

## **TASK FORCE VERKEERSVEILIGHEID**

### **KADERNOTA VERKEERSVEILIGHEID**

## **EEN INTEGRAAL VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID: EEN GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID**

### **Europese, Belgische en gewestelijke kwantitatieve doelen**

In het raam van het Europese Witboek betreffende het vervoersbeleid (2001) en de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (2002), heeft België zich tot doel gesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2010 met de helft te verminderen t.o.v. het gemiddelde van de periode 1998-2000. Dit komt neer op een daling tot maximaal 750 per jaar.

Gelet op de gunstige evolutie van de ongevallencijfers over de periode 2000-2005 (-27%) heeft de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in 2007 een verdere daling van het aantal verkeersdoden tegen 2015 vooropgesteld tot maximaal 500 doden per jaar.

Ook de Gewesten hebben een aantal initiatieven genomen zoals het Forum voor de Verkeersveiligheid in Vlaanderen en de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in Wallonië en in Brussel, die alle aanleiding hebben gegeven tot verkeersveiligheidsplannen, die in uitvoering zijn. Vlaanderen heeft in het kader van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan de doelstelling voor 2010 bepaald op maximaal 375 doden en op maximaal 250 doden in 2015. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de federale doelstellingen overgenomen. Wallonië heeft een daling van het aantal doden en zwaar gewonden vooropgesteld van -30% in 2006 (max. 2180) en -50% in 2010 (max. 1557) in vergelijking met 2002.

Uit de ongevallencijfers 2006 (1069 doden) is echter gebleken dat op nationaal niveau de tussentijdse doelstelling om te komen tot een daling met 33% (max. 1000 doden) in 2006 niet is gehaald. Uit de definitieve cijfers voor 2007 blijkt een stagnatie van het aantal verkeersdoden (1067). Voor 2008 werd op voorlopige basis berekend dat het aantal verkeersdoden 922 bedraagt of een daling met bijna 14 %. Meer gedetailleerde cijfers over de nationale en gewestelijke evolutie werden in bijlage opgenomen.

Om de kwantitatieve doelstellingen voor 2010 en 2015 te bereiken, heeft het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid op 5 maart 2008 beslist om een Task Force Verkeersveiligheid op te richten, bestaande uit vertegenwoordigers van de bevoegde federale en gewestelijke overheden. Deze Task Force moet ervoor zorgen dat de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid op gecoördineerde wijze worden geconcretiseerd in uit te voeren maatregelen, zowel op korte (2010) als op lange (2015) termijn.

## **Aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid**

De aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid hebben betrekking op volgende 8 aandachtspunten:

1. *Een nieuwe, duidelijke doelstelling: alle politieke, economische en maatschappelijke actoren mobiliseren om tegen 2015 minder dan 500 verkeersdoden per jaar te betreuren;*
2. *Beter meten: de bestaande indicatoren en meetinstrumenten verder verbeteren om een snel, accuraat en representatief beeld te krijgen van de evolutie, en het beleid daarop te kunnen afstemmen;*
3. *Vereenvoudigen en verduidelijken: de verkeerswetgeving verder vereenvoudigen en verduidelijken voor alle verkeersdeelnemers, om zo tot een transparante en duidelijke wetgeving te komen die door iedereen gekend is;*
4. *Verkeersveiligheidsonderwijs: verkeerskennis en -gedrag moeten structureel in het onderwijs ingebed worden;*
5. *Problemen gericht aanpakken:*
  - a. *Gedrag van de weggebruikers: de belangrijkste problemen inzake gedrag eerst aanpakken en de aanpak prioritair richten op de plaats en het tijdstip waar de problemen zich concentreren;*
  - b. *Infrastructuur: voor elke weggebruiker een eigen veilige plaats in het verkeer voorzien;*
6. *Recidivegedrag opsporen en bestraffen: vermijden dat risicobestuurders anderen in gevaar brengen*
7. *Iedereen betrekken: alle actoren, inclusief de individuele weggebruikers, aansporen om zelf in actie te komen*
8. *Slachtofferhulp: elk ongeval is er één teveel.*

### **Een integraal verkeerveiligheidsbeleid: een gedeelde verantwoordelijkheid**

Een integraal verkeerveiligheidsbeleid heeft betrekking op een mix van maatregelen die worden getroffen op het vlak van:

- sensibilisatie, opvoeding, opleiding en onderwijs
- verkeersinfrastructuur
- voertuigveiligheid
- regelgeving, verkeerstoezicht en bestraffing.

Dit verkeerveiligheidsbeleid behoort tot verschillende bevoegdheidsniveaus zowel op het federale als op het gewestelijke vlak. Het is dan ook **een gedeelde verantwoordelijkheid van alle overheden** in ons land om maatregelen te treffen op de bovenstaande gebieden in functie van de eigen bevoegdheden.

De **federale bevoegdheden** hebben betrekking op de verkeersreglementering, het rijbewijs, het voertuig sensibilisatie en informatie, het verkeerstoezicht van de politie en het strafrechtelijk beleid van Justitie.

De **gewestelijke bevoegdheden** hebben betrekking op de verkeersinfrastructuur en -signalisatie m.b.t. de autosnelwegen en de gewestwegen, de plaatsing en terbeschikkingstelling van automatisch werkende controleapparatuur, informatie en sensibilisatie en de voogdij op de aanvullende gemeentelijke reglementen. De gemeenschapsbevoegdheden hebben betrekking op het onderwijs.

Ook de **provincies en gemeenten** zijn bevoegd in zake verkeerveiligheid, onder meer als wegbeheerders en meer specifiek wat de gemeenten betreft, als bestuurders van de politiezones.

## **Opdrachten en bevindingen van de Task Force Verkeersveiligheid**

De Task Force Verkeersveiligheid heeft bovenstaande aanbevelingen in deze kadernota geconcretiseerd met als doel om:

- acties te ondernemen en maatregelen te treffen om op korte termijn de doelstelling voor 2010 te bereiken;
- voorstellen te formuleren en initiatieven te nemen om op langere termijn de doelstelling voor 2015 te bereiken.

Gelet op de korte termijn om de doelstelling van 2010 te realiseren, is de Task Force van oordeel dat, naast de effecten van reeds getroffen maatregelen op het vlak van de regelgeving, infrastructuur, voertuigtechniek, handhaving, rijopleiding, enz., het beleid hoofdzakelijk is aangewezen om de inspanningen op het vlak van sensibilisatie en handhaving m.b.t. de belangrijkste ongevalsfactoren en risicogroepen voor de jaren 2009 en 2010 te verhogen, afgezien van enkele punctuele maatregelen die een effect op korte termijn kunnen hebben.

Op basis van de meerjarenanalyse van de ongevallencijfers (2000-2007) van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) en de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, moet de aandacht van het verkeersveiligheidsbeleid prioritair uitgaan naar de ongevalsfactoren zoals onaangepaste of overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol (en drugs), het dragen van de veiligheidsgordel (en het gebruik kinderbeveiligingsmiddelen) en naar de risicogroepen zoals de jonge bestuurders, het zwaar vervoer, de motorrijders en de bescherming van voetgangers en fietsers.

De sensibilisatiecampagnes van het BIVV zullen bijgevolg de 2 komende jaren in het bijzonder gericht zijn op deze factoren en doelgroepen, waarbij zo veel als mogelijk op meerdere tijdstippen per jaar op deze thema's onder de een of andere mediale vorm zal worden teruggekomen. Deze campagnes worden ondersteund door controle-acties van de federale en de lokale politie en omgekeerd.

Daarnaast zullen ook de Gewesten sensibilisatiecampagnes m.b.t. verkeersveiligheid voeren.

Verkeerstoezicht, vervolging en bestraffing zijn een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeer wordt als 7de basisfunctie van de politie ingeschreven, waardoor de verkeersactiviteiten van de politie worden verankerd en beter worden opgevolgd.

Er wordt naar gestreefd om het aantal verkeerscontroles te verhogen teneinde de objectieve en subjectieve pakkans te vergroten, hetzij door de verhoging van de efficiëntie van de bestaande capaciteit, hetzij door de uitbreiding van de capaciteit zelf. De inzet van automatisch werkende toestellen (digitale camera's) en andere apparatuur (speekseltest, automatische nummerplaat herkenning) speelt daarin een belangrijke rol.

Aldus moet het mogelijk zijn om de komende jaren het aantal alcoholcontroles geleidelijk op te drijven, zodat jaarlijks 2 op 10 bestuurders worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol. Uiteindelijk is het streefcijfer 1 op 3 bestuurders op alcohol te controleren. Met betrekking tot snelheid wordt de doelstelling vooropgesteld dat jaarlijks 40 miljoen voertuigen door bemande controles, waarvan een deel met interceptie, op snelheid wordt gecontroleerd. Aan de politie zal worden gevraagd om extra aandacht te besteden aan het dragen van de gordel en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen, zodat 1 op 3 voertuigen wordt gecontroleerd.

Vanuit preventief oogpunt dient de bestraffing inzake verkeer “snel, zeker en aangepast” te zijn. Daarom dienen er dringend initiatieven te worden genomen die de verwerking en de afhandeling van de verkeersovertredingen gevoelig versnellen.

Metten is weten. Statistische en analytische gegevens betreffende verkeersveiligheid (ongevallen, controles, gedragsmetingen, enz. ...) moeten maximaal worden aangewend in het kader van beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie. Daarom werd onder andere in de schoot van het BIVV het Observatorium voor de Verkeersveiligheid opgericht. Naast de verwerking van de algemene ongevalgegevens is het ook de bedoeling om op een meer diepgaande wijze ongevalsfactoren en -fenomenen te bestuderen aan de hand van het opgestelde processen-verbaal, het gerechtelijke dossier, enz.

Prioriteit moet gegeven worden aan een degelijke en gestructureerde monitoring en actualisering van gegevens, indicatoren en resultaten en de opstelling van meetinstrumenten, om een representatief beeld te krijgen van de evolutie, zodat het beleid daarop kan worden afgestemd.

Weggebruikers zijn gebaat met duidelijke en logische verkeersregels en signalisatie, die verkeersveilig gedrag ondersteunen. De geplande herziening van de wegcode dient dan ook te worden verdergezet door de werkgroep ad hoc van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV).

Verkeersopvoeding en meer bepaald onderwijs, dat behoort tot de bevoegdheid van de Gemeenschappen, blijft één van de steunpilaren van het verkeersveiligheidsbeleid. Een globale visie daarop werd ontwikkeld door de werkgroep educatie van de FCVV.

Rekening houdend met de eigen bevoegdheden inzake verkeersveiligheid zowel op het federale en als op het gewestelijke niveau, dienen de beleidsvoorstellen van de Task Force vooral gesitueerd te worden op het vlak van de federale bevoegdheden in zake sensibilisatie, handhaving en regelgeving. In overleg met de gewesten werd eveneens een aantal beleidsdoelstellingen m.b.t. de verkeersinfrastructuur opgenomen.

Hoewel de gewesten reeds worden betrokken bij elke wijziging van de federale verkeersregelgeving, blijkt uit de werkzaamheden van de Task Force dat een forum noodzakelijk is om in een breder kader de verschillende verkeersveiligheidsitems te bespreken en te coördineren, wat zeker nog meer nodig zal zijn in het kader van een eventuele regionalisering van een aantal elementen van het verkeersveiligheidsbeleid, onder andere op het vlak van de informatica.

De Task Force Verkeersveiligheid zal ook terugkoppelen naar de FCVV, zodat er ook een input kan geleverd vanuit deze commissie en haar werkgroepen.

De werkzaamheden van de Task Force zullen worden verdergezet met het oog op de verdere opvolging en evaluatie van de ondernomen acties en getroffen maatregelen, gericht op de korte termijn. Zij zal tevens meer concreet gestalte moeten geven aan de initiatieven en voorstellen die op meer lange termijn moeten worden genomen.

Hierna volgt een synthese van de voorstellen die de Task Force formuleert met het oog op de realisatie van de kwantitatieve doelstellingen in 2010, die, zoals eerder al uitgelegd, gericht zijn op de verhoogde inspanningen inzake communicatie en handhaving. In het kader van de handhaving werd bovendien een aantal punctuele maatregelen op korte termijn voorgesteld, naast een aantal initiatieven die op langere termijn effecten zullen hebben. Sensibilisatie en handhaving m.b.t. de voornaamste risicofactoren en -groepen zullen ook op langere termijn moeten volgehouden worden.

De meer uitgebreide rapporten betreffende communicatie en handhaving zijn beschikbaar.

## COMMUNICATIESTRATEGIE

### Algemene thema's

#### **rijden onder invloed - snelheid - gordel**

algemene themacampagnes

met 2 of meerdere communicatiegolven per jaar

gekoppeld aan verkeerstoezicht

### Gerichte campagnes - doelgroepen

#### **Jonge bestuurders - motorrijders - zwaar vervoer**

##### **Jonge bestuurders**

gerichte campagnes met 2 of meerdere communicatiegolven per jaar

in het kader van de weekendongevallen

m.b.t. alcohol, drugs en snelheid

gekoppeld aan verkeerstoezicht in de weekends

##### **Motorrijders**

jaarlijkse sensibilisatiecampagne gericht op autobestuurders

gerichte campagnes op motorrijders

##### **Vrachtvervoer**

sensibilisatiecampagne gericht op autobestuurders

gerichte campagnes

gekoppeld aan verkeerstoezicht

### **Aandacht van de media m.b.t. verkeersveiligheid (televisie) verhogen**

## 1. Rijden onder invloed van alcohol

De Task Force stelt voor om **jaarlijks een algemene themacampagne met twee of meerdere golven** te organiseren rond **rijden onder invloed van alcohol** en deze te combineren met versterkte handhaving en handhavingsvoorlichting (aantal gecontroleerde bestuurders, aantal overtreders dat werd beboet).

De campagnes dienen zich te richten op een breed publiek, met het accent op het gebruik van affichage (waaronder stedelijke borden), tv-spots en radiosspots als hoofdmedia, ondersteund door een internetcampagne (website, virale marketing) en below-the-line acties op het terrein (via de brouwers, de horeca, de vrijwilligers voor veilig verkeer en andere actoren).

De Task Force stelt voor om de themacampagnes te richten **enerzijds op jonge bestuurders**, waarbij de nadruk wordt gelegd op de verhoogde risico's van alcoholgebruik voor beginnende bestuurders en de nefaste gevolgen van alcoholgebruik in combinatie met vermoeidheid en/of drugs, en **anderzijds op de doelgroep van 35 tot 44 jaar**, die op het vlak van de communicatie en handhaving een bijzondere aanpak vereist. Daarbij dient men zich ook te laten leiden door de resultaten van de gedrags- en attitudemetingen.

## 2. Snelheid

De Task Force stelt voor om **op jaarbasis een algemene themacampagne met twee of meerdere golven** te organiseren rond **overdreven en onaangepaste snelheid** in combinatie met versterkte handhaving en handhavingsvoorlichting. De campagnes dienen in het bijzonder te focussen op het belang van het naleven van de snelheidslimieten in zones 30 en op 50 en 70 km/u-wegen. Ze dienen zich te richten op een breed publiek, met het accent op het gebruik van affichage (waaronder stedelijke borden), tv-spots en radiosspots als hoofdmedia, ondersteund door een internetcampagne (website, virale marketing) en below-the-line acties op het terrein (via de vrijwilligers voor veilig verkeer en andere actoren).

De Task Force stelt voor om daarbij rekening te houden met de resultaten van de gedrags- en attitudemetingen die het BIVV uitvoert, meer bepaald betreffende snelheidsaanpassing in de bebouwde kommen, woonzones, de schoolomgeving en -routes, enz. rekening houdend met de aanwezigheid van voetgangers en fietsers. Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar het gedrag van de andere weggebruikers t.o.v. fietsers en voetgangers, o.a. op oversteekplaatsen, m.b.t. de zijdelingse afstand, enz., maar ook naar het gedrag van fietsers en voetgangers zelf. Daarvoor zal samenwerking worden gezocht met de verenigingen van voetgangers en fietsers en wordt gebruik gemaakt van stedelijke en gemeentelijke medianetwerk.

De Task Force is van mening dat ook fietsers en voetgangers de verkeersregels beter moeten naleven, gelet op de fysieke risico's. Het BIVV zal nagaan hoe dit kan worden aangepakt tegen 2010.

### 3. Veiligheidsgordel - kinderbeveiligingsmiddelen

De Task Force stelt voor om **op jaarbasis een themacampagne met een of meerdere golven** te organiseren rond **gordeldracht**, in combinatie met versterkte handhaving (geïntegreerde aanpak), waarbij ook wordt gecommuniceerd over de resultaten van de controle-acties (handhavingsvoorlichting bijv. betreffende het aantal gecontroleerde wagens en het aantal overtreeders dat werd beboet). De campagnes dienen in het bijzonder te focussen op de gordeldracht bij lage en gemiddelde snelheden en moeten ook de gordeldracht achterin verhogen. Ze dienen zich te richten op een breed publiek, met het accent op het gebruik van affichage, tv-spots en radiosspots als hoofdmedia, ondersteund door een internetcampagne (website, virale marketing) en below-the-line acties op het terrein (via de vrijwilligers voor veilig verkeer en andere actoren).

De Task Force stelt voor om de themacampagnes te combineren met een **specifiek luik voor (groot)ouders van jonge kinderen**, waarbij de nadruk wordt gelegd op het correcte gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen voor kinderen kleiner dan 135 cm. Deze problematiek dient aandacht te krijgen naar aanleiding van specifieke acties die worden georganiseerd door de politiediensten. Als media en verspreidingskanalen worden bij voorkeur het internet, brochures, affiches en de netwerken van verzekeraars, Kind en Gezin, medische centra, koepelorganisaties en vrijwilligers ingezet.

De evolutie van de gordeldracht en kinderbeveiligingsmiddelen zullen eveneens worden opgevolgd via gedrags- en attitudemetingen.

### 4. Jonge bestuurders

De Task Force stelt voor om jaarlijks **een gerichte sensibilisatiecampagne in twee of meerdere golven** te organiseren rond specifieke risicofactoren voor **jonge bestuurders** (rijden onder invloed van alcohol en drugs, vermoeidheid, snelheid) en deze te combineren met acties op het terrein die jongeren herinneren aan de specifieke risico's en de manieren om deze te vermijden. De campagne dient zich te richten tot jonge bestuurders (in hoofdzaak 18-25 jaar en in bijkomende orde 25-34 jaar, voornamelijk mannen), en in tweede instantie tot personen in de omgeving van de doelgroep (de "peer group"). Deze acties dienen eveneens gepaard te gaan met controles, vooral tijdens de weekends, waarover ook zal worden gecommuniceerd.

## 5. Motorrijders

De Task Force stelt daarom voor om **over de jaren heen meerdere grootschalige themacampagnes** te organiseren die **autobestuurders** aansporen om meer rekening te houden met motorrijders, via affichage langs het wegennet (in samenwerking met de gewesten). Naast de grootschalige themacampagnes bestemd voor een algemeen publiek worden **specifiek voor motorrijders gerichte doelgroepencampagnes** georganiseerd in samenwerking met de motorrijdersverenigingen, gebaseerd op een informatiebrochure en een website met tips over de valhelm en de kledij en informatie over verkeersregels en defensief rijden, en gekoppeld aan een systeem waarbij de motorrijder zichzelf kan testen en een verkeerswedstrijd. Deze acties krijgen mogelijks een verlengstuk in de praktijk door het aanbieden van screenings, het promoten van vervolmakingscursussen defensief rijden en de verkiezing van een motorrijder van het jaar. Er zal ook aandacht worden geschonken aan de toenemende groep van 125cc-rijders.

## 6. Vrachtvervoer

De Task Force stelt voor om **over de jaren heen meerdere gerichte campagnes** te organiseren rond **vrachtwagens** (in samenwerking met ITLB, FEBETRA, SAV en UPTR). Deze campagnes worden idealiter gecombineerd met versterkte handhaving en communicatie over de resultaten van de controles (aantal gecontroleerde bestuurders, aantal overtreders dat werd beboet). Daarvoor zal ook worden samengewerkt met de partners van het actieplan betreffende de samenwerking tussen de controlediensten met het oog op een coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer over de weg.

De campagnes dienen te focussen enerzijds op het gedrag van de **andere weggebruikers** t.o.v. vrachtwagens en anderzijds op de risico's van overdreven en onaangepaste snelheid en het niet naleven van de veiligheidsafstanden op autosnelwegen, het risico van de dode hoek bij het rechts afslaan, de risico's van vermoeidheid en afleiding en de bestaande regelgeving in België. Zij dient zich in de eerste plaats te richten tot de vrachtwagenbestuurders zelf, via een brochure die wordt verdeeld via de transportsector en die ook online beschikbaar is, in combinatie met acties op het terrein met ondersteuning van koepelorganisaties, de vrijwilligers voor veilig verkeer en andere actoren uit de branche. Het internationale luik van de campagne dient te lopen via een meertalige brochure die wordt verdeeld op plaatsen waar veel buitenlandse truckers komen.

Hierbij kan verwezen worden naar het "Actieplan veilig vrachtverkeer" van het Vlaams Gewest, dat enerzijds bestaat uit sensibiliseringscampagnes en anderzijds uit controle-acties op overlading en de tussenafstanden.

## 7. Aandacht van de media m.b.t. verkeersveiligheid (televisie) verhogen

De Task Force is van mening dat het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid er moet voor ijveren dat er grote televisie-uitzendingen in prime-time worden georganiseerd, waardoor het draagvlak voor meer verkeersveiligheid gevoelig kan worden verhoogd.

## VERKEERSHANDHAVING

### Verkeerstoezicht en controles

- Meer verkeerstoezicht en -controles
- Vermindering administratieve taken
- Verhoging van de efficiëntie
- Verhoging van de capaciteit
- Handhavingscommunicatie

### Vervolgingsbeleid

- Eenvormig vervolgingsbeleid
- Federale verkeersmagistraat
- Versnelde afhandeling verkeersovertredingen

### Bestrafing

- Snelle, zekere en aangepaste bestraffing
- Centrale databank verkeersovertreders
- Recidive-systeem

### 1. Verkeerstoezicht en controles

Verkeerstoezicht en verkeerscontroles zijn een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Vanaf 2009 zal verkeer als de 7de basisfunctie van de politie worden ingeschreven, waardoor de verkeersactiviteiten van de politie worden verankerd en beter zullen opgevolgd worden.

Er wordt naar gestreefd om **het aantal verkeerscontroles te verhogen** teneinde de objectieve en subjectieve pakkans te vergroten, **hetzij door de verhoging van de efficiëntie van de bestaande capaciteit, hetzij door de uitbreiding van de capaciteit zelf**. De inzet van automatisch werkende toestellen (digitale camera's) en andere apparatuur (speekseltest, automatische nummerplaat herkenning) speelt daarin een belangrijke rol.

Aldus moet er naar gestreefd worden dat uiteindelijk elk jaar 1 op 3 bestuurders op alcohol wordt gecontroleerd waarbij het aantal **alcoholcontroles** jaarlijks geleidelijk wordt opgetrokken naar in afwachting 2 op 10 bestuurders die worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol. Met betrekking tot **snelheid** wordt de doelstelling vooropgesteld dat jaarlijks 40 miljoen voertuigen door **bemande** controles, waarvan een deel met **interceptie**, op snelheid wordt gecontroleerd. Aan de politie zal worden gevraagd om extra aandacht te besteden aan het dragen van de **gordel** en het gebruik van **kinderbeveiligingsmiddelen**, zodat 1 op 3 voertuigen wordt gecontroleerd.

Prioriteit gaat uit eveneens naar gerichte controles m.b.t. **zwaar vervoer** (ook in samenwerking met de partners van het actieplan betreffende de samenwerking tussen de controlediensten met het oog op een coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer over de weg) en de **weekendongevallen**.

### 1.1. Verkeer als 7de basisfunctionaliteit van de lokale politie

De invoering van verkeer als **zevende basisfunctionaliteit** voor de lokale politie moet ervoor zorgen dat de aandacht voor verkeersveiligheid en verkeershandhaving op het lokale niveau gegarandeerd blijft. Concreet gaat het om een minimale norm betreffende de organisatie en het functioneren van het politiekorps met het oog op het beheersen van de lokale verkeersveiligheid. Het aanpakken van de verkeerscriminaliteit en de verkeersovertredingen alsook het bijdragen tot vlotte verkeersdoorstroming behoren tot de basisfunctionaliteit.

Door de hervorming van het **verkeersveiligheidsfonds** in 2008 dient de lokale politie geen actieplannen inzake verkeersveiligheid meer in te dienen. De Task Force vraagt aandacht voor de opstelling en begeleiding van lokale projecten en actieplannen inzake verkeersveiligheid en de monitoring en evaluatie ervan. Daarbij pleit de Task Force voor een centralisering waarbij deze projecten en actieplannen met de nodige know-how kunnen worden onderbouwd, begeleid en geëvalueerd in het kader van het beleid.

De Task Force volgt de evolutie van het verkeersveiligheidsfonds in het licht van de eventuele regionalisering van elementen van het verkeersveiligheid.

### 1.2. Vermindering van de administratieve werklast

De Task Force stelt voor om de administratieve werklast zo veel mogelijk te verminderen door de verdere automatisering van de opsporings- en afhandelingsprocessen. De automatisering van de informatief flux tussen politie en justitie is belangrijk.

Voor administratieve taken dient er zoveel mogelijk een beroep te worden gedaan op **administratief personeel**, bijv. voor de administratieve afhandeling van vastgestelde overtredingen en verkeersongevallen, de registratie van statistische gegevens, enz. Het administratief personeel dient ter ondersteuning van de opmaak en de verwerking van de processen-verbaal en onmiddellijke inningen te worden ingeschakeld.

De Task Force volgt de werkzaamheden op van het zogenaamde pilotagecomité betreffende de informatisering van de politie inzake verkeer zodat kan nagegaan worden of beleidsopties m.b.t. de registratie, uitwisseling en doorstroming worden uitgevoerd.

De Task Force volgt eveneens de evolutie van een eventuele regionalisering m.b.t. de administratieve werklast, die daaruit zou kunnen voortvloeien.

### 1.3. Vermindering van de vaststelling van gedepenaliseerde parkeerovertradingen

De vaststelling van overtradingen betreffende het **betalend parkeren** is een grote tijdsinvestering voor de lokale politie.

Volgens de FOD Mobiliteit en Vervoer werden in het kader van de actieplannen inzake verkeersveiligheid door de lokale politie in 2006 134.623 uren besteed aan parkeertoezicht. Hoewel het hier niet uitsluitend om toezicht op de gedepenaliseerde overtradingen gaat, is de tijdsinvestering hoog in verhouding tot de 91.819 uren die gespendeerd werden aan alcoholcontroles en 68.068 uren gordelcontroles.

Meer steden en gemeenten zouden zelf moeten overgaan tot de controle op de gedepenaliseerde overtradingen.

### 1.4. Vermindering van het aantal kantschriften

Het aantal kantschriften van het parket ter identificatie en verhoor van de overtradingers bij niet-betaling en dergelijke meer zouden tot een minimum moeten beperkt worden.

De lokale politie investeert naar schatting jaarlijks 300.000 manuren in het opvolgen van de kantschriften ter identificatie en/of verhoor van de overtradingers bij niet-betaling (gemiddeld 1 uur per kantschrift of APO-dossier).

De Task Force stelt daartoe volgende maatregelen:

- de invoering van de **kentekenaansprakelijkheid**, wat betekent dat de houder van de nummerplaat van het voertuig aansprakelijk wordt geacht voor de overtradingen die met zijn voertuig werden begaan. Concreet zal de houder alleen aan zijn aansprakelijkheid kunnen ontsnappen wanneer hij de bestuurder kenbaar maakt onder de handtekening van deze laatste.
- de ingebruikname van een **standaard(verhoor)formulier bij betwisting van de vaststelling van overtradingen met interceptie**, dat geldt als verhoor, waardoor het aantal kantschriften eveneens vermindert.
- richtlijnen van de Parketten m.b.t. wie in welke gevallen moet verhoord worden

### 1.5. De vaststelling van controle-doelstellingen

De politiediensten zijn vragende partij om over een richtinggevende inspanningsnorm te beschikken die hen moet toelaten om **prestatiegericht te werk te gaan in functie van de verkeersveiligheidsdoelstellingen**. De werkgroep “handhaving” van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft (parallel met de werkgroep “handhaving” van het Vlaams Overlegforum) daartoe een voorstel uitgewerkt, gebaseerd op een voorstel dat door een representatief samengestelde werkgroep van verkeerscoördinatoren, gemandateerd door de VCLP, en met de federale politie werd uitgewerkt.

Voor de korte termijn houdt dit in dat de federale controle-doelstellingen op basis van een 80%-20% verdeling tussen lokale en federale politie berekend worden. Voor de lokale politie worden de aantallen omgezet **tot op het lokale niveau** in functie van de personeelsbezetting. Ondertussen wordt er in het kader van het netwerk van verkeersveiligheidscoördinatoren gewerkt aan een systeem waarbij niet alleen de **kwantiteit** maar ook de **kwaliteit** van de controles in rekening worden gebracht.

Doel- en prestatiegerichte controles moet kunnen steunen op de **registratie van de activiteiten**. Het is daarom belangrijk dat de politie in de loop van 2009 over de noodzakelijke registratietools beschikt (met een zo beperkt mogelijke administratieve werklast) in afwachting van een automatische registratie op basis van de éénmalige vatting. De praktische modaliteiten hiervan zullen overlegd worden in het kader van het **Observatorium voor de Verkeersveiligheid**. De gerapporteerde statistieken zullen aan de Task Force worden gerapporteerd.

### 1.6. Verhoging van de effectieven

Indien uit de optimalisatie van de in te zetten personeelscapaciteit bij de politiediensten, onder meer door uitvoering van de bovenstaande maatregelen, zou blijken dat de handhavingsdoelstellingen niet gehaald kunnen worden, dan dient er in de eerste plaats nagegaan te worden of de organisatie en inzet van het personeel efficiënter kan gebeuren.

Zoals reeds gesteld, moet het inzetten van **administratief personeel** ter ondersteuning van de opmaak en de verwerking van de vastgestelde overtredingen, bijkomende personeelscapaciteit vrijmaken.

**Wanneer echter, alle inspanningen ten spijt, de geplande handhavingsdoelstellingen en de daaruit volgende geplande activiteiten niet kunnen gerealiseerd worden, dan dient de aanwerving van extra politiepersoneel specifiek voor verkeerstaken overwogen te worden.**

## 1.7. Efficiëntieverhogende maatregelen

Bepaalde opsporings- en vaststellingsprocedures kunnen aangepast worden om **het aantal gecontroleerde personen of voertuigen per tijdseenheid op te voeren**.

- Ademtest- en ademanalysetoestellen

De huidige procedure voor een alcoholcontrole maakt het onmogelijk de vooropgestelde controle-doelstellingen te halen. Nadat een persoon een positieve ademtest heeft afgelegd, heeft het toestel om technische redenen 10 minuten nodig vooraleer er kan overgegaan worden tot de ademanalyse. Tussen twee negatieve ademtesten heeft het toestel 2 minuten nodig. Daarom wordt voorgesteld dat de politiediensten in de mogelijkheid worden gesteld om **ten laatste in 2011** andere (meer gebruiksvriendelijke) toestellen in gebruik te nemen die sneller kunnen werken. De reglementering betreffende de ethylometers en -testers dient aangepast te worden op het vlak van de voorziene “verklikkerscodes” zodat het openen van nieuwe markten mogelijk wordt.

- Drugscontroles

De huidige drugscontroles zijn omslachtig en tijdrovend. Een werkgroep bestudeert de vereenvoudiging van de testbatterij, de invoering van **nieuwe speekseltesten** in combinatie met de afschaffing van de urinetest en de invoering van de speekselanalyse naast de bloedanalyse.

- Invoering van de Europese nummerplaat

In het kader van de **automatische nummerplaatherkenning** op basis van automatisch (digitaal) werkende toestellen, is het wenselijk om de nummerplaat van Europees model (groter formaat en zwarte karakters op witte achtergrond) zo snel mogelijk in te voeren

- Andere punctuele voorstellen tot wijziging van de regelgeving, die door de werkgroep werden opgesteld, verdienen de nodige aandacht opdat de handhaving op het terrein in de meest optimale omstandigheden kan gebeuren, bijv. alternatieve oplossingen voor signalisatieploegen, politiebegeleiding bij uitzonderlijk vervoer, ...

## 1.8. Meer weten

Een grondige probleemanalyse is noodzakelijk om de controles gericht en in functie van het ongevallenbeeld te kunnen aanpakken. Zo is de mate waarin het rijden onder invloed van alcohol en drugs een rol speelt bij verkeersongevallen is onvoldoende gekend. Daarom wordt voorgesteld om de alcoholcontrole van alle betrokken bestuurders bij een ongeval te verplichten van zodra de politie ter plaatse komt. Indien de politie **omwille van de fysieke toestand van de slachtoffers** niet in de mogelijkheid verkeert om een ademtest af te nemen en bovendien niet in staat is om de uiterlijke tekenen inzake alcoholopname na te gaan (bijv. betrokkene wordt overgebracht naar het ziekenhuis) wordt aanbevolen om **de bloedproef te verplichten**.

## 1.10. Handhavingscommunicatie

Handhavingscommunicatie is noodzakelijk voor de verhoging van de subjectieve pakkans. De **inzet van communicatiemiddelen langs de kant van de weg** (bijvoorbeeld mobiele tekstkarren), maar ook voor en/of na de controles wordt aanbevolen. Aan het BIVV wordt gevraagd om de politiediensten daarin te ondersteunen via het netwerk van de verkeerscoördinatoren.

## 2. Vervolgingsbeleid

### 2.1. Een eenvormig vervolgingsbeleid

De eenvormigheid van het vervolgingsbeleid is een belangrijk aandachtspunt. De Task Force stelt vast dat duidelijke en eenvoudige richtlijnen voor politie en parketten nodig zijn.

Daarom is het wenselijk dat **betrokkenheid van de politie** bij de redactie van de omzendbrieven wordt verhoogd.

De Task Force is bovendien van mening dat de aanstelling van een **nationale magistraat inzake verkeer** wenselijk is om een eenvormig vervolgingsbeleid aan te sturen. Deze magistraat kan het aanspreekpunt zijn van zowel de parketten als de politie en de andere verkeersveiligheidsactoren met het oog op de voorbereiding en uitvoering van het beleid.

### 2.2. Verlenging van de verjarings- en herhalingstermijnen

De Task Force stelt voor om in de wegverkeerswet en in de wegcode de huidige verjarings- en herhalingstermijnen van 1 op **3 jaar** te brengen om de straffeloosheid en de recidive te voorkomen.

### 2.3. Versnelde administratieve afhandeling van verkeersovertredingen

De Task Force vindt het wenselijk dat de administratieve werklast van de parketten en van de politie zoveel mogelijk wordt verminderd, zodat meer aandacht kan gaan naar de vervolging van de zwaardere verkeersovertredingen en de recidive van overtredingen.

Ook voor de parketten zouden er kwantitatieve doelstellingen moeten gelden m.b.t. het aantal verwerkte processen-verbaal, de vervolgingen, enzovoort.

De oprichting van een centraal **incassobureau** voor de onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en veroordelingen kan daartoe bijdragen. Door de administratieve afhandeling van de niet-betaling van de verkeersboete zal het parket niet meer hoeven tussen beide te komen (tenzij de overtreder beroep aantekent) om de gedwongen betaling te bekomen.

### 3. Bestrafing

#### 3.1. Aangepaste bestraffing

Vanuit preventief oogpunt dient de bestraffing inzake verkeer “**snel, zeker en aangepast**” te zijn. De gerechtelijke procedure wegens het begaan van zware verkeersovertredingen mag uiteindelijk niet leiden tot de uitholling van een zekere en aangepaste bestraffing, laat staan tot straffeloosheid bij gebrek aan uitvoering van de straffen.

Daarom moet er ook meer aandacht uitgaan naar de **strafuitvoering** in het kader van het verval van het recht tot sturen, eventueel ter vervanging van de betaling van de geldboete, naar de medische en/of psychologische onderzoeken en naar de **alternatieve gerechtelijke maatregelen** die aan het afwijkend verkeersgedrag trachten te remediëren.

De Task Force is van mening dat het **alcoholslot** wettelijk als een sanctiemogelijkheid moet worden ingevoerd en als alternatieve gerechtelijke maatregel moet kunnen worden opgelegd.

De invoering van een maximaal toegelaten alcoholgehalte van 0,09 mg/l in de uitgeademde lucht (**0,2 promille**) voor risicogroepen zoals voor nieuwe bestuurders, beroepschauffeurs en motorrijders dient verder te worden onderzocht in al zijn aspecten.

De aanwezigheid van voldoende **politierechters** is van cruciaal belang voor de goede werking van de handhavingssketen.

#### 3.2. Recidive

De aanpak van recidive moet de nodige prioriteit krijgen opdat er op een doeltreffende wijze kan opgetreden worden tegen bepaalde groepen van overtreeders die door hun risicogedrag een grote impact hebben op de verkeersonveiligheid.

Door de toepassing van het systeem van de onmiddellijke inningen tot en met de overtredingen van de 3de graad en de snelheidsovertredingen, volstaat het telkens de geldboete te betalen, zonder dat het herhaaldelijk begaan van mogelijks zware overtredingen aanleiding geeft tot een **aangepaste reactie in het kader van een recidivesysteem**.

Daartoe dient in de eerste plaats werk te worden gemaakt van een **centrale databank van de verkeersovertreders** waardoor de opsporing en bestraffing van recidive mogelijk wordt.

### 3.3. Buitenlandse overtreeders

Voor een transitland als België is het belangrijk dat de overtredingen die door buitenlanders worden begaan, op een gelijke manier vervolgd kunnen worden. Dit betekent in de eerste plaats dat de opsporing op basis van de nummerplaat mogelijk wordt. Vervolgens dient er ook zekerheid te bestaan dat de straf in het buitenland wordt uitgevoerd.

De Task Force is van mening dat vooral **op Europees vlak** de inspanningen moeten worden verhoogd om de wederzijdse **automatische uitwisseling van nummerplaatgegevens en de betaling van geldboeten of de intrekking van het rijbewijs in het buitenland** mogelijk te maken. De voorziene toepassing van het Verdrag van Prüm is een eerste aanzet om de grensoverschrijdende handhaving concreet vorm te geven. In afwachting van nieuwe Europese initiatieven, kunnen er bilaterale akkoorden met de buurlanden worden afgesloten, zoals recentelijk is gebeurd met Frankrijk.

Om de straffeloosheid van buitenlanders die veroordeeld werden voor het rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan, wordt voorgesteld om de mogelijkheden en tarieven van de **onmiddellijke inning uit te breiden** overeenkomstig de bepalingen en tarieven van de minnelijke schikkingen en de minimale geldboetes voor een alcoholintoxicatie **vanaf 0,35 mg/l uitgedemde lucht (0,8 pro mille)**.

## VERKEERSINFRASTRUCTUUR

De volgende aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werden geactualiseerd:

- ✓ **Het systematisch opvolgen van de verkeersveiligheidseffecten van infrastructurele maatregelen (en van maatregelen van de wegbeheerders in het algemeen): monitoring aan de hand van indicatoren.**

Voor de Taskforce blijft het identificeren van “zwarte punten/zones” belangrijk en zal blijvend aandacht besteed worden aan de opvolging van de impact van de maatregelen;

Dodelijke en/of ernstige ongevallen moeten onderwerp uitmaken van een analyse door de territoriale/provinciale commissies verkeersveiligheid;

Op basis van deze multidisciplinaire analyses kunnen vervolgens middelen – waar nodig en mogelijk – ter beschikking gesteld worden ter verbetering van de infrastructuur.

- ✓ **Verplichte permanente vorming voor wegenontwerpers en aanverwante functies. Het opstellen van degelijke referentiewerken en ze bekend en beschikbaar maken.**

De Taskforce erkent het belang van bijscholing en nascholing. De drie gewesten organiseren opleidingen, ontwikkelen referentiewerken (vademeca, e.a. ), ook voor de lokale wegbeheerders.

Op langere termijn zullen becijferde doelstellingen met betrekking tot de vorming onderzocht worden; daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de partners uit de privaatsector.

- ✓ **Intergemeentelijk overleg of supervisie opdat de aanvullende reglementen voldoende samenhang zouden vertonen over de gemeentegrenzen heen.**

Het overleg of supervisie is in de drie gewesten gerealiseerd en zal verder behouden worden. De werking zal op regelmatige basis geëvalueerd en waar nodig bijgesteld worden.

- ✓ **Elk gewest biedt zijn gemeenten een overzicht van de verschillende subsidievormen die aangeboden worden voor (verkeersveiligheidsbevorderende) wegenwerken.**

De leden van de Taskforce erkennen de nood aan een dergelijke centralisatie. Vlaanderen realiseerde deze reeds op de website [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be). Voor het Waalse Gewest: [www.pouvoirslocaux.wallonie.be](http://www.pouvoirslocaux.wallonie.be). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt in samenwerking met de VSGB alle relevante informatie gegroepeerd en in 2009 ter beschikking gesteld.

- ✓ **Binnen een werkgroep ad hoc de invoering voorbereiden van de road safety audit als preventieve toets voor wegontwerpen.**

De leden van de werkgroep wensen binnen de Taskforce een subwerkgroep “verkeersveiligheidsaudits” op te richten om de uitwerking en de implementatie van de richtlijn 2008/96 “beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur” op te volgen.

- ✓ **Elke weg wordt in een categorie ondergebracht en hierbij kunnen snelheidsregimes vastgelegd worden. Bij wegencategorisering wordt rekening gehouden met alle weggebruikers en worden indicaties opgesteld voor een optimale weginrichting.**

De gewesten erkennen de nood aan categorisering en hebben reeds belangrijke inspanningen terzake geleverd ,elk via hun eigen planningsmechanismen. Naar de toekomst toe zal nagegaan worden hoe de verschillende aspecten: snelheid, ruimtelijke ordening, wegcode en infrastructuur van de weg beter op elkaar afgestemd kunnen worden bij de categorisering ervan.

- ✓ **Verblijfsgebieden als zone 30 afbakenen.**

De gewesten onderschrijven het principe en erkennen de nood tot invoering ervan bij de lokale wegbeheerders daar waar aangewezen.

In het bijzonder werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor alle lokale wegen een zone 30 statuut voorgesteld.

- ✓ **Afgebakende schoolomgevingen ondersteunen, onder meer met variabele signalisatie en aangepaste verlichting, waar aangewezen.**

De aanbeveling wordt volledig onderschreven door de drie gewesten en de inspanningen van het verleden worden bestendigd en versterkt waar nodig naar de toekomst toe. Daarbij zal ook de lokale wegbeheerder worden betrokken. Een uniforme aanpak vormt de basis en kan worden aangepast in functie van lokale noodwendigheden.

✓ **Voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers ontwerpen op basis van een persoon met mobiliteitsbeperkingen.**

De drie gewesten besteden een speciale aandacht aan deze problematiek en betrekken de andere lokale actoren bij de aanpak ervan onder meer door concrete aanbevelingen om de toegankelijkheid te vergroten.

✓ **Plekken met infrastructuurgebonden ongevalrisico onmiddellijk aanpakken met eenvoudige tijdelijke ingrepen.**

Teneinde aan de onmiddellijke noodzaken te voldoen werden reeds initiatieven genomen in de diverse gewesten.

Om aan de problematiek te beantwoorden werden initiatieven gerealiseerd, met name: meldpunten voor het grote publiek en voor specifieke doelgroepen, geëigende structurele overlegplatformen, naast de bestaande programma's gevaarlijke punten en wegvakken.

Om nog beter in te spelen op deze aanbeveling is het wenselijk dat de rapportering sneller gebeurt en verspreid wordt en dat de wegbeheerders sneller worden ingelicht over de ongevalldata om zo een sneller gepast antwoord op een gevaarlijke situatie te kunnen bieden.

✓ **Lichtenregelingen op kruispunten verkeersafhankelijk en conflictvrij laten functioneren.**

De gewesten onderschrijven de aanbevelingen. Belangrijke inspanningen terzake werden reeds geleverd in de drie gewesten.

Het verkeersafhankelijk regelen moet maximaal de norm zijn niet alleen op kruispuntniveau maar ook op netwerk niveau met opvolging en inzet van nieuwe intelligente technologieën.

✓ **Onderzoek naar veilige voetgangers oversteekvoorzieningen.**

Evaluatie, identificatie en cartografie van oversteekvoorzieningen is nodig waar dit nog niet werd gerealiseerd. Bovendien wordt de actualisatie ervan aanbevolen evenals de uitwerking van de daaruit voortvloeiende geïdentificeerde maatregelen. Dit gebeurt op basis van de eigen bestaande gewestelijke aanbevelingen inzake veilige voorzieningen voor voetgangersoversteken in functie van technische criteria zoals zichtbaarheidafstand, snelheidsregime, omgeving, verkeersdichtheid en aanwezige signalisatie.

---