verkeerslichten inrichten indien er meer dan één rijstrook is per richting.**

Dit komt in de praktijk neer op het terugbrengen van de rijweg tot één rijstrook per richting - ten minste ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats - of op het plaatsen van verkeerslichten. De beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen op wegen met één of meerdere busbanen moet geval per geval bekeken worden.

- » **Beschikken over voldoende gesensibiliseerde en gevormde inspecteurs in voor de controle van de voetgangerswegen en van de goede uitvoering van de werken.**
- » **Een inventaris maken van de lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen om de gevaarlijke oversteekplaatsen te identificeren en aan te passen.**
- » **Op kruispunten de cycli van de lichten zodanig regelen dat de voetgangers de oversteek in één beweging kunnen uitvoeren. Indien dit niet mogelijk is moet een correct gedimensioneerd wachteiland voorzien worden.**

We streven hier naar een betere naleving van de verkeerslichten door ze aan te passen aan de noden van de voetgangers. Het is inderdaad heel courant dat een voetganger het eerste deel van zijn oversteek uitvoert bij groen en dan halt moet houden op een verkeerseiland waarvan de afmetingen niet altijd conform zijn en die dan plots het risico te neemt om zijn oversteekbeweging

verder te zetten. In de mate van het mogelijke moet gemikt worden op een oversteek in één beweging waardoor het nemen van risico's sterk zal dalen. Indien dit niet mogelijk is moet het wachteiland de juiste afmetingen hebben.

- » **Een inventaris maken van de gemarkeerde fietspaden op rotondes en van de fietsvoorzieningen zonder veiligheidszone ten opzichte van de parkeerstroken, nadien worden deze inrichtingen ofwel verwijderd ofwel aangepast aan de veiligheidsnaden van de fietsers.**

Over de gemarkeerde fietspaden op rotondes en de voorzieningen zonder veiligheidszone tussen de fietspaden en de parkeerzones<sup>80</sup> is bekend dat ze de fietsers blootstellen aan een niet te verwaarlozen risico op een ongeval. Voor de nieuwe inrichtingen verwijzen we naar de aanbevelingen in het gewestelijk vademecum. Voor de bestaande inrichtingen moeten de wegbeheerders een inventaris maken en aanpassingen voorstellen.

<sup>78</sup> Ongevallen met fietsers in stedelijke omgeving, Drie jaar (1998-2000) letselongevallen met fietsers op gewestwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, BIVV 2006. Ongevallen met voetgangers op niet-lichtengeregelde voetgangersoversteekplaatsen. Gedetailleerde analyse van de ongevallen (2000-2005) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, BIVV 2009  
<sup>79</sup> Themaparaat motorrijders 2000-2007, ongevallen met een motorfiets, BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel 2009.

<sup>80</sup> Zie fietsvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest nr. 4, Fietsvoorzieningen op rotondes; BIVV 2009.

## 5.9. De andere weggebruikers zijn gesensibiliseerd rond gedragingen die een gevaar kunnen opleveren voor de voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders



### ACTIES

- » Aan de vorming van de bestuurders van het openbaar vervoer, van de taxi's en van de voertuigen van het gewest een luik toevoegen waarbij de deelnemers worden verplaatst in de situatie van de kwetsbare weggebruikers.
- » Voortzetten van sensibilisatiecampagnes over het respecteren van de voetgangers- en fietsinfrastructuur door de andere weggebruikers.
- » Voortzetten van de sensibilisatiecampagnes over het gedrag in het verkeer dat gevaarlijk kan zijn voor de verschillende categorieën van kwetsbare weggebruikers.
- » Maatregelen nemen die de bestuurders er toe aanzetten erkende vormen in defensief rijgedrag te volgen.  
Zie objectief 4.
- » Aan de federale overheid vragen om de inhoud van de rijopleidingen te herzien teneinde er een luik in te voorzien over de sensibilisatie voor de specifieke situaties van de kwetsbare weggebruikers.



### INDICATOREN

- Aantal sensibilisatiecampagnes.





BRUXELLES CENTRAL

BRUSSEL

BRUXELLES CENTRAL  
BRUSSEL CENTRAL

BRUXELLES CENTRAL  
BRUSSEL CENTRAL

BRUXELLES CENTRAL  
BRUSSEL CENTRAL

BRUXELLES CENTRAL  
BRUSSEL CENTRAL

## DE WEGEN EN STRATEN INTRINSIEK VEILIG MAKEN

- 6.1. Alle actoren die verantwoordelijk zijn voor dossiers van wegeaanleg zijn gesensibiliseerd voor de verkeersveiligheid
- 6.2. De ontwerpers van wegen en hun inrichting kunnen gebruikmaken van referentiedocumenten
- 6.3. De bouw dossiers zijn volledig en worden onderworpen aan een kwaliteitsprocedure tot aan de oplevering van de werken
- 6.4. Een verkeersveiligheidsadvies wordt gegeven op de bouwprojecten van wegen (audits of onder andere vorm)
- 6.5. Een controle van de infrastructuur wordt regelmatig uitgevoerd. de vastgestelde of gemelde gebreken aan de wegen worden snel verholpen
- 6.6. Er wordt rekening gehouden met de veiligheid van al de weggebruikers bij het beheer van de werkzaamheden
- 6.7. De zones met ongevallenconcentraties zijn verdwenen
- 6.8. De verkeerslichten beperken zoveel mogelijk de mogelijke conflicten tussen de verschillende verkeersbewegingen, met inbegrip van de voetgangers

# 6. DE WEGEN EN STRATEN INTRINSIEK VEILIG MAKEN

ALLE NIEUWE INRICHTINGEN OF HERINRICHTINGEN VAN WEGEN WORDEN GETOETST AAN VERKEERSVEILIGHEIDSCRITERIA.

## Aard en omvang van het probleem

Elk verkeersslachtoffer is het resultaat van één of meerdere gebreken bij de onderdelen van het verkeersveiligheidssysteem (mens, - voertuig – weg). De menselijke fouten (onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, niet dragen van de gordel, onoplettendheid, enz.) ligt aan de basis van de meeste letselongevallen<sup>81</sup>. De infrastructuur wordt minder vaak beschouwd als een belangrijke oorzaak van ongevallen (kuilen bijvoorbeeld), maar kan soms in belangrijke mate hebben bijgedragen tot het ontstaan van een ongeval en de ernst van de gevolgen ervan voor de slachtoffers. Dit is voornamelijk het geval als de weginrichting het de verschillende weggebruikers moeilijk maakt zich op een correcte wijze in het verkeer te gedragen, of indien de verkeersomgeving te complex is (met een overdaad aan moeilijk te ontwarren prikkels) waardoor de kans op stuurfouten of op risicovol rijgedrag zal toenemen.

De intrinsiek veilige weg (of straat) zorgt er voor dat de infrastructuur niet de oorzaak kan zijn van ernstige ongevallen. In die zin, onderschrijft hij volledig de nulvisie: de beheerders van de weginfrastructuur moeten er alles aan doen om te vermijden dat deze infrastructuur ernstige ongevallen zou veroorzaken, of om ervoor te zorgen dat de gevolgen van een eventueel ongeval beperkt zouden blijven. De wegomgeving, de aard van de publieke ruimte, het wegbeeld, voeren als het ware een gesprek met de weggebruikers en sturen hun gedrag. Er moet over gewaakt worden dat de weggebruikers zo snel mogelijk hun gedrag aanpassen aan de, dikwijls ingewikkelde (groot aantal weggebruikers en activiteiten enz.) wegomgeving).

Net zoals er een handhavingsketen bestaat, bestaat er ook een keten voor de weginrichting die als volgt kan worden gedefinieerd :

- Voor een goede inrichting van de openbare ruimte, is het noodzakelijk vooraf te beschikken over heel deskundige ontwerpers in deze materie. Coherente basisprincipes over de weginrichting moeten terug te vinden zijn in referentiegidsen. Deze principes kunnen (soms moeten) op dezelfde manier worden toegepast op gelijkaardige situaties. Ze houden rekening met de noden van alle gebruikers van de openbare ruimte.
- Via de weginrichtingsplannen drukt de ontwerper zijn visie uit over de publieke ruimte. Om een afspiegeling te zijn van een veilige en comfortabele ruimte voor de weggebruikers, moeten de inrichtingsplannen, volledig zijn, beantwoorden aan kwaliteitsnormen, de wettelijke normen respecteren en onderworpen worden aan een controle (audit of andere).
- Na het opmaken van de plannen en, het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning, volgt de uitvoering. In die fase moet erover gewaakt worden dat de werken conform de plannen en het lastenboek worden uitgevoerd. Ook gedurende de werf

moet de veiligheid van alle weggebruikers verzekerd worden. Eens de werken zijn uitgevoerd moet de nieuwe inrichting regelmatig worden geïnspecteerd op haar goede werking en staat.

- Ten slotte moeten de zones waar veel ongevallen worden vastgesteld zo vlug mogelijk heringericht worden.

## Vroegere doelstellingen en evolutie van de situatie

In het actieplan van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid herzien in 2007 voorzag doelstelling 4 « realiseren van intrinsiek veilige inrichtingen » 2 maatregelen :

- *Het realiseren van een vademecum over de inrichting en verdeling van de rijweg en de openbare ruimte.* Deze doelstelling is in uitvoering. Een aantal publicaties met aanbevelingen werd al verspreid en andere staan geprogrammeerd. Ze moeten worden vervolledigd met een vademecum over de dimensionering van de weg en van de voetgangersoversteekplaatsen.
- *Verplichten van een verkeersveiligheidsaudit door een onafhankelijk organisme voor alle belangrijke weginrichtingen.* De Brusselse regering zal zich kunnen baseren op de Ordonnantie<sup>82</sup> betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur, maar het zal nog een paar maanden of jaren duren vooraleer de structuur voor de erkenning en de opleiding van de auditoren in voege zal zijn. Binnen het bestuur werd een interne procedure opgesteld voor het nazicht van de ontwerpen door de Cel Verkeersveiligheid, maar die zou nog beter moeten worden geformaliseerd.



<sup>81</sup> Zie handboek verkeersveiligheid, AIPCR, 2003h

<sup>82</sup> MB 19-05-2011, p.33312.

## 6.1. Alle actoren die verantwoordelijk zijn voor dossiers van wegeaanleg zijn gesensibiliseerd voor de verkeersveiligheid



Bij het streven naar een intrinsiek veilig verkeersnet, moeten alle actoren die betrokken zijn in een bouwdoosier zich de doelstelling toe-eigenen het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Een sensibilisatie voor de uitdagingen op de van verkeersveiligheid en de verschillende mogelijke oplossingen vormt een goede basis. Hiervoor, moeten vormingssessies en instrumenten ontwikkeld worden die aangepast zijn aan de specifieke node van de verschillende actoren.

Nadien moet getracht worden om de belangenconflicten die zouden bestaan over de verschillende uitdagingen van de inrichting van de openbare ruimte op te lossen door een overlegstructuur. Het zal voor alle actoren verrijkend zijn de verschillende standpunten over een aantal concrete gevallen met elkaar te vergelijken om oplossingen te vinden die de verkeersveiligheid ten goede komen.

### INDICATOREN

- Beschikbaarheid van vormingen of instrumenten voor de sensibilisatie van de verschillende actoren die betrokken zijn bij een bouwdoosier, aantal gevormde personen.

### ACTIES

» ***De beslissers en de technici sensibiliseren voor de basisprincipes van een veilige weginrichting.***

De boodschappen zullen moeten worden aangepast aan de werkelijke noden van het doelpubliek. De sensibilisatie zal gebruik maken van aangepaste communicatietechnieken.

» ***Een verkeersveiligheidsvorming ontwikkelen ten gunste van alle actoren van de «keten van de weginrichting».***

De vormingen hebben tot doel om enerzijds de uitdagingen, de aard van de verkeersveiligheidsproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de mogelijke oplossingen te verduidelijken en anderzijds het doelpubliek warm te maken voor de doelstellingen van het actieplan. De vormingen zullen interactief zijn. Ze zal vooral gericht zijn op de inrichtingsconcepten, een aantal uitvoeringsdetails, de werfopvolging, enz. Een evaluatie van de opgedane kennis zal eveneens worden voorzien.

» ***Een overlegstructuur ontwikkelen met de verschillende actoren om de belangrijkste conflicten op te lossen die zouden bestaan tussen de verkeersveiligheid en andere gewestelijke uitdagingen (mobiliteit, VICOM, patrimonium, leefmilieu, enz.).***

Elk bestuur (of organisatie van openbaar belang) probeert terecht vooruitgang te boeken in de opdrachten die haar door de regering werden opgedragen. Op sommige ogenblikken kunnen belangenconflicten ontstaan tussen deze verschillende missies. Nadat ze werden geïdentificeerd moeten ze serieus worden uitgepraat binnen een soepele en doeltreffende overlegstructuur. Indien er uiteindelijk geen vergelijk gevonden kan worden kan als laatste redmiddel de hulp ingeroepen worden van de regering om de knoop door te hakken.

## 6.2 De ontwerpers van wegen en hun inrichting kunnen gebruik maken van referentiedocumenten

Beschikken over gemeenschappelijke referenties over normen en aanbevelingen biedt heel wat voordelen: het uitsparen van tijd en energie bij de opmaak van een ontwerp, het zoeken naar en het uniformiseren van oplossingen wordt eenvoudiger, fouten worden vermeden en een ontwerp kan gemakkelijker verdedigd worden t.o.v. buitenstaanders.

Er bestaan al drie soorten instrumenten die zo goed mogelijk gebruikt moeten worden :

- Het Gewestelijk Stedenbouwkundig Reglement bevat de verplichte normen. Hierin moeten ook enkele essentiële verkeersveiligheidsnormen worden opgenomen die betrekking hebben op de inrichting van de openbare ruimte.
- De vademecums beschrijven de goede praktijken en de aanbevelingen voor de weginrichting. Ze zijn indicatief en verzamelen principes die als "goede inrichting van de ruimte" gedefinieerd kunnen worden. Ze zijn tot stand gekomen of bijgewerkt na adequaat overleg. Afwijkingen van de aanbevelingen van de vademecums zouden moeten verantwoord worden door de ontwerper, en eventueel worden besproken in de ad hoc commissie. Bij het opmaken van publicaties met aanbevelingen is er een coördinatie nodig waarbij aandacht wordt besteed aan de « complementariteit en coherentie » tussen de verschillende documenten.
- Het reglement van de wegbeheerder bevat de normen voor het aanbrengen van de signalisatie en de wegmarkering. De wegcode, echter, beschrijft de gedragsregels van de weggebruikers en de betekenis van de signalisatie en de wegmarkering. Deze 2 besluiten werden opgemaakt door de federale overheid, maar kunnen evolueren op vraag van de gewesten. Ze kunnen van groot belang zijn voor de wegbeheerders (bijvoorbeeld: veralgemening van het beperkt eenrichtingsverkeer, de zones 30 "schoolomgeving", enz.).

### INDICATOREN

- Werkveld gedekt door de beschikbare vademecums, voorschriften geïntegreerd in het GSR, de Wegcode of de Code van de wegbeheerder.



### ACTIES

- » **Realiseren van technische handleidingen of vademecums over de verschillende verkeersveiligheidsuitdagingen over de weginrichtingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarbij er wordt gewaakt over de coherentie en complementariteit tussen de verschillende documenten.**

De thema's die moeten behandeld worden zijn: de wegdimensionering, de fietsers, de voetgangers en de motorrijders (vervolg), de wegmarkeringen en wegbeledingen, de verlichting, de inplanting van obstakels, de vermindering van de snelheden en de zones 30.

- » **Opmaken van de aanbevelingen van deze technische handleidingen die wettelijk verplicht zouden moeten worden.**

De aanbevelingen van deze technische handleidingen die wettelijk verplicht zouden moeten worden, moeten opgemaakt worden om te worden opgenomen in het GSR of in de Wegcode of het Reglement van de wegbeheerder.

- » **Organiseren van vormingen over de inhoud van deze handleidingen.**

De verspreiding van de aanbevelingen van de vademecums zal vooral gebeuren door middel van vormingen. Met deze vormingen zou rekening moeten gehouden worden in de administratieve loopbaan van het personeel.





## 6.3 De bouwdoSSIERS zijn volledig en worden onderworpen aan een kwaliteitsprocedure tot aan de oplevering van de werken



De kwaliteitsprocedures worden toegepast op verschillende domeinen, en dus ook op de bouwdoSSIERS voor wegen. Het is nuttig deze procedures zodanig te ontwikkelen dat zowel de criteria van de verkeersveiligheid als de controlemechanismen erin worden geïntegreerd en eventueel ook de sancties in geval de procedures niet zouden worden nageleefd.

Het is niet de bedoeling de organisatiestructuur te verzwaken, maar wel om de risico's zo veel mogelijk te beperken om te vermijden dat een ontwerp zou worden uitgevoerd dat niet beantwoordt aan de verwachtingen van de weggebruikers en de overheden, zoals in plannen als Iris II, de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GMP), enz. De beste manier is de ontwerpen (te blijven) toevertrouwen aan gekwalificeerde en competente personen. De kwaliteitsprocedure kan incompetentie niet volledig uitsluiten, maar kan de kennis vervolledigen, een aantal essentiële stappen benadrukken, en een kwaliteitslabel aanbieden.

Mobiel Brussel zal uitkijken naar de experimenten die in andere steden worden gevoerd en zal de ontwikkeling van de internationale normen of procedures opvolgen zoals het project rond de ISO 39001 norm over het beheer van de verkeersveiligheid. Op termijn zal de opportuniteit van de invoering van een gecertificeerde procedure worden geëvalueerd.

### ACTIES

- » **Een procedure voor een kwaliteitscontrole op punt stellen waarin verkeersveiligheidscriteria zijn opgenomen voor de ontwikkeling van bouwdoSSIERS, van zowel de gewest- als de gemeentewegen. De gemeenten moeten worden aangemoedigd om de procedure toe te passen.**

Een werkgroep « kwaliteitsprocedures van de bouwdoSSIERS » zou moeten worden opgestart om het volgende te definiëren en te beschrijven :

- De essentiële stappen in een wegontwerp, te weten die waarbij de kans om af te wijken van de doelstellingen het grootst is.
- De na te leven procedure (meer bepaald de aandachtige opvolging van de werf conform de goedgekeurde plannen)
- De wijze waarop kan worden nagegaan of de procedure werd nageleefd.
- De noodzakelijke voorwaarden voor het verkrijgen van een kwaliteitslabel. Bij voorbeeld zich ervan vergewissen dat de ontwerpers de handleidingen gebruiken.

De werkgroep zal worden samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende belangrijke actoren van die betrokken zijn bij de ontwikkeling van bouwdoSSIERS voor zowel gewest- als de gemeentewegen.

De voorstellen om de procedure te verbeteren die door deze werkgroep worden geformuleerd zullen zodanig moeten worden ontwikkeld dat ze progressief kunnen worden toegepast. Stimuli zouden moeten worden gevonden om de gemeenten die de kwaliteitsprocedures van de werkgroep willen toepassen te ondersteunen.

## 6.4. Een verkeersveiligheidsadvies wordt gegeven op de bouwprojecten van wegen (audits of onder andere vorm)

Het Iris II-plan voorziet een controleprocedure om, voor alle gesubsidieerde bouwdoSSIERS van gewest- en gemeentewegen, de toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid na te gaan, en er voor te zorgen dat de nieuwe inrichting de weggebruikers er toe aanzet zich er op een verantwoorde en verkeersveilige wijze te gedragen. Het preventief toepassen van verkeersveiligheidscriteria in de infrastructuur kan het aantal verkeersongevallen inderdaad gevoelig doen dalen<sup>83</sup>. Door bijvoorbeeld te zorgen voor een verlaging van de snelheid, te zorgen voor een goede wederzijdse zichtbaarheid tussen de weggebruikers, en door het aantal conflictpunten te beperken, enz.

Deze controleprocedure zal in functie van het type project een andere vorm aannemen.

Belangrijke projecten zullen op termijn onderworpen kunnen worden aan een auditprocedure zoals beschreven in de Ordonnantie<sup>84</sup> betreffende de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur. De manier waarop het toepassingsgebied van de ordonnantie moet uitgebreid worden, moet bestudeerd worden. In afwachting van de reglementering van de aanduiding van de verkeersveiligheidsauditoren en van de verdere ontwikkeling van deze expertise zou een voorlopige procedure moet worden overwogen.

Kleinere projecten die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning zullen voorzien moeten zijn van een verkeersveiligheidsadvies. Dit advies zal worden afgeleverd door de Cel Verkeersveiligheid van Mوبiel Brussel of door de Overlegcommissie voor zover hierin de nodige verkeersveiligheidsexpertise aanwezig is. Dit advies zal van toepassing zijn op de bouwdoSSIERS voor wegen onafgezien wie er de opdrachtgever van is (Gewest, gemeenten, BELIRIS, MIVB). De leidende ambtenaar zal eventuele afwijkingen op dit advies moeten verantwoorden

### INDICATOREN

- Absoluut en relatief aantal bouwdoSSIERS dat wordt onderworpen aan een verkeersveiligheidsaudit of aan een verkeersveiligheidsadvies.



<sup>83</sup> Zie *Road safety audits, Fact sheet, SWOV, 2009*. Gelieve te noteren dat in de literatuur, de meeste studies over de effecten van verkeersveiligheidsaudits buitenstedelijke bouwprojecten betreffen.

<sup>84</sup> De Ordonnantie is verplicht van toepassing op het trans-Europees wegennet, dat minder dan 6 km voorstelt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze laat de regering toe haar toepassingsgebied uit te breiden naar andere wegen.

### ACTIES

- » **De verkeersveiligheidsadviesprocedure voortzetten en versterken voor alle bouwprojecten voor wegen die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning. De uitbreiding van het toepassingsgebied van de ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur bestuderen.**
  - Een verkeersveiligheidsadviesprocedure opstellen in samenwerking met Mوبiel Brussel, het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en het Bestuur van de Plaatselijke Besturen om er voor te zorgen dat het gewest geen subsidie zou verlenen aan of een stedenbouwkundige vergunning zou afleveren voor een ontwerp dat niet voldoet op het vlak van de verkeersveiligheid.
  - De officiële samenstelling van de overlegcommissie herzien om er een vertegenwoordiger van het gewest aan toe te voegen die verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid.
  - De uitdagingen van de verkeersveiligheid integreren in de strategische projectnota's.
  - Opmaken van een strategische nota als er problemen op het vlak van de verkeersveiligheid worden vastgesteld.
  - Vroeg genoeg een voorontwerpvergadering beleggen om de aandachtspunten al voorafgaand aan het definitieve ontwerp te kunnen vaststellen.
  - De uitbreiding van het toepassingsgebied van de ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur bestuderen. Enerzijds het bepalen van de selectiecriteria voor de projecten die moeten worden onderworpen aan een verkeersveiligheidsaudit door een auditor die onafhankelijk is van het ontwerp, en anderzijds het opstellen van een programma voor de geleidelijke invoering van de auditprocedure. Indien nodig kan dit worden voorzien in een regeringsbesluit of in een omzendendbrief.
  - Nu al onafhankelijke verkeersveiligheidsaudits uitvoeren, en ondertussen actief verder werken aan de invoering van een systeem voor de vorming van de auditoren. Hiervoor de nodige budgetten voorzien rekening houdend met het feit dat de audits een zekere kost vertegenwoordigen en dat de opbrengst van deze audits meestal niet ten goede komt van het bestuur dat ervoor betaald heeft.
- » **Systematisch overleg voeren met de Cel Verkeersveiligheid over de belangrijke projecten die niet onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning (bijvoorbeeld het op grote schaal aanbrengen van wegmarkeringen of projecten die een invloed hebben op de verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende weggebruikers).** Projecten waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is kunnen een invloed hebben op de verkeersveiligheid van de weggebruikers. Ze moeten dan ook voor advies worden voorgelegd aan de Cel Verkeersveiligheid.
- » **Beschikken over een kadaster van de aanvullende reglementen voor heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.** Dit kadaster zal de wegbeheerders er toe aanzetten aanvullende besluiten te nemen voor sommige inrichtingen (bijvoorbeeld voetgangersoversteekplaatsen of fietspaden). Nu worden deze inrichtingen soms niet opgenomen in het reglement.
- » **Het beheer van de aanvullende reglementen reglementeren.** Een procedure voor het beheer van gemeentelijke en gewestelijke aanvullende reglementen moet uitgewerkt worden via een opportuniteitsvoogdij in een ordonnantie

## 6.5. Een controle van de infrastructuur wordt regelmatig uitgevoerd. De vastgestelde of gemelde gebreken aan de wegen worden snel verholpen



Van zodra de werken voor de aanleg van een weg zijn opgeleverd, evolueert deze op basis van plaatselijke (of losstaande) interventies die meestal niet worden overlegd (alle soorten beschadigingen, inplanting van straatmeubilair, wijziging van de markering, de signalisatie of de verlichting, openen en sluiten van het wegdek, evolutie in het gebruik van de weg op een bepaalde plaats, enz.). Verschillende problemen die een ongeval zouden kunnen veroorzaken kunnen opduiken. Dit probleem zou op 3 manieren kunnen worden aangepakt :

- Een verkeersveiligheidsinspectie op het terrein conform de procedure hernomen in de Ordonnantie betreffend het beheer van de weginfrastructuur of volgens een meer gedetailleerde methode.
- Een gemakkelijk, gekend en voor iedereen toegankelijk interactief systeem voor het melden van problemen.
- Een diagnose die gericht is op bepaalde inrichtingstypes, bijvoorbeeld: het weggennet in een bepaalde straal rond de scholen, de fietsinrichtingen op rotondes, enz. Nadat ze in kaart werden gebracht, zouden de problemen snel verholpen moeten worden, dit kan ook een voorlopige oplossing zijn in afwachting van een definitieve interventie. Mobiel Brussel zal een snelle interventieploeg oprichten en zal de gemeenten aansporen ook een dergelijke doeltreffende dienst op poten te zetten...

### INDICATOREN

- Aantal km wegen die onderworpen zijn aan een verkeersveiligheidsinspectie.
- Aantal dossiers die gemeld worden via het meldpunt.
- Aantal problemen die werden opgelost, tijd die verlopen is tussen de melding en de oplossing van het probleem.

### ACTIES

» **Een team samenstellen en vormen van gewestelijke inspecteurs zodat het geheel van gewestwegen geïnspecteerd kunnen worden.**

» **Zowel voor de gewest- als de gemeentewegen, een doeltreffend en interactief systeem ontwikkelen voor de melding van gebreken aan de wegen of van gevaarlijke situaties (met inbegrip van hindernissen op de weg). De wegbeheerders kunnen onmogelijk in real time weten waar de gebreken aan en de gevaarlijke situaties zich bevinden op hun wegennet.**

Een uniek groen nummer voor alle wegbeheerders moet worden ontwikkeld samen met een website waarop de gemelde gebreken precies kunnen beschreven en gelokaliseerd worden door de inwoners, de gemeentediensten, de stewards, ...Voor een doeltreffend en gemakkelijk gebruik, zal het systeem de informatie centraliseren en zelf doorsturen naar de betrokken wegbeheerder. Het Gewest kan een voorbeeld nemen aan de in België en in het buitenland bestaande systemen. (zie ook de doelstelling 5.1).

» **Beschikken over een snelle interventieploeg. Om geloofwaardig te zijn, moet het meldsysteem zorgen voor een snelle verwerking van de gegevens en een snelle tussenkomst op het terrein. Het Gewest zal :**

de interventiecriteria, bepalen van aanvaardbare tijdspannes, en van de best mogelijke structuur (bij voorbeeld coördinatie met de cel ongevalschade) in functie van het type probleem dat moet opgelost worden, personeel aanwerven en de nodige financiële middelen voorzien en een samenwerkingsakkoord overwegen met de 19 gemeenten voor een doeltreffende aanpak van de problemen in heel het Gewest.

## 6.6. Er wordt rekening gehouden met de veiligheid van al de weggebruikers bij het beheer van de werkzaamheden



Op werkzaamheden voor de aanleg van een weg of op werkzaamheden die een deel van het openbaar domein innemen, stellen we regelmatig vast dat de veiligheid van de gewone weggebruikers onvoldoende rekening wordt gehouden. Zonder in detail te treden<sup>85</sup>, wordt dit soort probleem voornamelijk geregeld door reglementen op 2 niveaus :

- Op het federaal niveau wordt dit geregeld in artikel 78 van de Wegcode samen met het Ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg. We verwijzen ook naar het koninklijk besluit van 25 januari 2001 betreffende de tijdelijke of mobiele bouwplaatsen, dat voornamelijk de veiligheid van de wegenwerkers regelt.
- Op het gewestelijk niveau, zal de Ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg binnenkort alle aspecten behandelen die betrekking hebben op de leefbaarheid van de weg<sup>86</sup> tijdens een werf en dit voor alle wegen binnen het gewest. In afwachting van een nieuw besluit van de Brusselse regering, is het nog altijd de Ordonnantie van 5 maart 1998 die van toepassing is. Deze heeft enkel betrekking op de werkzaamheden op de gewestwegen en een aantal gemeentelijke hoofdwegen. Krachtens deze ordonnantie komt elke week een coördinatiecommissie samen. Het zijn de wegbeheerders die moeten toezien op de naleving van dit reglement. Van haar kant, beschikt Mobiliteit Brussel over 4 controleurs, met gerechtelijke politiebevoegdheid, die 150 tot 200 werkzaamheden per week controleren en er plaatsbeschrijvingen van maken.

De Ordonnantie van 2008 zou zo snel mogelijk uitvoerbaar moeten worden. Ze zal een reglementaire basis bieden voor alle werkzaamheden in het Brussels gewest, wie ook de opdrachtgever of de wegbeheerder is.

De Coördinatiecommissie voor de werkzaamheden zal voortaan de enige referentie zijn voor de werfplannen, wat ongetwijfeld een positief effect zal hebben op de kwaliteit van de dossiers die er worden voorgelegd en wat het werk van de aannemers zal vergemakkelijken.

Er zijn niet minder dan 20 verschillende wegbeheerders, waarvan sommige zelfs niet over een controleur beschikken, zullen verantwoordelijk worden voor de werfcontroles. Er moet gezocht worden naar een coherentie tussen de werfcontrole en de sancties in geval van overtredingen. In afwachting van de oprichting van een controledienst op gewestelijke schaal, kan het Gewest verschillende acties ondernemen voor een geleidelijke standaardisering van de werfcontroles.

Om het beheer van de werkzaamheden, conform de nieuwe Ordonnantie, te vergemakkelijken, zal het Gewest een informatica-instrument ter beschikking stellen. Deze zal de aannemers toelaten de verschillende stappen online te ondernemen. Maar dit instrument zal ook toepassingen bevatten voor de particulieren, zowel om hen te informeren over de werkzaamheden die hun zouden kunnen hinderen in hun dagelijks leven als om hen toe te laten een probleem te signaleren in verband met de leefbaarheid van hun straat of de veiligheid op de werf. Zoals het groene nummer zal dit instrument de informatie over alle werkzaamheden moeten centraliseren.

Ten slotte moeten gemengde patrouilles van werfopzichters en politie worden opgericht, om een goede coördinatie te verzekeren tussen de aspecten van de leefbaarheid van de straat en de verkeersveiligheid. Het Gewest zal eveneens, zoveel mogelijk, aandringen op een eenvormige coördinatie van de aspecten veiligheid, mobiliteit en werfsignalisatie, bijvoorbeeld door middel van een speciale clausule in de lastenboeken.

### INDICATOREN

- Uitvoeringsbesluit van de Ordonnantie.
- Beschikkingen voor de standaardisering van de werfcontroles voor het gehele gewest, oprichting van gemengde patrouilles van werfopzichters en Politie.
- Goede werking van het informatica-instrument voor de coördinatie van de werkzaamheden.

<sup>85</sup> Lees hiervoor «Het beheer van werkzaamheden, Methodologische gids ter attentie van de beheerders», De Katern van de Mobiliteitsgids nr. 3, Brussels Hoofdstedelijk Gewest – VSGB, september 2005.

<sup>86</sup> Er voor zorgen dat het verkeer mogelijk blijft



## ACTIES

» **Toepassing van de Ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, evenals van de instrumenten die zullen toelaten ze zo goed mogelijk toe te passen (meer bepaald de informatica-instrument). Versterken van de cel voor de werfcoördinatie.**

- Toepassing van het regeringsbesluit betreffende de uitvoering van bouwwerkzaamheden op de openbare weg.
- Ter beschikking stellen van de informatica-instrument voor een aangepast beheer van de werkzaamheden in het kader van de Ordonnantie, zowel voor de coördinatiecommissie als voor de wegbeheerders en het publiek.
- Voorzien van een aangepaste communicatie om de bepalingen van de Ordonnantie uit te leggen.
- Versterken van de coördinatiecel voor de werkzaamheden waardoor ze zich doeltreffend van haar toekomstige taken kan kwijten.

» **Een gewestelijke coherentie verzekeren van het beheer en de controle van de werkzaamheden: gezamenlijke vorming en een uitwisselingsplatform voor de controleurs, ontwikkelen van een sanctie/pro-justitiamodel met het oog op een standaardisering van de controles en de sancties, beschikken over een operationele kaart van alle werkzaamheden en van een instrument voor de melding van problemen ten dienste van het grote publiek.**

- De gemeenten ondersteunen die personeel belasten met het beheer en de controle van de verkeersveiligheid van de werkzaamheden: controle van de plannen, opvolging van de uitvoering en oplevering van de werf. Verspreiden van de referentiedocumenten zoals de Katern van de Mobiliteitsgids over het beheer van werkzaamheden, een « handleiding » realiseren voor de nieuwe Ordonnantie, die online beschikbaar is, en communiceren over de regels voor het beheer van de werkzaamheden.
- Zorgen voor een basis- en een voortgezette opleiding voor de controleurs, organiseren van een uitwisselingsplatform waarop de controleurs hun ervaringen kunnen delen met de bedoeling dat ze allen op dezelfde wijze zouden optreden.
- Aan de gewestelijke controleurs sanctie/pro-justitia-modellen voorstellen, standaardiseren van de documenten van de gemeenten, opstarten van een gecentraliseerd beheer tegen 2020.

- Organiseren van een overleg met de procureur om over duidelijke instructies te beschikken in verband met de sancties.
- Beschikken over een operationele kaart van alle werkzaamheden en over een instrument om de problemen kenbaar te maken aan het grote publiek. Dit instrument zal zowel de meldingen over problemen met werkzaamheden via het internet als via het groen nummer combineren, wie ook de wegbeheerder of de opdrachtgever is.

» **Een coördinatie verzekeren tussen de aspecten van de leefbaarheid van de straat en van de verkeersveiligheid in de omgeving van de werkzaamheden. Gemengde patrouilles van politie met werfopzichters organiseren, een speciale clausule invoeren in de lastenboeken van de gewestelijke werkzaamheden om een eenvormige coördinatie te bevorderen van de aspecten van veiligheid, mobiliteit en van werfsignalisatie.**

- Organiseren van gemengde politie – werfopzichterspatrouilles om een globale visie te krijgen op de leefbaarheid van de straat en de veiligheid in de omgeving van de werkzaamheden.
- Een speciale clausule invoeren in de lastenboeken van de gewestelijke werkzaamheden om de coördinatie door dezelfde persoon te bevorderen van de aspecten van veiligheid, mobiliteit en van werfsignalisatie. De bemerkingen van deze coördinator toevoegen aan het dossier dat door de aanvrager werd ingediend bij de coördinatiecommissie van de werkzaamheden
- De mogelijkheid onderzoeken om de bevoegdheden van werveninspecteurs met betrekking tot verkeersveiligheidsaspecten te vergroten.

## 6.7. De zones met ongevallenconcentraties zijn verdwenen



Het onderzoek van 2005-2006 naar de « gevaarlijke punten » op de gewestwegen, gebaseerd op statistische gegevens van 2002 en op het advies en de gegevens van de actoren op het terrein, heeft 60 prioritaire punten geïdentificeerd. Eind 2010, waren er hiervan dertien opgelost. In die tijdspanne, is de situatie geëvolueerd waardoor de lijst van de gevaarlijke punten niet meer up to date.

Het is absoluut noodzakelijk te kunnen beschikken over een betrouwbare inventaris van de zones met ongevallenconcentraties die regelmatig wordt geactualiseerd volgens een methodologie die is goedgekeurd door de belangrijkste actoren en die zich niet moeten beperken tot kruispunten.

Daarom, moet eerst het ingeven van de lokalisatie van de ongevallen worden verbeterd (zie ook doelstelling 8). Dit zal toelaten een groter aantal ongevallen cartografisch weer te geven. Mوبiel Brussel zal vervolgens een interventieprogramma introduceren, ondersteund door een toereikend budget en passend binnen het kader van de procedures beschreven in de doelstellingen 6.3 en 6.4.



### UITDAGING “ZONES MET ONGEVALLENCONCENTRATIES”

OMVANG : ★★☆☆

PROGRESSIEMARGE : ★★☆☆

Op dit ogenblik bestaat er geen eenduidige definitie en een regelmatig bijgewerkte kaart van de zones met ongevallenconcentraties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tot nu toe werden er twee methodes toegepast.

#### METHODE 1 : de “gevaarlijke punten”

Dit onderzoek dat werd besteld door het Gewest (2005-2006) om de gevaarlijke punten te identificeren op basis van de gegevensbank van 2002<sup>88</sup> (later uitgebreid met de gegevens van 1998-2001), is dus gedeeltelijk achterhaald. Zestig gevaarlijke punten werden geïdentificeerd, waarvan er 21 waren met 10 of meer letselongevallen.

Potentiële vermindering van het aantal slachtoffers door het oplossen van deze 21 gevaarlijke punten (gebaseerd op het gemiddelde van 1998-2002): meer dan 3 doden/zwaar gewonden, of meer dan 50 slachtoffers per jaar.

#### METHODE 2 : de verkeersassen (buiten de kruispunten) waarbij de coëfficiënt van de ernst van het totaal aantal ongevallen wordt gecombineerd met dat van de gemiddelde ernst per ongeval

Uitgevoerd door de federale politie in 2010 op basis van de gegevens van 2007. Uit dit onderzoek kwamen 10 bijzonder ongevalgevoelige verkeersassen (enkel op wegvakken) naar voren waar in het totaal 23 doden en zwaar gewonden en 109 slachtoffers te betreuren vielen.

De heraanleg van deze 10 assen zou het aantal slachtoffers gevoelig doen verminderen.

Deze uitdaging zal nog verfijnd worden door de verbetering van de statistieken en van het ingeven van de plaats van het ongeval. Op dit ogenblik kan ongeveer 1/3 van de opgetekende ongevallen niet duidelijk gelokaliseerd worden.

### ACTIES<sup>87</sup>

» **Jaarlijks een kaart maken voor heel het Gewest waarop de zones met ongevallenconcentraties en de zones met een groot aantal verkeersovertradingen worden weergegeven.**

De opdracht om een methodologie uit te werken en de definities te bundelen wordt toevertrouwd aan de werkgroep « kwaliteit van de ongevalstatistieken » die hiervoor indien nodig kan uitgebreid worden.

» **Op basis van de kaart van de zones met ongevallenconcentraties, moet een interventieprogramma worden opgesteld, waarin indien nodig snelle en voorlopige inrichtingen kunnen opgenomen worden.**

Omdat een totale heraanleg meestal op middellange termijn wordt geprogrammeerd, blijven sommige gevaarlijke situaties soms gedurende heel wat jaren bestaan. Daarom moet een voorlopige tussenkomst worden overwogen.

<sup>87</sup> Er moet aan herinnerd worden dat de gegevens van 2001 en 2002 in belangrijke mate te leiden hebben van een onderregistratie en dus met de nodige voorzichtigheid geanalyseerd moeten worden.

## 6.8. De verkeerslichten beperken zoveel mogelijk de mogelijke conflicten tussen de verschillende verkeersbewegingen, met inbegrip van de voetgangers



Ongeveer 16% van alle ongevallen vinden plaats op lichtengeregelde kruispunten (waarbij de lichten werkten op het ogenblik van het ongeval) die zich over het algemeen bevinden op heel drukke verkeersassen.

Er zijn ongeveer 480 lichtengeregelde kruispunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarvan de grote meerderheid wordt bediend door intelligente controllers. Elk jaar, worden ongeveer 150 tijdsroosters aangepast om de mobiliteit (vooral van het openbaar vervoer) en de veiligheid te verbeteren. Een honderdtal van deze verkeerslichten zijn verouderd en verdienen gemoderniseerd te worden om de meest recente technologie te kunnen gebruiken.

Het Iris II-plan benadrukt dat het geheel van de beheerssystemen van het Gewest waaronder de verkeerslichten, steeds zal moeten georganiseerd worden in functie van de verkeersveiligheid.

Voor een betere verkeersveiligheid, moet de programmering van de lichten er op gericht zijn de conflicten tussen de verkeersbewegingen te verhinderen of zoveel mogelijk te vermijden (vermijden dat twee kruisende bewegingen gelijktijdig groen krijgen). Er moet meestal met twee belangrijke beperkende randvoorwaarden rekening gehouden worden :

- De ruimte, vermits het voor conflictvrije lichten nodig is om voor elke beweging te beschikken over voorsorteerstroken. Dikwijls kunnen deze stroken niet worden gerealiseerd of slechts ten koste van andere inrichtingen zoals fiets- en voetpaden of busstroken.
- De mobiliteit, vermits een conflictvrije lichtenregeling een invloed kan hebben op de verkeerscapaciteit van het kruispunt of op de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. In dit verband moet, conform het Iris II-plan, een globale denkoefening gevoerd worden. Een analyse van de plaatselijke risico's moet echter toelaten de conflicten te determineren die prioritair moeten vermeden worden, en dit zowel tussen voertuigen (bijvoorbeeld links afslaan t.o.v. rechtdoorbeweging) als tussen een voertuig en overstekende voetgangers. In het laatste geval, is het nu al mogelijk om het conflict te vermijden door de voetgangers een paar seconden voor de afslaande wagens groen te geven.

De ongevallen tussen voetgangers en trams in het verlengde van een lichtengeregelde oversteekplaats zijn niet heel talrijk, maar we bemerken de laatste jaren echter een toename van het aantal en de ernst van de ongevallen<sup>88</sup>, Ze verdienen een bijzondere aandacht. Daarom zal Mobiel Brussel er voor zorgen dat er zo vlug mogelijk voetgangerslichten worden geplaatst aan de oversteekplaatsen over tramrails, waarbij het rood voor de voetgangers zal worden aangegeven bij het aankomen van een tram. Zie ook de doelstellingen 5.7 en 5.8.

In de omgeving van haltes zal de afstelling van de lichten in de mate van het mogelijke rekening houden met de risico's die voetgangers nemen die op het laatste nippertje een tram willen halen.

### INDICATOREN

- Aantal verkeerslichten dat volgens deze logica wordt geherprogrammeerd.
- Aantal en aandeel van de voetgangersoversteekplaatsen over tramrails in het verlengde van een lichtengeregelde oversteekplaats, dat uitgerust is met verkeerslichten.

### ACTIES

- » **Een diagnose opstellen van alle verkeerslichten van het Gewest teneinde te onderzoeken of ze conform zijn aan deze doelstelling en aan die van het Iris II-plan. Moderniseren van de verkeerslichten en hun programmering in die zin aanpassen.**

De beperkte ploeg van Mobiel Brussel die verantwoordelijk is voor het beheer van de driekleurige verkeerslichten werkt bij voorrang aan de (her)programmering van de verkeerslichten in het kader van wegeniswerken en aan diegene die opgenomen zijn in het programma voor de verbetering van de commerciële snelheid van bussen en trams. Een versterking van de ploeg in manschappen en competentie zou moeten toelaten om jaarlijks een groter aantal verkeerslichten te behandelen.

- » **Testen en evalueren van de toepassing van technische innovaties op het vlak van verkeerslichten ten gunste van de verkeersveiligheid.**

Bij voorbeeld: voetgangersdetectie, aftelling van de resterende tijd, integraal groen, gecombineerde verkeerslichten voor voetgangers en fietsers vóór de oversteek, ...

<sup>88</sup> Volgens officieuze informatie (officiële statistieken vervolledigd met informatie uit persberichten) zouden een vijftiental personen zijn gedood in een ongeval met een tram tussen 2007 en 2010.



250 D



# 7

## DE HAND- HAVINGSKETING VERSTERKEN

- 7.1. De controles zijn voldoende talrijk en alle vastgestelde inbreuken leiden tot een echte verbalisering en sanctie
- 7.2. De handhavingsmethodes zijn effectief, efficiënt en gemakkelijk
- 7.3. De effectiviteit en de coherentie van het handhavingsbeleid in het brussels hoofdstedelijk gewest is verzekerd door een structurele coördinatie tussen de betrokken actoren

# 7. HANDHAVINGSKETTING

## VERSTERKEN

### Aard en omvang van het probleem

De handhaving speelt een heel belangrijke rol bij het nastreven van de doelstelling om risicogedrag te verminderen: overdreven snelheid, rijden onder invloed, het niet dragen van de gordel, negeren van het rode licht (zie objectieven 1, 2, 3 en 4). Naast eerder kwalitatieve criteria – zoals de keuze van plaats en tijdstip, de communicatie, enz. – hangt de doeltreffendheid van een handhaving- en vervolgingsbeleid in belangrijke mate af van 1 het aantal controles; 2 de daadwerkelijke gerechtelijke opvolging. Het is duidelijk dat het wegnemen van het gevoel van straffeloosheid en het wijzigen van bepaalde gedragingen niet kunnen gerealiseerd worden zolang de controles sporadisch blijven en/of de vastgestelde inbreuken niet systematisch en op gepaste wijze worden bestraft.

Sinds 2003, werd er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al een grote vooruitgang geboekt op het vlak van de handhaving (zie evaluatie). Er werden ongeveer honderd keer meer snelheidscontroles (aantal gecontroleerde voertuigen) en tien keer meer alcoholcontroles (aantal bestuurders onderworpen aan een ademtest)<sup>89</sup> uitgevoerd. Dankzij het overleg Politie/Parket, is de opvolging van de inbreuken ook sterk verbeterd (vermindering van het aantal zonder gevolg geklasseerde dossiers). Er blijft niettemin nog een lange weg af te leggen.

Op dit ogenblik is het de overdreven snelheid die ons zonder twijfel het meeste zorgen baart – op dit vlak werden de meeste inbreuken vastgesteld namelijk 120.000/jaar tegen ongeveer 2.500 voor het rijden onder invloed, 23.000 voor het niet dragen van de gordel en 12.000 voor het door het rood rijden<sup>90</sup>. Het geleidelijk invoeren van een netwerk van onbemande camera's (op dit ogenblik meer dan 90 palen) maakt het theoretisch mogelijk permanent snelheidscontroles uit te voeren op een aantal gevoelige plaatsen. In de praktijk moet het systeem echter regelmatig worden afgeremd om rekening te houden met de verwerkingscapaciteit van het Gerecht (en in mindere mate van de politie). Dit is aanvaardbaar – en was trouwens voorzien in de SGVV in het BHG 2003 – in een overgangsfase. Deze situatie kan echter niet eeuwig blijven duren zonder de geloofwaardigheid van de onbemande controles en de snelheidsbeperkingen ernstig in gevaar te brengen. **Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat de tolerantie marge geleidelijk wordt verlaagd tot de technische tolerantie met behoud – of zelfs verhoging - van het volume van de controles (aantal gecontroleerde voertuigen).** Op termijn moet: 1 de kans om gecontroleerd te worden groot zijn; 2 elke gecontroleerde bestuurder die een snelheidsovertreding heeft begaan systematisch worden bekeurd en gestraft.

<sup>89</sup> Cijfers 2009 (performantie-indicatoren van de 6 politiezones overgemaakt aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van de partnershipconventie - Verkeersveiligheid overeengekomen tussen alle actoren van de verkeersveiligheid in het BHG in het kader van het Provinciaal Overleg) in vergelijking met de cijfers van 2003 (SGVV in het BHG, november 2003).

<sup>90</sup> Afgeronde cijfers van de performantie-indicatoren 2009 van de 6 politiezones.

Bovendien, zou het wenselijk zijn om een globale evaluatie te maken van de werkelijke impact van de onbemande camera's op de gereden snelheden en de ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



De onbemande controles op **het negeren van het rode licht** hebben met dezelfde problemen te kampen als de onbemande snelheidscontroles.

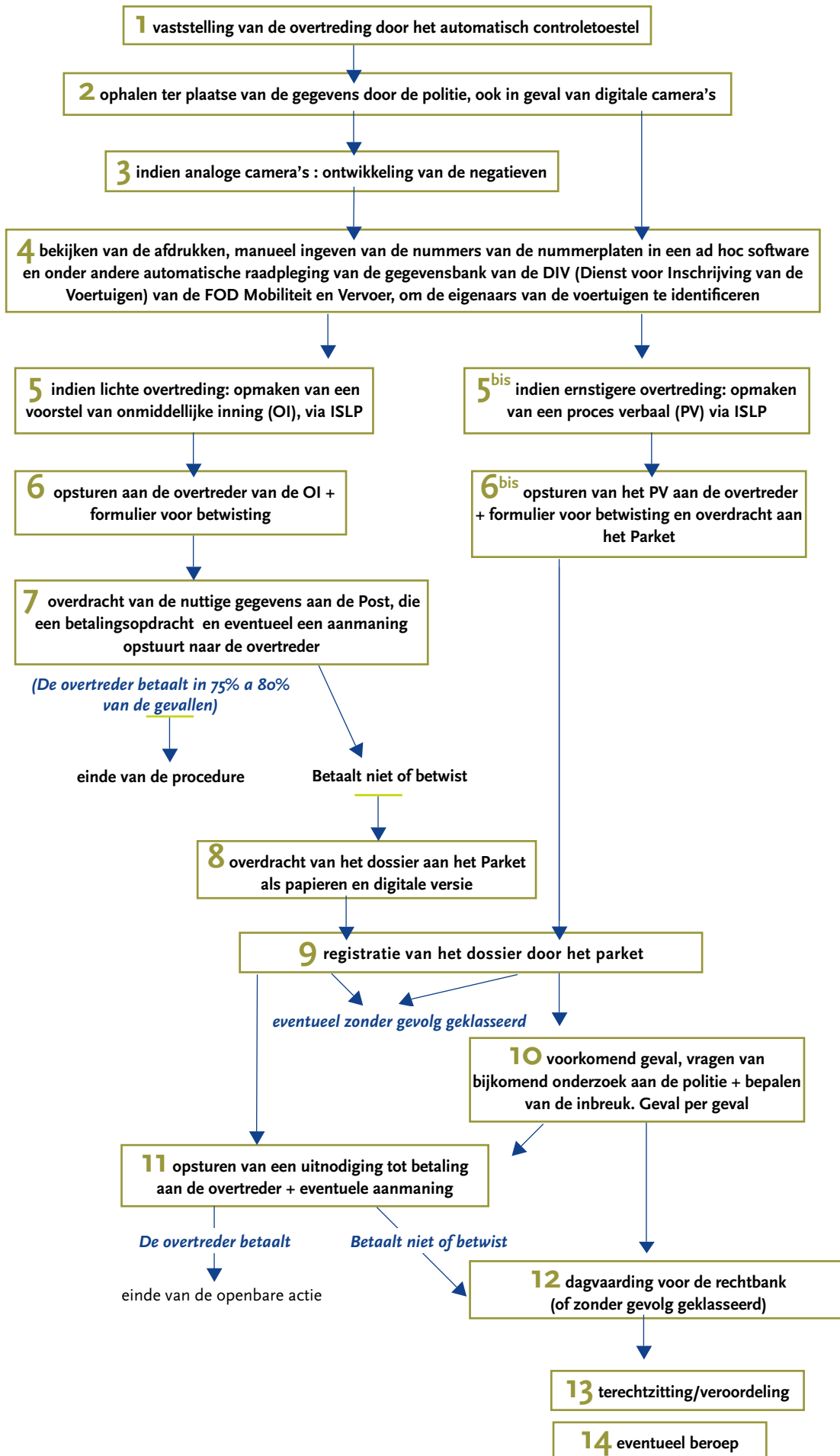
Bovendien, zal de gewenste verhoging van het aantal **alcohol- en drugscontroles** ook een hogere werklust met zich meebrengen voor alle deelnemers aan de handavingsketen. Omdat het controles met interceptie betreft, zal de verhoogde werklust vooral op de schouders van de politiediensten wegen voornamelijk omdat de controle met interceptie, om welke reden dan ook, meestal een grondige inspectie met zich meebrengt.

**Een verhoging van de afhandelingscapaciteit voor de volledige keten lijkt dan ook noodzakelijk.** Drie mogelijkheden kunnen bijdragen tot deze capaciteitsverhoging :

- De automatisering van sommige processen ;
- De verhoging van het aantal personeelsleden ;
- De wijziging van de wettelijke procedure met het oog op een vermindering van de werklust voor het Gerecht.

De stappen van de handavingsketen in geval van onbemande controles (snelheid/roodlichtnegatie) zijn samengevat in de hierna volgende grafiek. In geval van controles met agenten (wat ook de overtreiding is), is de procedure dezelfde vanaf stap 5. Dit schema verduidelijkt de omslachtigheid van de procedure, die bijna gelijk is onafgezien van de ernst van de begane overtreiding. Als gevolg daarvan, is het voor een doeltreffende controle van een massale hoeveelheid snelheidsovertredingen, in de praktijk noodzakelijk dat EN de procedure wordt gewijzigd EN de verschillende stappen worden geautomatiseerd EN het aantal personeelsleden wordt verhoogd. Idealiter wordt best gelijktijdig op deze 3 pistes gewerkt.

## Handhavingsketen – bestaande situatie (belangrijkste stappen)



POLITIE

PARKET

POLITIE-RECHTBANK



Sinds de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2003, werden verschillende stappen van de procedure geautomatiseerd of gewijzigd: 1 de minder ernstige overtredingen worden onderworpen aan de onmiddellijke inning (zie bovenstaand schema); 2 een belangrijk deel van de snelheids- en roodlichtovertredingen wordt vastgesteld door onbemande camera's; 3 de recentste camera's (meer dan de helft van het park) zijn digitaal en laten toe de stap van het ontwikkelen van de negatieven over te slaan; 4 het gebruik van specifieke software laat de politie toe de link te leggen tussen de onmiddellijke inning of het proces-verbaal en de gegevensbank van de inschrijvingen; 5 het versturen van de betalingsopdracht voor de onmiddellijke inning en de eventuele aanmaning wordt beheerd door de Post.

Verschiede pistes zijn nog denkbaar om deze **automatisering nog te versterken** en zo de administratieve werklust te verminderen die op de politie en het Parket weegt namelijk :

1. De veralgemening, op termijn en op de schaal van het Gewest, van het gebruik van digitale camera's (ook voor trajectcontrole)
2. De automatische overdracht van de gegevens naar de politiediensten, of het verwerkingscentrum van het Gewest, naar het voorbeeld van het Centre National Technique van Rennes, waar de opvolging wordt verzekerd van de gegevens van

1000 onbemande vaste camera's op het Franse grondgebied<sup>91</sup> (in Vlaanderen, worden de inbreuken die worden vastgesteld door de camera's op snelwegen doorgestuurd naar de politie via het gewestelijk netwerk) ;

3. het gebruik van software die de nummerplaten herkent, laat toe de gegevens van de camera's (nummerplaat en aard van de overtreding) automatisch te vergelijken met de gegevens op het bestand van de inschrijving (identiteit van de bestuurder). Het betreft hier een aanbeveling die al werd voorgesteld tijdens de federale Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007.
4. het compatibel maken van de informaticasystemen die gebruikt worden door de politie en het Parket.

Sommige van deze stappen (1 en 2) kunnen overwogen worden op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voor andere (3 en 4) zal waarschijnlijk een federaal akkoord nodig zijn.

Enkel de versnelde automatisering van de procedure – in de veronderstelling dat ze wordt gerealiseerd - zal echter niet volstaan om de bottleneck bij de Parketten te doen verdwijnen en zal niet toelaten om progressief een beleid van nultolerantie te overwegen op het vlak van de verkeersveiligheidscriminaliteit. In de huidige stand van zaken stellen we vast dat de invoering van de onmiddellijke inning voor de lichte overtredingen (wet van 07/02/2003) het probleem van onvoldoende verwerkingscapaciteit bij het gerecht niet heeft opgelost. Een belangrijk deel (zij het een minderheid, zo rond de 20%) van de onmiddellijke inningen eindigt inderdaad nog steeds bij het Parket, gezien heel wat overtredders (meer bepaald wat betreft de snelheidsovertredingen) mikken op het uitputten van de procedure. Dit is dus ook een vicieuze cirkel die zou moeten doorbroken worden (moesten alle vastgestelde inbreuken bestraft worden, dan zou de neiging van de overtredders om hun zaak « op haar beloop te laten » om een geldboete te ontlopen, sterk verminderen). Er moet dus nog verder gegaan worden in de vereenvoudiging van de procedure voor alle lichte overtredingen. Hier zijn ook verschillende pistes mogelijk (die zich echter allemaal op het federaal niveau situeren) zoals de omkering van het geschil en de depenalisering van sommige overtredingen.

Ten slotte, welke maatregelen ook zullen worden genomen, zal het absoluut nodig blijven het **aantal personeelsleden** dat zich bezighoudt met verkeersveiligheid, **te verhogen**, en dit zowel bij de politiezones als bij het Parket (afdeling verkeer) en de Politierechtbank. Er werd al vooruitgang geboekt (erkenning van "verkeer" als 7de basisfunctie van de lokale politie, vervolgediging van het kader van de politierechtbank) maar ze blijft ruim onvoldoende.

Voor het jaar 2008, heeft de Politierechtbank 48.495 definitieve strafrechtelijke uitspraken gedaan, wat ongeveer overeenkomt met één vijfde van de uitspraken van alle Politierechtbanken van het land.

Het is duidelijk dat het volledig zinloos is te investeren in een geautomatiseerd en performant controlesysteem zolang een heel grote meerderheid van de bestuurders die een overtreding beging ontsnapt aan elke vorm van bestraffing.

<sup>91</sup> Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Evaluation de l'impact du Contrôle sanction-automatisé sur la sécurité routière (2003-2005) maart 2006

## 7.1. De controles zijn voldoende talrijk en alle vastgestelde inbreuken leiden tot een echte verbalisering en sanctie

De vraag over de kwantitatieve objectieven die nagestreefd moeten worden op het vlak van de controles wordt behandeld in de hoofdstukken die betrekking hebben op verschillende controledomeinen (snelheid, gordeldracht, alcohol/drugs) .

De hier gedetailleerde acties concentreren zich op de verhoging van de capaciteit van de handavingsketen, die mikt op :

1° wat betreft de politie :

- mogelijk maken van een verhoging van de bemande controles om, op termijn, de gewenste objectieven te halen (meer bepaald wat betreft de alcohol- en drugscontroles) ;
- op termijn, de verbalisering van alle vastgestelde overtredingen te garanderen.

2° wat betreft het Gerecht :

- op termijn, de adequate gerechtelijke opvolging van alle geverbaliseerde inbreuken te garanderen.

### ACTIES

» **De haalbaarheid van de voortzetting van de automatisering van de handavingsketen op het vlak van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet grondig worden onderzocht. De conclusies van het onderzoek moeten nadien worden uitgevoerd.**

Het betreft in het bijzonder :

- de stappen die nog automatiseerbaar zijn precies identificeren en de modaliteiten van deze automatisering verduidelijken (bevoegdheden, financiering, ...) ;
- het op punt stellen van een stappenplan voor de automatisering, om te vermijden dat de investeringen die aan het begin van de keten werden beslist ondoeltreffend zouden zijn of tot niets zouden leiden door een nog steeds aanwezige bottleneck op einde van de keten.

» **Vervanging van verouderde onbemande analoge camera's door digitale camera's die de automatisering kunnen versnellen. Het onderhoud van het camerapark verzekeren.**

Zie objectief 1.5

» **Evaluatie van de impact van de onbemande camera's op het aantal verkeersslachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :**

Gezien de al uitgevoerde (en nog uit te voeren) investeringen op dit vlak en de belangrijke plaats die snelheidshandhaving bekleedt in de gewestelijke verkeersveiligheidsstrategie, is het noodzakelijk de effectieve doeltreffendheid van het ingevoerde systeem te kunnen evalueren.

» **Actief pleiten op het federaal niveau ten gunste van een drastische vereenvoudiging van de gerechtelijke procedure voor overtredingen die leiden tot onmiddellijke inning, bij voorbeeld: alcohol minder dan 0,08% alcoholconcentratie in het bloed, overschrijding met minder dan 30 km/u van de toegelaten snelheid in de bebouwde kom, niet dragen van de gordel, gebruik van GSM aan het stuur, enz**

Een eerste mogelijke piste is die van de omkering van de geschillen. Concreet: de niet betwiste uitnodigingen tot betaling worden uitvoerbaar en kunnen dus aanleiding geven tot beslaglegging in geval van niet-betaling. Dit zou de dagvaarding vermijden en zo de werklast van de Parketten de politierechtbanken verminderen evenals het aantal zonder gevolg geklasseerde dossiers. Op middellange termijn, zou dit eveneens tot de betaling van een groter aandeel van onmiddellijke inningen moeten leiden waardoor het aantal dossiers dat op het Parket terecht komt zal verkleinen.

Een tweede piste is die van de depenalisering van bepaalde overtredingen waardoor die nog enkel bestraft zouden worden met administratieve boetes. In deze hypothese, zal een akkoord moeten onderhandeld worden tussen de verschillende betrokken partners (politie, gemeenten, gewest) over de verdeling van het totaal aantal boetes. (zie ook doelstelling 4.4.).

» **Actief pleiten op het federaal niveau voor een versterking van het personeelsbestand van de afdeling verkeer bij het Politieparket en de Politierechtbank van Brussel.**

### Indicatoren van de gerechtelijke opvolging van de vastgestelde overtredingen :

Voor de overtredingen die aanleiding hebben gegeven tot een onmiddellijke inning :	Aantal onmiddellijke inningen		
Voor de overtredingen die aanleiding hebben gegeven tot een PV	Aantal onmiddellijk inhoudingen van rijbewijzen		
Voor alle overtredingen	Aantal betaalde transacties		Met uitsplitsing in functie van de aard van de overtreding: snelheid, alcohol/drugs, 1ste graad ...
	Aantal gerechtelijk dagvaardingen		
	Aantal behandelde zaken en aantal uitgesproken veroordelingen	Met uitsplitsing in functie van het type veroordeling (boete, rijverbod, alternatieve straf)	
	Aantal zonder gevolg geklasseerde zaken		

## 7.2. De handhavingmethoden zijn effectief, efficiënt en gemakkelijk

### Controlemethodes

De hierna vermelde acties betreffen voornamelijk de sancties. Voor alles wat de controles zelf betreft (volume, aard, ...), verwijzen we u naar de hoofdstukken die verband houden met de verschillende controledomeinen (snelheid, gordeldracht, alcohol/drugs, ...).

### Sancties

Om doeltreffend te zijn, moet een sanctie snel volgen op de overtreding en in verhouding staan tot de ernst van het misdrijf. De gedragswijziging door het effect van de sanctie hangt inderdaad in grote mate af van de tijdsperiode tussen de vaststelling van de overtreding en de sanctie. Daarom, zou het ingeval van controles met onderschepping wenselijk zijn de overtreder onmiddellijk te laten betalen voor de inbreuken die niet onderworpen zijn aan een gerechtelijke tussenkomst.

De alternatieve straffen – meestal aangewezen voor recidivisten en/of zware overtreder – worden relatief weinig toegepast op het vlak van de verkeersveiligheid. Onderzoek toont echter aan dat sommige van deze straffen duidelijk tot minder recidivisme leiden dan « klassieke » straffen.

Wat het rijden onder invloed van alcohol betreft, stellen we vast dat de bestuurders die een alcoholslotprogramma volgen (inbouw van een systeem in het voertuig + aangepaste opvolging), een recidivepercentage vertonen dat 65 à 90% lager ligt dan dat van de bestuurders die werden onderworpen aan de klassieke inhouding van het rijbewijs of aan een rijverbod<sup>92</sup>. In België werd de mogelijkheid om een dergelijk programma op te leggen als alternatieve straf heel recent ingevoerd<sup>93</sup>.

In dezelfde context - in dit geval zitten we echter nog in een theoretisch stadium - zou eveneens kunnen overwogen worden om als alternatieve straf voor hardleerse hardrijders, in de wagen een systeem in te bouwen dat de snelheid op een intelligente wijze aanpast (ISA – Intelligent Speed Adaptor). Voor een dergelijke installatie is het echter noodzakelijk te beschikken over een digitale en officiële regelmatig bijgewerkte kartering van de snelheidsregimes.

De alternatieve maatregelen kunnen ook van opvoedkundige aard zijn. De vormen van « *Drivers' improvement* » hebben eveneens hun nut bewezen met een vermindering van een recidivepercentage dat kan oplopen tot 50% voor het rijden onder invloed van alcohol (enkel in geval van niet alcoholafhankelijke bestuurders)<sup>94</sup>. Sinds kort, omkaderen de verenigingen voor kwetsbare weggebruikers, zoals Pro Velo of Fedemot ook vormen die meer gericht zijn op bestuurders die tweewielers in gevaar hebben gebracht. Deze vormen kunnen ook worden opgelegd als alternatieve straf.

De beslissing over het opleggen van een alternatieve straf ligt uiteraard volledig in handen van de rechter. Alternatieve straffen zouden echter wat vaker overwogen mogen worden.

<sup>92</sup> M.W.T. CHRISTOPH, *Schatting van verkeersveiligheidseffecten van intelligent voertuigsystemen. Een Literatuurstudie*, SWOV, 2010.

<sup>93</sup> *Wet van 12 juli 2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wat het invoeren van het alcoholslot betreft (BS 15-09-2009) en KB van 26 november 2010 betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma (BS 09-12-2010).*

<sup>94</sup> *Safetynet (2009) Alcohol, Web text retrieved 12/01/2011 - [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm)*

### ACTIES

- » ***Pleiten op het federaal niveau om, in geval van controles met onderschepping en bij inbreuken die leiden tot een onmiddellijke inning, de overtreder uit te nodigen ter plaatse te betalen.***
- » ***De invoering van het ISA-systeem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door middel van een elektronische kaart van de officiële snelheidsregimes, waardoor een snelheidsbeperkend systeem kan worden overwogen als alternatieve straf voor de zware snelheidsovertredingen.***  
Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet waken over :
  - 1° de kwaliteit van de gegevens van de elektronische kaart van de snelheidsregimes ontwikkeld door de privésector ;
  - 2° de regelmatige bijwerking van de kaart.De betrouwbaarheid van deze kaart is eveneens belangrijk in de algemene context van de ontwikkeling van de voertuigen die zijn uitgerust met een open ISA-systeem (de bestuurder wordt gewaarschuwd over de snelheidsregimes, maar het staat hem vrij sneller te rijden) of halfopen (het gaspedaal geeft een stevige tegendruk als de bestuurder de maximaal toegelaten snelheid wil overschrijden). Zie operationeel doelstelling 1.4.
- » ***Pleiten op het federaal niveau voor frequentere toepassing van alternatieve straffen en de verdere ontwikkeling er van.***
- » ***Insamenwerking met de Politierechtbank, een monitoring realiseren van de toepassing van de alternatieve straffen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.***

### INDICATOREN

- Bestaan van een officiële, betrouwbare en regelmatig bijgewerkte kaart van de snelheidsregimes.

### 7.3. De effectiviteit en de coherentie van het handhavingsbeleid in het brussels hoofdstedelijk gewest is verzekerd door een structurele coördinatie tussen de betrokken actoren



De operationele coördinatie tussen alle deelnemers aan de handhavingsketen vindt momenteel plaats in het kader van het **politieplatform verkeersveiligheid**. Hierin zijn de vertegenwoordigers van de 6 politiezones en van het Parket van eerste aanleg van Brussel vertegenwoordigd. De coördinatie wordt verzekerd door de DIRCO (bestuurlijke directeur-coördinator van het gerechtelijk arrondissement BHV, federale politie). Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vertegenwoordigd als buitengewoon lid.

De taak van het politieplatform bestaat voornamelijk uit het opstellen, het uitvoeren en het evalueren van een gemeenschappelijk verkeersveiligheidsactieplan op het vlak van de verkeersveiligheid voor de 6 politiezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het heeft onder andere tot doel de coherentie te verzekeren van het controlebeleid op de schaal van het Gewest.

Dit politieplatform schrijft zich in binnen het ruimer kader van het Provinciaal (strategisch) verkeersveiligheidsoverleg en de partnershipconventie. Ze heeft al in ruime mate het bewijs geleverd van haar doeltreffendheid, meer bepaald wat betreft de onbemande snelheids- en roodlichtcontroles, waarbij de bestaande situatie een nauw overleg tussen zones en Parket absoluut noodzakelijk maakt.

#### ACTIES

» *De structurele coördinatie verder zetten teneinde een coherentie te verzekeren in het handhavings- en vervolgingsbeleid op de schaal van het Gewest.*

Dit overleg is absoluut noodzakelijk gezien de noodzaak te blijven werken op basis van prioriteiten zolang het probleem van de onvoldoende capaciteitsverwerking bij het Gerecht niet is opgelost.

» *Oprichten van een werkgroep « optimalisering van de handhavingsketen » samengesteld uit de bevoegde federale vertegenwoordigers.*

» *Het ondertekenen van een « provinciale » partnershipsconventie.*







DE KENNIS VAN DE  
ONGEVALLLEN MET  
SLACHTOFFERS EN HUN  
OMSTANDIGHEDEN  
VERBETEREN OM  
DOELGERICHTER EN  
EFFICIËNTER ACTIE TE  
ONDERNEMEN

- 8.1. Volledige, betrouwbare en recente statistische en cartografische gegevens zijn toegankelijk voor al de actoren van de verkeersveiligheid
- 8.2. Een regelmatig beheer van de statistische gegevens en van hun evolutie is gewaarborgd en beschikbaar gesteld
- 8.3. Gedetailleerde studies over de belangrijkste uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid, laten toe deze uitdagingen op doeltreffende wijze aan te gaan en het resultaat van het gevoerde beleid te evalueren

# 8. DE KENNIS VAN DE ONGEVALLLEN MET SLACHTOFFERS EN HUN OMSTANDIGHEDEN VERBETEREN OM DOELGERICHTER EN EFFICIËNTER ACTIE TE ONDERNEMEN

## Aard en omvang van het probleem

De openbare autoriteiten beschikken nog steeds niet over een precies, volledig, onmiddellijk bruikbaar en recent beeld van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit werd al vastgesteld tijdens de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid van 2003 en is nog steeds het geval in 2010. Het statistisch apparaat is niet opgewassen tegen de uitdagingen van de verkeersveiligheid.

Zoals voor de Belgische situatie, geven de beschikbare gegevens voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een vertekend beeld van de doelstellingen en van de gerichte acties. De stappen die werden ondernomen om de uitdagingen te kunnen objectiveren aan de hand van verkeersveiligheidspeilingen, en die de opmaak van dit actieplan hebben begeleid, hebben geleden onder deze onvolledige en soms zelfs ontbrekende gegevens. De zwaktes van het systeem hebben ons echter niet verhinderd om de beschikbare gegevens met een zekere voorzichtigheid te analyseren en er gebruik van te maken. Maar om het verkeersveiligheidsbeleid ingrijpend te kunnen verbeteren is het absoluut noodzakelijk om de kwaliteit en de beschikbaarheid van deze gegevens te verbeteren.

### DE GEGEVENS VAN DE LETSELONGEVALLLEN

De officiële gegevensbank van de ongevallen en de verkeersslachtoffers, die wordt gevoed door de verkeersongevallenformulieren (VOF) van de politie en het Parket, en die worden gecentraliseerd door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (AD SEI) van de FOD Economie, heeft te kampen met een onderregistratie en terugkerende kwaliteitsproblemen.

Deze onderregistratie, die niet specifiek is voor Brussel of België, heeft voor gevolg dat een deel van de verkeersslachtoffers niet werd opgenomen in de gegevensbank: we ramen dit op ongeveer 5% van de doden, de helft van de zwaargewonden en ongeveer twee derde van de lichtgewonden. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer: de letselongevallen niet werden gemeld aan de politie, of indien deze laatste te laat op de plaats van het ongeval is aangekomen, of de letsels werden pas achteraf vastgesteld, of het verkeersongevallenformulier was nog niet vervolledigd op het ogenblik van de gegevensoverdracht, enz....

#### Deze onderregistratie heeft voornamelijk tot gevolg :

- Problemen bij de interpretatie van de gegevens (wordt de onderregistratie niet kleiner door de informatisering van het ingeven van de gegevens, waardoor het aantal ongevallen zichtbaar kunstmatig wordt verhoogd? treft dit fenomeen in dezelfde mate alle types van weggebruikers?) ;

- Het maatschappelijk probleem van de verkeersveiligheid wordt ondergewaardeerd in de media en het beleid.

Het is belangrijk te weten dat op de onderregistratie een kleine correctie wordt uitgevoerd door de AD SEI van de FOD, die in 2003 een wegingcoëfficiënt heeft ingevoerd per politiezone met de bedoeling het verschil te compenseren tussen het aantal verkeersongevallenformulieren (VOF) dat haar werd toegestuurd en het aantal Processen Verbaal (PV) van de verkeersongevallen. Deze coëfficiënt bemoeilijkt echter de interpretatie van chronologische reeksen van gegevens<sup>95</sup>.

Het kwaliteitsprobleem van de gegevens is niet enkel kenmerkend voor het Brussels gewest, hoewel sommige aspecten er meer uitgesproken zijn. Zo ontbreekt bijvoorbeeld in de gegevensbank van de politie de gedetailleerde informatie van 10 van de 35 geregistreerde doden in 2008, deze informatie komt dus van het Parket.

### GEGEVENS MET BETREKKING TOT DE EXPOSITIE AAN HET RISICO

De expositiegegevens laten toe het relatieve risico om slachtoffer te worden van een verkeersongeval te berekenen, in functie van het type weggebruiker, voertuig, plaats, enz. De hoeveelheid verkeer op een bepaalde as kan bijvoorbeeld voor een deel het aantal ongevallen dat er plaatsvindt verklaren. De meest gebruikte indicatoren leggen een verband tussen het aantal slachtoffers of ongevallen en het aantal gereden kilometers. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar voetgangers de belangrijkste slachtoffers van ernstige ongevallen zijn, laten tellingen van het aantal voertuigen niet toe het expositierisico per type weggebruiker te bepalen. Er zouden indicatoren moeten bepaald worden die aangepast zijn aan het stedelijke verkeer.

<sup>95</sup> Voor meer details, lees: Y. Casteels, «Statistieken van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest», *De Mobiliteitsgids*, nr. 27, lente 2010, blz. 4 tot 9.



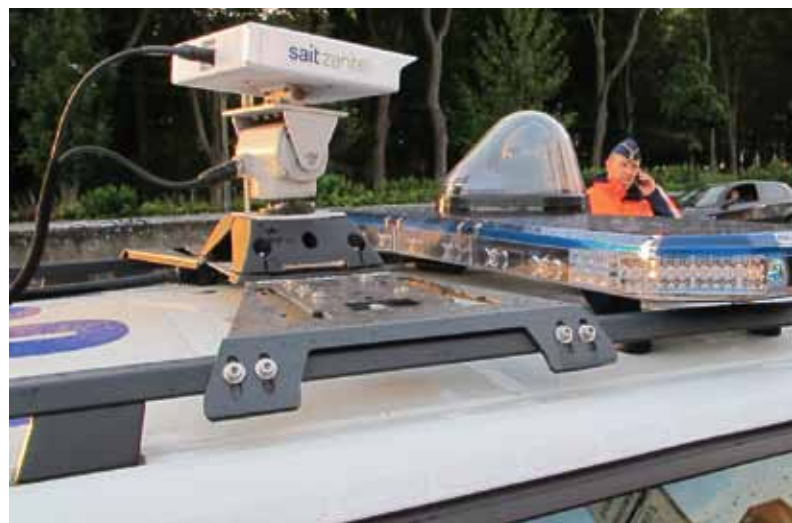
## Vroegere doelstellingen en evolutie van de situatie

De evaluatie van het actieplan 2003-2010 heeft duidelijk aangetoond dat de doelstelling « verbetering van de kwaliteit en de toegankelijkheid van de ongevalgegevens » één van de doelstellingen is waarin sindsdien het minst vooruitgang is geboekt. Vijf maatregelen werden voorgesteld. Bij vier werd geen significante vooruitgang opgetekend en één werd gedeeltelijk gerealiseerd.

Problemen op het vlak van de volledigheid, de betrouwbaarheid en de toegankelijkheid van de gegevens van letselongevallen werden al vastgesteld door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid ter gelegenheid van hun Staten Generaal van 2007. De gemaakte keuzes met betrekking tot het invoeren van de gegevens, de reglementering, het organiseren van de gegevensbank, het ontwerp of de inhoud van de verkeersongevallenformulieren is voornamelijk een federale bevoegdheid.

Maar er is nog een zekere gewestelijke “manoeuvrerruimte”. Binnen hetzelfde federale kader, kunnen sommige politiezones betere en kwaliteitsvollere resultaten voorleggen dan andere, bijvoorbeeld wat betreft het verschil tussen het aantal processen verbaal en het aantal verkeersongevallenformulieren of het percentage duidelijk lokaliseerbare ongevallen.

Wat de statistische gegevens betreft, zijn de gegevens van 2002 tot 2004 onderhevig aan een abnormale onderregistratie, die gedeeltelijk kan verklaard worden door de politiehervorming. Dit probleem is echter groter in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan in de rest van het land. De geleidelijke invoering van de ISLP-software, heeft het niveau en de kwaliteit van de registratie van de letselongevallen beïnvloed, waardoor de analyse van de chronologische reeksen moeilijker werd dan in het verleden.



## 8.1. Volledige, betrouwbare en recente statistische en cartografische gegevens zijn toegankelijk voor al de actoren van de verkeersveiligheid



Betrouwbaarheid en actualiteitsgehalte zijn voorwaarden voor het gebruik van de gegevensbank voor een doeltreffend beleid door de overheid. De vaststelling die in 2003 werd gedaan is jammer genoeg nog steeds actueel. De gegevensbank van de letselongevallen van de AD SEI van de FOD Economie vertoont nog steeds dezelfde gebreken: onderregistratie van de ongevallen, verkeerde of onvolledige lokalisaties, onbruikbare beschrijving van het verloop van het ongeval, gegevens veel te laat beschikbaar.

Het oplossen van dit probleem is voornamelijk een federale bevoegdheid. Met dit actieplan, kan de Brusselse regering aankloppen bij de bevoegde federale instanties om het belang van een kwaliteitsverbetering te onderstrepen en om ze enkele suggesties te doen om dit te bereiken. Tegelijkertijd moeten de Brusselse actoren ook hun deel van de verantwoordelijkheid opnemen om een zo goed mogelijk antwoord te bieden op de statistische en cartografische uitdagingen.

De grootste problemen hierbij :

### 1. DE VOLLEDIGHEID

- De onderregistratie van de letselongevallen moet worden onderzocht en zo veel mogelijk worden weggewerkt om de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem zo goed mogelijk te kunnen begrijpen. Om over bruikbare chronologische reeksen te kunnen beschikken, moet de statistische basis die gebruikt wordt dezelfde blijven om te vermijden dat een verbetering van de gegevens zou lijden tot een fictieve verslechtering van de verkeersveiligheid.
- Een aantal ongevallendossiers zitten vast bij de politiezones en komen niet terecht bij de AD SEI. Er moet onderzocht worden wat hiervan de oorzaak is om er aan te kunnen verhelpen.
- Wanneer een verkeersslachtoffer wordt opgenomen in een ziekenhuis, wordt de informatie over de lichamelijke gevolgen van het ongeval (zwaar- of lichtgewond, overleden) dikwijls niet meer aan de politie overgemaakt.

Een overleg met de Brussels ziekenhuizen is noodzakelijk. Zonder de registratiemethodes van de ziekenhuizen eenvormig te willen maken zouden de gedecentraliseerde federale politie van Brussel en het Gewest de ziekenhuizen moeten vragen een aantal basisgegevens uit te wisselen die nuttig zouden kunnen zijn voor het vervolledigen van de gegevensbank van de letselongevallen. Elk ziekenhuis zou een spoedarts moeten aanduiden als contactpersoon met de politie.

De Gedeconcentreerde Coördinatie- en Steundirecties van Brussel (GCS) hebben in die zin al stappen ondergenomen.

Er moet eveneens over gewaakt worden dat alle dossiers beschikbaar zijn om op de afgesproken datum aan de AD SEI overgemaakt te kunnen worden.

### 2. DE BETROUWBAARHEID

Er stellen zich meerdere problemen :

- De lokalisatie van de ongevallen is niet bruikbaar in ongeveer een kwart van de gevallen (naargelang de politiezones) door het ontbreken van een bepaalde informatie over ofwel 2 naburige straten, ofwel van de straatnaam en het huisnummer, ofwel van de kilometerpaal.
- Het verloop van het ongeval is buitengewoon moeilijk, en in sommige gevallen zelfs onmogelijk te vervolledigen op het ongevallenformulier<sup>96</sup>.
- Bepaalde variabelen van het ongevallenformulier werden niet of foutief ingevuld.

<sup>96</sup> Te begrijpen als het gedeelte van de ISLP waarin de variabelen van het verkeersongevallenformulier zijn hernomen, omdat de papieren versie van het formulier niet meer wordt gebruikt

Dikwijls is de agent die het ongeval in ISLP ingeeft niet dezelfde als de verbaliserende agent. Het nazicht van de ingegeven informatie door een lid van de ploeg die het ongeval heeft vastgesteld zou het aantal fouten kunnen beperken. Voor een verbetering van de zorgvuldigheid waarmee de gegevens worden ingegeven is een ISLP-vorming noodzakelijk evenals een snellere aanpassing van de software aan de noden van de politie en een sensibilisering van deze laatste over het nut en het belang om te kunnen beschikken over kwalitatieve gegevens. Het verkeersongevallenformulier is gedeeltelijk achterhaald en moet absoluut worden herbekeken.

### 3. DE TIJDSPANNE WAARBINNEN DE GEGEVENS BESCHIKBAAR MOETEN ZIJN

De officiële verkeersongevallenstatistieken voor 2009 werden pas officieel beschikbaar gesteld in april 2011

Rekening houden met de tijd die nodig is voor het onderzoek van deze gegevens, kunnen de eerste analyses pas 2 jaar na de invoering van de laatste ongevalgegevens afgerond worden. Dit is veel te lang, vooral voor de lokaliserende van de ongevalgevoelige zones.

De Brusselse regering dringt er dan ook op aan bij haar federale ambtgenoot dat deze tijdsperiode sterk zou ingekort worden door een verbetering van de procedures voor het ingeven van de gegevens enerzijds en van de samenwerking tussen de federale politie, het Parket (voor de doden 30 dagen) en de AD SEI van de FOD Economie anderzijds. Deze goede samenwerking zal eveneens toelaten het aantal dossiers doden 30 dagen te beperken tot de « onbekende » omstandigheden gezien die niet gelinkt zijn aan een ongevalformulier van de politie.

Tegelijkertijd, zal het Gewest proberen, samen met de federale politie en de 6 politiezones, een procedure uit te werken om over een kaart van de letselongevalgevoelige zones te kunnen beschikken.

#### INDICATOREN

- Aantal doden 30 d. die niet gelinkt zijn aan een ongevalformulier van de politie, kwaliteit van de gegevensbank,
- Aandeel van ingegeven ongevallen die werkelijk lokaliseerbaar zijn

## ACTIES

### » *De activiteiten van de werkgroep « kwaliteit van de ongevalstatistieken » voortzetten.*

Deze werkgroep, die zich inschrijft in het kader van het gewestelijk overleg (zie 9.2), heeft als opdracht alle mogelijke nuttige voorstellen te formuleren die kunnen bijdragen tot een kwaliteitsverbetering van de statistieken van de letselongevallen en van hun kaart in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij is minstens samengesteld uit vertegenwoordigers van de politiezones, van de Gedeconcentreerde Coördinatie- en Steundirecties van Brussel, van Mobiel Brussel, van het Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid en andere organisaties die nuttig worden geacht. Hij is er voornamelijk op gericht :

- Het doeltreffend invullen te verzekeren van de verkeersongevallenformulieren in de 6 politiezones en de kwaliteit van het ingeven van de ongevallen te verbeteren. Hiervoor zal de werkgroep in samenwerking met het Gewest, de federale politie en de werkgroep « statistiek » van de FCVV, voor elke zone de “zwakheden” identificeren en proberen te verhelpen. Door bijvoorbeeld vormingen te organiseren voor ISLP en over het nut van kwaliteitsvolle ongevalstatistieken, of door een procedure op punt te stellen voor de controle van een beperkt aantal essentiële punten van de ingegeven dossiers door de verbaliserende agent, enz.
- Een structuur te creëren voor de uitwisseling van de gegevens tussen alle actoren op het niveau van het Gewest en van een gewestelijk statistisch instrument.
- Een gewestelijke kaart te realiseren van de letselongevallen op basis van de gegevens van de 6 politiezones en de federale politie. Om de opvolging van de informatie over de gehospitaliseerde gewonden te verbeteren zal een overeenkomst worden voorgesteld aan de ziekenhuizen om een spoedarts aan te duiden die zal optreden als tussenpersoon met de politie.

### » *Tegen 2020, beschikken over een lokalisatiesysteem van de ongevallen op basis van GPS coördinaten.*

De modaliteiten van dit systeem moeten worden besproken met de politiezones om tegemoet te komen aan hun noden. Het kan ofwel mobiel (meeneembaar) zijn ofwel uitgaan van de lokalisatie op een digitale kaart. Dit systeem, dat zowel soepel als gebruiksvriendelijk moet zijn, moet de kaart gemakkelijk en het aantal lokaliseerbare ongevallen verhogen, op basis van de gegevensbank.

### » *Het aantal verkeersslachtoffers dat in de Brusselse ziekenhuizen wordt opgenomen nagaan om de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem beter te kunnen inschatten.*

Dit onderzoek zou het mogelijk moeten maken de onderregistratie te evalueren van de zwaar gewonden en misschien van de doden als gevolg van een verkeersongeval, en eveneens toelaten de verdeling per type weggebruikers in deze onderregistratie beter te begrijpen. Dit onderzoek zal namelijk de gegevensbanken van de ziekenhuizen naast deze van de politie leggen.

### » *Het Gewest zal er bij de federale instanties op aandringen om :*

- Het verkeersongevallenformulier zo snel mogelijk aan te passen volgens de aanbeveling van AGORA en de werkgroep « statistiek » van de FCVV.
- Een beschrijving van de bewegingen van de weggebruikers op het ogenblik van het ongeval te voorzien onder een grafische vorm.
- De volledige procedure voor het vrijgeven van de gegevens te versnellen
- Het voor de organisaties, die door het Gewest belast werden met het opmaken van gedetailleerde ongevalanalyses, gemakkelijker maken om toegang te hebben tot de processen verbaal van de ongevallen.

## 8.2. Een regelmatig beheer van de statistische gegevens en van hun evolutie is gewaarborgd en beschikbaar gesteld



Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt niet over systematische en geactualiseerde analyses van de gegevens van de letselongevallen. Het Observatorium van de verkeersveiligheid (BIVV) heeft 2 rapporten gerealiseerd over de evolutie van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het recentste betreft de statistieken van 2000 tot 2007. De DIRCO van de federale politie heeft eveneens een statistische analyse gemaakt in 2009.

Om het verkeersveiligheidsbeleid te kunnen evalueren en aan te passen aan de veranderende uitdagingen, is het absoluut nodig te kunnen beschikken over een monitoring van de verkeersveiligheid die gebaseerd is op recente en betrouwbare gegevens.

Daarom moet het Gewest alles in het werk stellen om te beschikken over zo recent mogelijke gegevens, om deze te analyseren of te laten analyseren en het resultaat van deze analyses beschikbaar te stellen in het kader van een jaarlijkse gewestelijke statistische balans met bijhorende kaart van de letselongevallen.

Hiervoor is een nauwe samenwerking met de Gedeconcentreerde Coördinatie- en Steundirecties van noodzakelijk.

### INDICATOREN

- Bestaan van een cartografische voorstelling van de letselongevallen
- Bestaan van een jaarlijkse statistische balans, beschikbaarheid over ten minste één gewestelijke verkeersveiligheidsanalist.

### ACTIES

#### » Een gewestelijke structuur oprichten, de lokale structuren voor de analyse van de verkeersveiligheid ondersteunen.

Deze structuur zal ten minste beschikken over een analist voor vragen over de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die nauw zal samenwerken met de DIRCO. Ze zal onder andere als taak hebben :

- een dynamische en geactualiseerde kaart te realiseren van de verkeersongevallen;
- jaarlijks een gewestelijke en gedetailleerde verkeersveiligheidsbalans op te maken tegen de maand juni van het volgend jaar ;
- in de mate van het mogelijke, de indicatoren van de risico-expositie van de verschillende weggebruikers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor te stellen, bij voorbeeld gebaseerd op de tijd die elk van hen in het verkeer heeft doorgebracht eerder dan op het aantal afgelegde kilometers.



### 8.3. Gedetailleerde studies over de belangrijkste uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid, laten toe deze uitdagingen op doeltreffende wijze aan te gaan en het resultaat van het gevoerde beleid te evalueren

De statistische analyse laat toe de belangrijkste verkeersveiligheidsuitdagingen van het Gewest aan het licht te brengen. De statistische gegevens volstaan echter vaak niet om de complexiteit van de ongevallen te vatten en schieten te kort als basis voor het nemen van doeltreffende maatregelen.

Het gewest zal rond een aantal thema's die gelinkt zijn aan bijzondere uitdagingen, die voornamelijk gekozen worden op basis van de jaarlijkse statistische balans, diepteonderzoek uitvoeren van de letselongevallen en hun omstandigheden. Dit onderzoek heeft als doel bepaalde actiepunten te definiëren om het aantal slachtoffers te verminderen van de categorie onderzochte ongevallen. Ze zullen zich baseren op de analyse van de 'processen verbaal van de politie, op maatregelen die op het terrein werden gerealiseerd of op elke pertinente informatie.

Het gewest zal alle nuttige maatregelen nemen om de toegang tot de volledige dossiers van de 'processen verbaal van de politie te vergemakkelijken indien dit nodig moest blijken voor het onderzoek.

Verschillende onderzoeken zullen eveneens het effect op de verkeersveiligheidsacties van het Brussels Hoofdstedelijk gewest kunnen evalueren. Bij voorbeeld: wat zijn de effecten van de aanleg van een rotonde (onderzoek voor en na)? Zijn de resultaten van de inrichting van de schoolomgevingen bevredigend?

#### INDICATOREN

- Aantal gedetailleerde ongevalanalyses.

#### ACTIES

- » **Om de 18 maanden ten minste één gedetailleerd ongevalonderzoek van een prioritair probleem (toegang tot de processen verbaal of snelle interventie ter plaatse)**

Bij voorbeeld: ongevalomstandigheden van voetgangers die oversteken op een lichtengeregeld voetgangersoversteekplaats, motorongevallen waarbij alleen de motorrijder is betrokken, ongevallen met scholieren op hun weg naar school.

- » **Ongevalanalyses voor en na bepaalde soorten (her)inrichtingen of na nieuwe beleidsmaatregelen teneinde hun impact te kunnen bepalen.**

Dit soort onderzoek kadert in een logische evaluatiecultuur en laat toe toekomstige acties beter in te schatten.

- » **Het belang onderzoeken van het oprichten van een multidisciplinaire ploeg belast met onderzoek naar de omstandigheden van de zwaarste ongevallen korte tijd nadat ze hebben plaatsgevonden en gebaseerd op buitenlandse ervaringen.**

Deze niet-permanente ploeg, zou bijvoorbeeld kunnen samengesteld zijn uit personen uit de politiezones, de federale politie, het Parket, Mobiel Brussel, het BIVV en de hulpdiensten.







## DE VERKEERSVEILIGHEID VERANKEREN IN DE CULTUUR EN DE ADMINISTRATIEVE- EN BELEIDSSTRUCTUREN

- 9.1. De verkeersveiligheid wordt verheven tot de rang van “zaak van gewestelijk belang” door de gewestregering en de gemeentelijke executieven en maakt in die zin deel uit van een transversaal beleid
- 9.2. De organisatiestructuren laten toe een geïntegreerd en transversaal verkeersveiligheidsbeleid te voeren
- 9.3. De institutionele actoren spelen een voorbeeldrol
- 9.4. De geïdentificeerde doelgroepen ontvangen een geschikte voorlichting en/of vorming inzake verkeersveiligheid
- 9.5. Het grote publiek is gesensibiliseerd voor de verkeersveiligheid door aangepaste en regelmatige boodschappen
- 9.6. De functie “verkeer” is opgewaardeerd op alle niveaus van de handavingsketting
- 9.7. De bijstand aan verkeersslachtoffers is verbeterd
- 9.8. Initiatieven en goede praktijken op het vlak van verkeersveiligheid worden gestimuleerd en beloond

# 9. DE VERKEERSVEILIGHEID VERANKEREN IN DE CULTUUR EN DE ADMINISTRATIEVE- EN BELEIDSSTRUCTUREN

In de context van de “Vision Zero”-aanpak op lange termijn die dit plan ondersteunt, moet de verkeersveiligheid **een prioriteit** worden van het **gewestelijke beleid**, net als de mobiliteit. Deze verandering van invalshoek is zeer belangrijk om de nieuwe verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken die voortvloeien uit de snelle toename van het aanbod van het openbaar vervoer, het toegenomen gebruik van tweewielers en het stijgende aantal voetgangers (zie Iris II-plan). **Iedereen moet zich doeltreffend en veilig kunnen verplaatsen in Brussel, ongeacht de gekozen vervoerswijze.** Het Gewest moet zorgen voor de nodige samenhang tussen de eisen op het vlak van verkeersveiligheid en de andere beleidslijnen, maar moet ook toezien op de coördinatie

van de vele betrokken institutionele actoren. Hiervoor moeten de bestaande organisatorische structuren worden aangepast.

Bovendien houdt de “Vision Zero”-aanpak in dat de verkeersveiligheid **de verantwoordelijkheid wordt van allen**: de overheden en de leveranciers van producten of diensten, uiteraard, maar ook de weggebruikers. Ieder speelt op zijn niveau een rol in de verkeersveiligheid, die van zichzelf en die van de anderen: de personen die hij vervoert, die zijn pad kruisen, die voor hem werken.. Het Gewest moet ook de nodige maatregelen treffen om deze cultuur van gedeelde verantwoordelijkheid te verspreiden..

## 9.1. De verkeersveiligheid wordt verheven tot de rang van “zaak van gewestelijk belang” door de gewestregering en de gemeentelijke executieven en maakt in die zin deel uit van een transversaal beleid

In Frankrijk werden spectaculaire verbeteringen geboekt in termen van mensenlevens die werden gespaard, sinds de verkeersveiligheid een zaak van allen is geworden, te beginnen met de top van de Staat<sup>97</sup>. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een sterk politiek engagement een voorafgaande en noodzakelijke voorwaarde voor het halen van de doelstellingen van het actieplan en, bijgevolg, voor een sterke vermindering van het aantal slachtoffers.

De verkeersveiligheid gaat ons allen aan, en moet ons ook allemaal aangaan. Zowel in het dagelijks beheer (bijvoorbeeld: keuze van dienstvoertuigen die bij botsingen minder gevaarlijk zijn voor de kwetsbare weggebruikers, opleidingen voor het personeel, enz.), als bij het nemen van meer politieke beslissingen kan iedereen op zijn schaal het welslagen van het actieplan beïnvloeden.



<sup>97</sup> “Ik zou mijn stempel willen drukken op deze vijfjarige ambtsperiode met drie grote werken die niet van steen zijn. In de eerste plaats de strijd tegen de verkeersonveiligheid..”, Toespraak van Jacques Chirac, President van de Republiek, 14 juli 2002.

### ACTIES

- » **De verkeersveiligheid uitdrukkelijk opnemen in de bevoegdheden van een van de Ministers of Staatssecretarissen van de gewestregering.**
- » **Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de gemeenten moet een sterk publiek engagement worden genomen voor een ambitieuze doelstelling van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.**  
De gewestregering en de gemeenten moeten ruim communiceren over het gewestelijke verkeersveiligheidsplan: de krachtlijnen van het plan (Vision Zero – gedeelde verantwoordelijkheid), de concrete doelstellingen die moeten worden bereikt tegen 2020, de middelen die zullen worden ingezet.  
De concrete modaliteiten voor uitvoering van dit engagement moeten door de Regering worden vastgelegd.  
Bepaalde bevoegdheidsdomeinen leunen sterker aan bij de verkeersveiligheid dan andere, maar een aantal maatregelen kan door iedereen in aanmerking worden genomen: keuze van dienstvoertuigen met het oog op de veiligheid van de passagiers en kwetsbare weggebruikers, aanbod van opleidingen rond preventief rijden voor het personeel, intern overnemen van gewestelijke communicatiecampagnes,...
- » **Het actieplan voor verkeersveiligheid 2011-2020 opnemen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.**
- » **De gemeenten aanmoedigen om een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen.**

## 9.2. De organisatiestructuren laten toe een geïntegreerd en transversaal verkeersveiligheidsbeleid te voeren



Bij de evaluatie van het actieplan 2007-2010 hebben de actoren in de werkgroepen het gebrek aan coherentie tussen de verschillende gewestelijke beleidslijnen die een impact hebben op de verkeersveiligheid - lagere overheden, ruimtelijke ordening, openbare werken, mobiliteit, enz. – duidelijk aangestipt als problematisch. Om succesvol te zijn moet een verkeersveiligheidsbeleid kloven dicht en tegenstellingen oplossen.

### ACTIES

#### » *Het permanent institutioneel overleg over verkeersveiligheid nieuw leven inblazen op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

Zijn hierin met name vertegenwoordigd (of zullen dit zijn): de Gewestregering, de Gouverneur, de verschillende departementen van Mobiel Brussel, de andere gewestbesturen (in elk geval: het BROH, Leefmilieu Brussel, het Bestuur Plaatselijke Besturen, ...), de maatschappijen voor openbaar vervoer, de gemeenten, de politiezones, de Coördinatie- en Steundirecties (CSD) van de Federale Politie van Brussel, de Wegpolitie (WPR), het Parket en de Politierechtbank van Brussel; de DBDMH; het BIVV.

Het heeft de taak :

- de uitvoering van het geïntegreerd beleid inzake verkeersveiligheid te coördineren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en toe te zien op de transversaliteit ervan (de verkeersveiligheidsdoelstelling moet door iedereen worden gedeeld), rekening houdend met onder meer: 1° het Actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 van de SGVV; en 2° de aanbevelingen van het raadgevend orgaan dat moet worden opgericht met betrekking tot de verkeersveiligheid (zie lager);
  - de uitwisseling van informatie en expertise te bevorderen
- Specifieke transversale werkgroepen zullen worden opgericht in het kader van dit overleg, in navolging van de werkgroep «Kwaliteit van de statistieken en cartografie» die reeds bestaat

#### » *Het gewicht en de transversaliteit van de verkeersveiligheid binnen het gewestbestuur versterken.*

- De vaste medewerkers van de huidige Cel Verkeersveiligheid moeten versterking krijgen, op korte termijn (2011 en 2012), opdat deze cel de leiding zou kunnen voeren over het gewestelijk plan voor verkeersveiligheid tegen 2020 en over de taken die eruit voortvloeien. De cel moet bovendien beschikken over de nodige budgetten om de uitvoering van het actieplan te coördineren.
- Op middellange termijn zou een Directie Verkeersveiligheid opgericht kunnen worden binnen Mobiel Brussel, in het kader van een globale evaluatie van de structuur van Mobiel Brussel.
- De Cel Verkeersveiligheid moet systematisch worden betrokken bij alle projecten van heraanleg van de gewestwegen. De adviezen van de cel maken noodzakelijk deel uit van het aanlegdossier, conform doelstelling 6.4. Indien er een globaal mobiliteitsadvies gegeven is door Mobiel Brussel moeten het advies van de cel verkeersveiligheid daarin geïntegreerd worden. De cel blijft ook werken aan de ontwikkeling van een communicatie- en repressiebeleid met betrekking tot verkeersveiligheid, en blijft hier ook bij betrokken.

#### » *Een raadgevend orgaan inzake verkeersveiligheid invoeren*

Dit orgaan heeft in de eerste plaats een adviserende en deskundige rol. Het wordt geraadpleegd door de Regering of door het permanent institutioneel overlegorgaan inzake verkeersveiligheid (zie hoger). Het kan ook adviezen geven op eigen initiatief.

Praktisch zou deze raadgevende commissie de vorm kunnen aannemen van een ondercommissie van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie of een volledig apart orgaan kunnen vormen.

### 9.3. De institutionele actoren spelen een voorbeeldrol



Met betrekking tot de verkeersveiligheid spelen de institutionele actoren een voorbeeldrol, vooral wat de naleving van de regels betreffende de gordeldracht, het rijden onder invloed en het telefoneren aan het stuur betreft, maar ook op het vlak van de naleving van de voorrangs- en parkeerregels, het in acht nemen van veilige afstanden (onder andere ten opzichte van de zwakke weggebruikers), enz. Dit geldt vooral voor de organisaties waarvan de voertuigen identificeerbaar zijn, maar ook voor alle personen die zich voor hun werk moeten verplaatsen.

#### ACTIES

» ***De sleutelementen van het Actieplan Verkeersveiligheid 2011- 2020 op grote schaal verspreiden onder alle institutionele actoren.***

» ***De institutionele actoren erop wijzen dat zij het voorbeeld moeten geven in het verkeer. Verkeersveiligheid opnemen in het dagelijkse beheer van de gewestelijke en paragewestelijke besturen.***

Deze problematiek werd behandeld via acties die aan bod komen in de vorige hoofdstukken, waaronder :

- Het valoriseren van de voorbeeldrol van de politie en de overheden met betrekking tot het dragen van gordel en helm (zie 2.3).
- Het organiseren van gerichte opleidingen rond preventief rijden, voor de ondernemingen, de overheidsbesturen en de maatschappijen voor openbaar vervoer (zie 4.1).
- Het organiseren van gerichte opleidingen over de regels voor verkeersveiligheid en de specifieke eigenschappen van de verschillende weggebruikers, ten behoeve van de ondernemingen, de maatschappijen voor openbaar vervoer en verschillende nader te bepalen besturen of paragewestelijke instellingen (zie 4.2).
- In de opleidingen van de chauffeurs van het openbaar vervoer, de taxi's en de voertuigen van het Gewest een inleving in de omstandigheden van de verschillende weggebruikers voorzien (zie 5.9)..

» ***Verkeersveiligheidsdoelstellingen opnemen in het beheerscontract van de MIVB.***



## 9.4. De geïdentificeerde doelgroepen ontvangen een geschikte voorlichting en/of vorming inzake verkeersveiligheid

Tal van opleidings- of bewustmakingsacties worden beschreven onder doelstellingen 1 tot 6. Ze hebben betrekking op uiteenlopende thema's (snelheid, preventief rijden, risico's nemen, specifieke eigenschappen van de verschillende types van weggebruikers, weginrichting, kennis van verkeersregels, enz.) en richten zich tot uiteenlopende doelgroepen: projectauteurs, bouwplaatsinspecteurs, professionele chauffeurs, interveniënten in scholen, 55-plussers, enz. Deze acties dragen – net als degene die hieronder zijn opgenomen – bij tot een verspreiding van een cultuur van verkeersveiligheid.

### ACTIES

» **Regelmatische organisatie van studiedagen over de meest recente ontwikkelingen van de kennis inzake verkeersveiligheid in een stedelijke omgeving**

Deze studiedagen hebben betrekking tot zowel de infrastructuur als de controletechnieken, de voorzieningen voor technische preventie en de communicatie.

» **De Gemeenschappen aanmoedigen om zich aan te sluiten bij de programma's voor verkeers- en mobiliteitseducatie**

De integratie van de verkeers- en mobiliteitseducatie in het lessenpakket vormt een uiterst belangrijke uitdaging, niet alleen in termen van verkeersveiligheid, maar ook om te leren omgaan met mobiliteit. Goede gedragingen in het verkeer kunnen we immers pas aannemen op lange termijn, na tal van ervaringen op het terrein. De School heeft dus een belangrijke taak, met name omdat alle jongeren zo een gemeenschappelijke basiscursus zouden kunnen krijgen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet er onder andere op aandringen bij de Franse Gemeenschap dat de verkeersveiligheid moet worden opgenomen in de "competentiesokkels" en de "eindcompetenties".

» **Eenplatform invoeren voor verkeers- en verkeersveiligheidseducatie**

De Cel (toekomstige Directie) Verkeersveiligheid zal instaan voor het organiseren van de uitwisseling van goede praktijken tussen de 2 gemeenschappen en de andere betrokken actoren (gemeentelijke inrichtende machten, verenigingen, ...).

» **Informatie over het thema verkeersveiligheid verstrekken aan de media**

Het doel is duidelijk te maken waarom bepaalde maatregelen werden getroffen in het kader van het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid (weginrichtingen, controles, ...) en zo, 1° een informatieverwerking aan te moedigen die ook de preventiedoeleinden ten goede komt; 2° de verspreiding van contraproductieve informatie zoveel mogelijk te vermijden (vb. luisteraars die worden aangemoedigd om de locatie van mobiele snelheidscontroles te melden).



## 9.5. Het grote publiek is gesensibiliseerd voor de verkeersveiligheid door aangepaste en regelmatige boodschappen

Verkeersveiligheid gaat iedereen aan. Iedereen kan op zijn niveau een steentje bijdragen om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Een voorzichtig gedrag aannemen, even stilstaan bij de eigen manier van rijden, rekening houden met de andere weggebruikers, zich verzetten tegen de toenemende agressiviteit ...

Naargelang van bijvoorbeeld de leeftijd, het geslacht, de vaardigheden en de verplaatsingswijzen zijn de risico's anders, en dus ook de gedragingen die moeten worden gewijzigd. De bewustmaking van het grote publiek moet rekening houden met deze specifieke eigenschappen om de juiste personen te bereiken met de juiste boodschap.

Hoofdstukken 1 tot 5 voorzien een aantal bewustmakingscampagnes over de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's. De hieronder opgenomen acties vormen een aanvulling.



### ACTIES

#### » **Het internet gebruiken als middel om het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020 in de aandacht te brengen**

Op de portaalsite van het Gewest zal een rubriek «mobiliteit en verkeersveiligheid» worden ontwikkeld. De website van Mobiel Brussel zal een rubriek «verkeersveiligheid» omvatten, met daarin :

##### 1) duidelijke en overzichtelijke informatie over het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020, met :

- de essentiële gegevens betreffende de evolutie van de toestand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de specifieke Brusselse context (verhoudingsgewijs veel voetgangers onder de slachtoffers, ...);
- de zeer concrete doelstellingen in termen van reductie van het aantal slachtoffers tegen 2020;
- de thematische subdoelstellingen: terugdringen van het rijden onder invloed, overdreven snelheid, enz.
- de belangrijkste acties die moeten worden opgezet door de verschillende betrokken actoren;
- de link naar de (nog te ontwikkelen) website om de gebreken van de wegen te identificeren (zie hoofdstuk 5.1.).

##### 2) de aankondiging en de voorstelling van de door de Cel Verkeersveiligheid opgezette acties, alsook van de boodschappen over verkeersveiligheid en herhalingen van de verkeersregels.

Een link naar deze website moet worden opgenomen op zoveel mogelijk websites van mobiliteits- en verkeersveiligheidsactoren: verenigingen, ondernemingen, transportbedrijven (privé of publieke), ...

#### » **De communicatie in de scholen en de gemeenten afstemmen op de specifieke kenmerken van de wijken (taal, boodschap aanpassen aan sociaal-culturele criteria, ...)**

Ongeacht de boodschap die moet worden verspreid, moet, met het oog op de efficiëntie, gedifferentieerd worden gecommuniceerd in functie van de lokale realiteit. De steun van de gemeenten en de verenigingen is essentieel om dit tot een goed einde te brengen.

#### » **De meest aangewezen middelen gebruiken om de boodschap over verkeersveiligheid te verspreiden onder de gebruikers, door de gebruikte media af te stemmen op de doelgroepen**

De keuze van communicatiemiddelen moet worden gemaakt op basis van de doelgroep (vb. jongeren - sociale netwerken) en op basis van de specifieke sociale en gedragskenmerken van de betreffende doelgroep (vb. jongeren – risico's nemen, gebrek aan ervaring).

#### » **Partnerschapovereenkomsten sluiten met de belangrijkste media (schriftelijk, radio en tv), om een maximale impact te garanderen rond het thema verkeersveiligheid.**



## 9.6. De functie “verkeer” is opgewaardeerd op alle niveaus van de handhavingsketting



Alle actoren van de handhavingsketen (politie en gerecht) spelen een sleutelrol in het verkeersveiligheidsbeleid. Een gedragswijziging bij de weggebruikers, in de zin van een toegenomen voorzichtigheid en verantwoordelijkheidsgevoel, vereist noodzakelijkerwijs een voldoende hoog controleniveau om ontradend te zijn, en daarnaast snelle, systematische en aangepaste sancties (zie hoofdstuk 7).

De politieagenten dragen overigens de grootste verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de ongevallenstatistieken omdat zij de aangifteformulieren invullen die in de database van de FOD Economie worden ingevoerd. Het Parket levert een bijdrage door de gegevens te verstrekken over de personen die binnen de 30 dagen na een ongeval overlijden. Aangezien de evaluatie en de herdefinitie van het gevoerde beleid grotendeels afhangen van de ongevallenstatistieken, is het belangrijk dat deze zo volledig en nauwkeurig mogelijk zijn (zie hoofdstuk 8).

De functie verkeer wordt nog te vaak beschouwd als weinig prestigieus, en verdient dus zeker versterking en herwaardering.



### ACTIES

» **De opleiding van politieagenten in het domein van het verkeer verbeteren, op het niveau van zowel de basisopleiding als de voortgezette opleiding**

> **Basisopleiding:** het Gewest vraagt de federale staat de basisopleiding aan te passen om rekening te houden met de volgende opmerking :

- het beoordelingssysteem moet worden herzien om te vermijden dat een kandidaat wordt toegelaten die minder dan 50 % heeft gehaald op een vak (in dit geval, het verkeer);
- een praktische module over het opstellen van een bekeuring moet worden voorzien;
- een opleidingssessie over het aangifteformulier lichamelijk ongeval moet worden gegeven door een van de organisaties die de gegevens ervan gebruiken (BIVV, FOD Economie, Coördinatie- en Steundirectie van de Federale Politie, ...): waarvoor dient het? Hoe moet het correct worden ingevuld? Ook voorzien dat de informatie wordt “teruggespeeld” naar de agenten van de verkeersdiensten.

> **Voortgezette opleiding:** verkeersveiligheidsmodules voorzien.

» **Een interne bewustmakingscampagne organiseren die erop gericht is het belang van de taak van de politie in het domein van de verkeersveiligheid te benadrukken**

» **De invoering van de 7de basisfunctie (verkeer) voor de lokale politie beoordelen**

» **Actief pleiten op het federale niveau voor een herwaardering van de verkeersdiensten van het Parket en van de politierechtbank**

In dit opzicht, zie ook hoofdstuk 7.1

## 9.7. De bijstand aan verkeersslachtoffers is verbeterd



### ACTIES

- » *Alle weggebruikers aanmoedigen om een EHBO-opleiding te volgen*
- » *Overeenkomsten sluiten met de Brusselse ziekenhuizen voor een betere traceerbaarheid van de overlijdens binnen de 30 dagen en van de zwaargewonde verkeersslachtoffers*
- » *Het onthaal harmoniseren binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (slachtoffers, familie van slachtoffers)*
- » *De interventies op het terrein verbeteren bij ongevallen met dodelijke of zwaargewonde slachtoffers.*

Het gaat om :

- Onthaal en emotionele ondersteuning van de slachtoffers en hun naasten
- Begeleiding bij het brengen van het slechte nieuws en bij het laatste eerbetoon aan de overledene
- Begeleiding bij de verschillende stappen
- Verwijzing naar gespecialiseerde hulpverlenende instanties.

- » *De politiemensen sensibiliseren rond slachtofferzorg en het brengen van het slechte nieuws*

De notie slachtofferzorg is recentelijk opgedoken in de actieprogramma's rond verkeersveiligheid (met name het programma 2011-2020 van de Europese Commissie). Het Gewest heeft weinig vat op de kwaliteit en de termijnen van de interventies van de hulpdiensten. Wat het wél kan doen, is zoveel mogelijk mensen aanmoedigen om een EHBO-opleiding te volgen, om de kans te vergroten dat verkeersslachtoffers correct worden behandeld in afwachting van de aankomst van de hulpdiensten. We weten dat de eerste minuten het belangrijkste zijn, bij zware ongevallen.

Bovendien kunnen de procedures worden geharmoniseerd en kan er een samenwerking komen tussen de partners (politie, ziekenhuizen, ...) op schaal van het Gewest



## 9.8. Initiatieven en goede praktijken op het vlak van verkeersveiligheid worden gestimuleerd en beloond

Verscheidene interessante en innoverende initiatieven in termen van verkeersveiligheid worden spontaan voorgesteld in de buurtverenigingen, in de ondernemingen of tijdens evenementen zoals de Week van de Mobiliteit. Het Gewest ondersteunt deze initiatieven en moedigt ze aan.

### ACTIES

#### » *Een Brussels verkeersveiligheidslabel voor de ondernemingen creëren*

Het Brussels verkeersveiligheidslabel is bedoeld om ondernemingen te belonen die acties rond verkeersveiligheid hebben opgezet in hun onderneming. De geldigheidsduur van het label zou 3 jaar zijn. Het label kan worden vernieuwd op basis van een nieuw dossier.

#### » *Een Brussels verkeersveiligheidslabel voor de scholen creëren*

Het Brussels verkeersveiligheidslabel is bedoeld om de lagere scholen te belonen die actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid. Het doel van dit label is het gedrag van de kinderen en hun ouders te verbeteren. De scholen leren de kinderen hoe ze zich veilig kunnen verplaatsen in het verkeer, en stellen een verkeerseducatieplan op per niveau.

#### » *De ontwikkeling van vernieuwende en participatieve initiatieven die gericht zijn op een betere verkeersveiligheid stimuleren*

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doet oproepen tot het indienen van projecten om vernieuwende initiatieven aan te moedigen. Deze projectoproepen kunnen worden gedaan in een reeds bestaand kader, zoals de Week van de Mobiliteit



# BIBLIOGRAFIE

## NAAR EEN NULVISIE

- *Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes*, SWOV-Factsheet, Leidschendam, februari 2010.
- *De balans opgemaakt, Duurzaam veilig 1998-2007*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, 2009, 68 p.
- *Safe Traffic, Vision zero on the move*, Vägverket, 20 p. ([www.visionzeroinitiative.com](http://www.visionzeroinitiative.com)).
- *Vision zero: Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries*, Whitelegg J. and Haq G., SEI, 2006, 115 p.

## DE “VERKEERSVEILIGHEIDSUITDAGINGEN”

- *Gisements de sécurité routière*, R. Guyot, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Direction de la recherche et des affaires scientifiques, mai 2002, 320 p. ([www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/024000546/index.shtml](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/024000546/index.shtml)).

## DE SNELHEID VERMINDEREN

- Dossier *Overdreven en onaangepaste snelheid* van het verslag van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2007 ([www.fcvv.be](http://www.fcvv.be)).
- Elvik, R., Christensen, P. & Amundsen, A. (2004), *Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model*. TØI report 740/2004. Institute of Transport Economics TOI, Oslo.
- *Het observatorium van de zones 30*, IBSR, 2007.
- Observatoire de la Sécurité Routière, *Mesures d'attitudes en matière de sécurité routière*, IBSR, 2009. ([bivvweb.ipower.be/Observ/FR/Mesures%20d'attitudes%202009.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/Mesures%20d'attitudes%202009.pdf)).
- Observatoire des zones 30, *Mobilitésgids nr 26*, herfst 2009, p. 10-12.
- Rosén E., Sander U., *Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*. *Accident Analysis and Prevention* 41 (2009), 536-542.
- *The relation between speed and crashes*, SWOV Fact sheet, April 2009.
- *Vers une gestion optimale de la vitesse dans les tunnels et sur les grands axes de la Région de Bruxelles-Capitale*, », technisch verslag opgesteld op verzoek van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, BIVV, 5-2007.

## DE GORDELDRACHT, HET CORRECTE GEBRUIK VAN TOESTELLEN OM KINDEREN TE VERGRENDELEN EN HET GEBRUIK VAN DE HELM VERHOGEN

- Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Dossier: *veiligheidsgordel en kinderbeveiligings*, 12 maart 2007 ([www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20veiligheidsgordel%20DEF.pdf](http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20veiligheidsgordel%20DEF.pdf)).
- Deloos H., *Lésions au niveau de la tête en cas d'accident de vélo*, UZ Leuven, 1998.
- Depireux J., *Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale*, Rapport final 2009, p. 14.

## HET RIJDEN ONDER INVLOED DRASTISCH VERMINDEREN

- *Belgian Toxicology and Trauma Study*, Belgian Society of Emergency and Disaster Medicine (BESEDIM), Toxicological Society of Belgium and Luxemburg (BLT), BIVV/IBSR, 1997.
- CFSR, *Staten Generaal van de Verkeersveiligheid 2007*. Dossier : *conduite sous l'influence de l'alcool*. Dossier : *rijden onder invloed van alcohol*. SWOV Fact sheet, Leidschendam, 2009
- *Driving under the influence of drugs and medicines*, SWOV Fact sheet, Leidschendam, 2009.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), 2007 selected issue – *Drugs and driving*, Luxembourg.
- BIVV, *Nationale gedragsmeting «Rijden onder invloed van alcohol» - 2007, 2009*. Voor de gegevens 2009 : [bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/newsletter\\_9.htm](http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/newsletter_9.htm).
- M.P.M Mathijssen, *Drink driving policy and road safety in the Netherlands: a retrospective analysis*, SWOV, Transportation Research Part E 41, 2005, 395-408.
- M.P.M Mathijssen et S. Houwing, *EU Research Project IMMORTAL: The risk of drink and drug driving; results of a case-study conducted in the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2005.
- SafetyNet (2009), *Alcohol – Web text*, retrieved 19/01/2011 ([ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm)).
- SARTRE 3 report, *European drivers and road risk, Report on principal results*, INRETS, Paris, 2004.

### **VALORISEREN EN STIMULEREN VAN VOORZICHTIG EN ANTICIPEREND GEDRAG. TERUGDRINGEN VAN GEVAARLIJK EN ONAANGEPAST GEDRAG**

- Boulanger, A., A. Attitudemeting verkeersveiligheid. *Evoluties sinds 2003-2006*, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009.
- *Gisements de sécurité routière*, volume 1, Direction de la recherche et des Affaires scientifiques et techniques (DRAST) et Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer (METLTM), Paris, 2002, p. 59.
- J. De Rycker et L. Doughan, *La publicité pour les produits alimentaires et des boissons non alcoolisées auprès des enfants*, dans *Education Santé*, n°247, juli-augustus 2009, p. 18.
- U. Meesmann, S. Boets & M. Tant, *MP3 players and traffic safety "State of Art"*, Observatorium voor de Verkeersveiligheid Brussel, 2009, p. 41-42.
- Sterckmans, W., *Opiniemeting met betrekking tot verkeersveiligheidsattitudes*, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: voornaamste conclusies, in *De mobiliteitsgids*, nr. 27, lente 2010, p. 10-13.
- Toro F., *Insécurité routière, dans Insécurité : un premier état des savoirs*, Koning Boudewijnstichting, September 2003, pp. 115-142.
- Treat et autres, *Tri-level study of the causes of traffic accidents: final report – Executive summary*, Bloomington, in *Institute for Research in Public Safety*.

### **BESCHERMEN VAN DE KWETSBARE WEGGEBRUIKERS: VOETGANGERS, FIETTERS, BROMFIETTERS EN MOTORRIJDERS**

- *Ongevallen met fietsers in stedelijke omgeving. Drie jaar (1998-2000) letselongevallen met fietsers op gewestwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, BIVV 2006.
- *Ongevallen met voetgangers op een niet-lichtengeregelde voetgangersoversteekplaats*. Gedetailleerde analyse van ongevallen (2000-2005) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. BIVV 2009.
- *Advancing Sustainable Safety*. Wegman et al, 2006. SWOV, Leidschendam ([www.sustainable-safety.nl](http://www.sustainable-safety.nl)).
- *Onderzoek van de ongevallen tussen trams en voetgangers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, *Samenvatting*, BIVV, 2009
- Johan De Mol, *Slechts het topje van de ijsberg in Verkeerspecialist*, maart 2009.
- *Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur*, BIVV, 2005.
- *Fietsvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest nr. 4, Fietsvoorzieningen op rotondes en nr. 5*, BIVV, Brussel, 2009
- *Vademecum Personen met Beperkte Mobiliteit in de openbare ruimte*, Mobiel Brussel, 2008.

- *Voetgangersvademecum nr1 (te verschijnen) gewijd aan de wegbekledingen*.
- *Vademecum Personen met Beperkte Mobiliteit in de openbare ruimte*, Mobiel Brussel, 2008.
- *Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer*. SWOV – Fact sheet, februari 2011.

### **DE WEGEN EN STRATEN INTRINSIEK VEILIG MAKEN**

- *Het beheer van werven, Methodologische gids ter attentie van de beheerders*, De Katern van de Mobiliteitsgids nr. 3, Brussels Hoofdstedelijk Gewest – VSGB, september 2005.
- *Manuel de sécurité routière*, AIPCR, 2003.
- *Road safety audits*. Fact sheet, SWOV, 2009.

### **DE HANDHAVINGSKETING VERSTERKEN**

- M.W.T. Christoph, *Schatting van verkeersveiligheids-effecten van intelligent voertuigsystemen. Een Literatuurstudie*, SWOV, 2010.
- Observatoire national interministériel de la sécurité routière, *Evaluation de l'impact du Contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière* (2003-2005), maart 2006.
- Safetynet (2009), *Alcohol*, Web text retrieved 12/01/2011 ([ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm)).

### **DE KENNIS VAN DE ONGEVALLLEN MET SLACHTOFFERS EN HUN OMSTANDIGHEDEN VERBETEREN OM DOELGERICHTER EN EFFICIËNTER ACTIE TE ONDERNEMEN**

- Casteels Y., *Statistieken van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, De Mobiliteitsgids, nr. 27, lente 2010, blz. 4 tot 9.

# AFKORTINGEN

**ADSEI :**

Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie

**BVP :**

Bedrijfsvervoersplan

**BEV :**

Beperkt Eenrichtingsverkeerstraat

**BIVV :**

Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid

**BHG :**

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**BROH:**

Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting

**CEMA :**

Conseiller en mobilité-mobiliteitsadviseur

**CIBG :**

Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest

**DBDMH:**

Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

**DIRCO :**

bestuurlijke directeur-coördinator

**FCV :**

Federale Commissie Verkeersveiligheid

**FOD :**

Federale Overheidsdienst

**GEWOP :**

Gewestelijk Ontwikkelingsplan

**GMP :**

Gemeentelijk Mobiliteitsplan

**GPS :**

Global Positioning System

**GSM :**

Global System for Mobile Communications

**GSV :**

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening

**DGEWOP:**

Het duurzame gewestelijke ontwikkelingsplan

**ISA:**

Intelligent Speed Adaptor

**ISLP :**

Integrated System for The Local Police

**KCML :**

Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen

**MIVB :**

Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

**NIS :**

Nationaal Instituut voor de Statistiek

**OCW :**

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

**PV :**

Proces verbaal

**PVM :**

Persoon met verminderde mobiliteit

**SCD BRUSSEL :**

Directie van de gedeconcentreerde Steun- en Coördinatie dienst van Brussel

**SGVV :**

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

**SGVV BHG :**

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**TEC :**

Transport En Commun (Wallonië)

**URBIS:**

Brussels Urban Information System

**VCLP:**

Vaste Commissie van de Lokale Politie

**VICOM :**

Commerciële Snelheid

**VOF :**

Verkeersongevallen formulier

**VSGB :**

Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**WPR :**

Wegpolitie/Police de la Route

# LEXICON

**AANTAL ONGEVALLEN** : De verkeersongevallen met minstens één voertuig die lichamelijke schade toebrengt en die op de openbare weg gebeuren.

**AANTAL ONGEVALLEN MET DODEN** : De verkeersongevallen met minstens één persoon die ter plaatse overlijdt of VOOR zijn opname in het ziekenhuis. Noot : de ongevallen zijn geklasseerd volgens de graad van ernst.

**AANTAL ONGEVALLEN MET ZWAARGEWONDEN** : De verkeersongevallen met minstens één gewonde persoon waarvan de ernst een hospitalisatie van meer dan 24 uur vereist. Noot : de ongevallen zijn geklasseerd volgens de graad van ernst.

**AANTAL ONGEVALLEN MET LICHTGEWONDEN** : De verkeersongevallen met minstens één lichtgewonde persoon waarvan de ernst geen hospitalisatie van meer dan 24 uur vereist. Noot : de ongevallen zijn geklasseerd volgens de graad van ernst.

**AARD VAN HET ONGEVAL** : de aard van het ongeval heeft betrekking op de eerste aanrijding (vb. auto botst tegen een andere auto en dan tegen een boom: het betreft hier een aanrijding tussen twee weggebruikers).

**ALCOHOLTEST** : Ademtest die de opname van alcohol onthult. Mag geweigerd worden door de bestuurder, positief, negatief of niet uitgevoerd.

**BEBOUWDE KOM** : Een bebouwde kom is een plaats met gebouwen. Het begin van de bebouwde kom is aangeduid door een verkeersbord F1 en het einde door een verkeersbord F3.

**DAG VAN DE WEEK** : Maandag, dinsdag, woensdag enz

**DODE** : Elke persoon die overleed ter plaatse of binnen 30 dagen na de datum van het ongeval.

**DODE 30 DAGEN** : Eén persoon die overlijdt binnen de 30 dagen na het ongeval maar die niet ter plaatse overleden is of voor zijn opname in het ziekenhuis.

**DODELIJKGEWOND** : alle personen betrokken bij een verkeersongeval die overlijden binnen de 30 dagen na het ongeval maar die niet ter plaatse overleden zijn of voor opname in het ziekenhuis.

**HOUDINGEN** : de houdingen, met betrekking tot verkeersveiligheid, bestaan uit een geheel van meningen, standpunten en voorkeuren van mensen met betrekking tot dit thema.

**LICHT GEWONDE** : elke persoon die in een verkeersongeval wordt gewond en op wie de bepaling van dodelijk of zwaar gewonde niet van toepassing is.

**ONAANGEPASTE SNELHEID** : niet aangepast aan de lokale omstandigheden, waar men minder snel zou moeten rijden om veiligheidsredenen (regen, mist, veel voetgangers,...)

**ONGEVAL** : een ongeval tussen twee of meer weggebruikers wordt beschouwd als één ongeval. Enkel de verkeersongevallen met doden of gewonden op de openbare weg zijn opgenomen in deze statistiek.

Ongevulsfactoren : Omstandigheden en elementen die - gebaseerd op vaststellingen van de politie en getuigenissen - een rol gespeeld hebben in het ongeval zowel wat betreft de verkeersdeelnemers als de voertuigen of de weg en de verkeerssituatie. Als geen enkel element zich voordoet of onbekend zijn, wordt niets vermeld.

**OVERDREVEN SNELHEID** : overschrijdt de toegelaten maximum-snelheid

**TYPE AANRIJDING** : Een ongeval kan bestaan uit één of meerdere botsingen. Deze kunnen zich voordoen tussen 2 of meerdere bestuurders, tussen een bestuurder en een voetganger of tussen een bestuurder en een obstakel.

**VERSCHILLENDE TYPES VAN BOTSINGEN TUSSEN BESTUURDERS ZIJN MOGELIJK** : kettingbotsing, frontaal, langs achter, in de zijde of met een voetganger. Obstakels kunnen voorkomen hetzij op de rijweg (bv. uitgebroke dier, verkeerseiland, put, enz.) hetzij buiten de rijweg (bv. Boom, verlichtingspaal, muur, gebouw, enz.). Wat betreft type van botsing kan men ook een enkele betrokken weggebruiker hebben die noch met een ander obstakel noch met een andere weggebruiker gebotst is. Bij voorbeeld in het geval dat een voertuig slipt en over de kop gaat of in het geval dat een fietser slipt en valt.

**TYPE SLACHTOFFER** : Bestuurder, passagier of ander slachtoffer (onrechtstreeks slachtoffer bij het ongeval. Bv. Persoon die zich in een aangerezen gebouw bevindt). Noot : voetgangers worden beschouwd als bestuurders.

$V_{85}$  : snelheid onder dewelke 85 % van de voertuigen rijden.

**WEEKENDONGEVAL** : ongevallen die gebeuren tussen vrijdag 22u00 en maandag 5u59.

**ZWAARGEWONDE** : elke persoon die in een verkeersongeval wordt gewond en wiens toestand zodanig is dat een opname voor meer dan 24 uur in een ziekenhuis noodzakelijk is.



CONCEPT EN REDACTIE : MOBIEL BRUSSEL – BIVV-VSGB  
LAY-OUT EN PRODUCTIE : Productions Associés/Piknik Graphic  
FOTO'S : Brussels Hoofdstedelijk Gewest/ Mobiel Brussel, Olivier Donnet,  
Politiezone 5344, Dreamstime, BIVV, MIVB  
Gedrukt op PEFC-papier

Verantwoordelijk uitgever : MBHG – Mobiel Brussel – Camille Thiry  
Vooruitgangstraat 80 – 1035 Brussel - ©2011

**MEER INFORMATIE :**  
0800 94 001  
[mobielbrussel@mbhg.irisnet.be](mailto:mobielbrussel@mbhg.irisnet.be)  
[www.mobielbrussel.be](http://www.mobielbrussel.be)

