

Status Questionis Verkeersveiligheid in Vlaanderen

Eindrapport oktober 2002

INTERN RAPPORT STEUNPUNT

RA-2002-06

Jos Zuallaert (coördinatie), Koen Stuyven, Belinda Mestiaen, Veerle Beyst, Evelyne Sauvage, Freddy De Preter, Gert Zuallaert

Onderzoekslijn Stand van Zaken



DIEPENBEEK, 2012.
STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID BIJ STIJGENDE MOBILITEIT.

Documentbeschrijving

Rapportnummer: RA-2002-06
Titel: Status Questionis Verkeersveiligheid in Vlaanderen

Ondertitel: **Eindrapport oktober 2002**

INTERN RAPPORT STEUNPUNT

Auteur(s): Jos Zuallaert (coördinatie), Koen Stuyven, Belinda Mestiaen, Veerle Beyst, Evelyne Sauvage, Freddy De Preter, Gert Zuallaert

Promotor: Rob Cuyvers

Onderzoekslijn: Stand van Zaken

Partner: Provinciale Hogeschool Limburg

Aantal pagina's: 90

Trefwoorden: verkeersveiligheid, Vlaanderen, determinanten, gegevens

Projectnummer Steunpunt: 0.1

Projectinhoud: Stand van zaken van verkeersveiligheid in Vlaanderen

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, oktober 2002.

Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit
Universitaire Campus
Gebouw D
B 3590 Diepenbeek

T 011 26 89 90
F 011 26 87 11
E info@steunpuntverkeersveiligheid.be
I www.steunpuntverkeersveiligheid.be

Samenvatting

Dit rapport is een weergave van het onderzoek dat gevoerd werd door Langzaam Verkeer in opdracht van het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Het onderzoek had tot doel een overzicht en inzicht te krijgen in de determinanten van de verkeersveiligheid in Vlaanderen, waarbij maatschappelijke ontwikkelingen sinds 1990 nagegaan worden die rechtstreeks verband houden met verkeersveiligheid. Vanuit de drie-deling opvoeding/voorlichting, infrastructuur/technologie en wetgeving/handhaving worden een aantal determinanten onderzocht.

In de determinant 'opvoeding en voorlichting' gebeurt eerst een kritische reflectie op de verkeersveiligheids campagnes in Vlaanderen. Uitgaande van een sterkte-zwakke-analyse van deze campagnes worden trends blootgelegd. Op basis hiervan, en door literatuurstudie, worden aanbevelingen geformuleerd die uiteindelijk moeten leiden tot efficiëntere en effectievere campagneaanpak.

De verkeersopleiding voor professionals wordt als tweede luik in deze determinant onderzocht. Er wordt nagegaan welke de actoren hierin zijn en op welk niveau zij een rol spelen. Daarnaast worden enkele verkeersveiligheidsinitiatieven van deze spelers onder de loep genomen. Verder worden aanbevelingen gedaan, zoals die besproken werden op Rondetafelconferentie 'Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid', op 24 september 2002 in het Vlaams Parlement.

Na een beschrijving van de determinanten van het luik 'infrastructuur en technologie', wordt een stand van zaken gegeven van de infrastructuur in Vlaanderen in functie van de verkeersveiligheid. Sterke en zwakke punten worden aangehaald: het blijkt dat er al heel wat inspanningen geleverd worden, maar dat deze weinig gecoördineerd gebeuren, en dat er geen algemene visie of richtlijnen bestaan. Dit heeft zeker te maken met een aantal beperkingen, die ook beschreven worden. Verder worden er aanbevelingen gedaan om deze acties in de infrastructuur in de toekomst te verbeteren. Deze behelzen zowel het bepalen van normen en richtlijnen, als het verbeteren en organiseren van de bestaande kennis en het opstellen van een veiligheidsaudit als instrument.

Wat betreft de methode van aanpak van zwarte punten, wordt er vastgesteld dat er nog heel wat werk voor de boeg is. Een aantal criteria worden voorgesteld die kunnen helpen om de monitoring van het verkeersveiligheidsbeleid te verbeteren. Een beperkte lijst van voor- en nastudies wordt vermeld.

In de cluster 'bestuurlijke en organisatorische aspecten' wordt het personeelsbeleid m.b.t. verkeersplanning en verkeersveiligheid onderzocht. Op verschillende niveaus (Vlaams Gewest, Provincies, gemeenten) werd nagegaan wat de bevoegdheden inzake verkeersveiligheid zijn en werd de structuur van de verschillende administraties en afdelingen die werken rond het thema verkeer duidelijk gemaakt. Een belangrijk knelpunt voor het Vlaams Gewest is de beperkte bevoegdheid inzake verkeersveiligheid. In de provincie is verkeersveiligheid een absoluut kernthema maar er is een betere integratie en afstemming nodig tussen de verschillende diensten. Tijdens gesprekken met geselecteerde gemeenten bleek dat de politiehervorming een belangrijke invloed heeft op de werking rond verkeersveiligheid. Op basis van dit onderzoek worden een aantal aanbevelingen gedaan over de manier waarop het steunpunt een rol kan spelen in de bestuurlijke en organisatorische aspecten van verkeersveiligheid.

Verder wordt geanalyseerd hoe verkeersveiligheid in de beleidscyclus van het mobiliteitsconvenant wordt meegenomen. De werkgroep Overlegforum Verkeersveiligheid Vlaanderen publiceerde een eindrapport waarin de organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid onder de loep genomen wordt, en dit gedeelte is een aangepaste samenvatting van dit verslag.

Tenslotte worden de aanbevelingen samengevat in een overzichtelijk hoofdstuk.

An Dreesen, steunpunt verkeersveiligheid, oktober 2002.

Inhoudsopgave

1.	SITUERING VAN DE OPDRACHT	9
1.1	Doel van de opdracht.....	9
1.2	Opdracht en taken LV	10
2.	OPVOEDING EN VOORLICHTING	12
2.1	Campagnes	12
2.1.1	<i>Samenvatting.....</i>	12
2.1.3	<i>Financiering</i>	13
2.1.4	<i>Conclusies m.b.t. verkeersveiligheidscampagnes van BIVV in het bijzonder</i>	13
2.1.5	<i>Aanbevelingen m.b.t. verkeersveiligheidscampagnes.....</i>	14
2.1.6	<i>Lokale initiatieven.....</i>	16
2.1.7	<i>Contacten</i>	18
2.1.8	<i>Bijlage.....</i>	19
	<i>Commentaar LV</i>	27
2.2	Verkeersopleiding voor professionals	37
2.2.1	<i>Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid, rondetafelconferentie in het Vlaams Parlement</i>	37
2.2.2	<i>Wie zijn deze spelers en op welk veld spelen zij?</i>	38
2.2.3	<i>Voorbeelden van verkeersveiligheidsinitiatieven door private actoren.....</i>	38
2.2.4	<i>De belangenbehartigers van de vervoersbedrijven: FEBETRA en SAV</i>	40
2.2.5	<i>Aanbevelingen op basis van de Rondetafelconferentie 'Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid', 24 september 2002, Vlaams Parlement.....</i>	44
2.2.6	<i>Verslagboek Rondetafelconferentie, 24.09.02, Brussel: afzonderlijke bijlage (verstuurd per post).....</i>	46
2.2.7	<i>Contacten</i>	46
3.	INFRASTRUCTUUR EN TECHNOLOGIE	47
3.1	Korte beschrijving van de determinant infrastructuur en technologie	48
3.1.1	<i>Infrastructuur en veiligheid een dure maar bepalende determinant op verschillende schaalniveaus</i>	48
3.1.2	<i>Toenemend belang van wisselwerking van technologie en Infrastructuur, doch geen vervanging van het belang van infrastructuur.</i>	49
3.1.3	<i>Het concept scheiding van 'Verkeersgebieden – Verblijfsgebieden' in relatie tot snelheidsregimes en het onderscheid tussen ontsluiten-verzamelen en verbinden (wegcategorisering).....</i>	50

3.1.4	<i>Algemeen: Stand van zaken in de praktijk in Vlaanderen over het aansturen van de determinant Infrastructuur in functie van verkeersveiligheid.</i>	50
3.1.5	<i>Algemeen kwantitatieve beschrijving relatie infrastructuur en onveiligheid in Vlaanderen</i>	54
3.2	Aanpak van zwarte punten	58
3.3	Maatregelen in verblijfsgebieden (binnen bebouwde kom)	59
3.4	Maatregelen in gemengde gebieden (binnen bebouwde kom)	60
3.5	Maatregelen in verkeersgebieden (buiten bebouwde kom)	60
3.6	Specifieke regelgeving t.a.v. snelheid	60
4.	BESTUURLIJKE EN ORGANISATORISCHE ASPECTEN	62
4.1	Inzet van kennis en personeel bij de verkeersplanning	62
4.1.1	<i>Samenvatting</i>	62
4.1.2	<i>Werkwijze</i>	62
4.1.3	<i>Conclusies</i>	63
4.1.4	<i>Aanbevelingen voor het steunpunt</i>	74
4.1.5	<i>Referenties</i>	74
5.	ANALYSE VAN DE WIJZE WAAROP VERKEERSVEILIGHEID IN DE BELEIDSCYCLUS VAN HET MOBILITEITSCONVENANT WORDT MEEGENOMEN	76
5.1	Naar een krachtig verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen?	76
5.1.1	<i>Het convenant verkeersveiligheid als beleidsinstrument</i>	77
5.1.2	<i>Kwaliteitszorg: routines op mekaar afstemmen en verbeteren</i>	77
5.1.3	<i>Doelmatigheid van het beleidsproces verkeersveiligheid</i>	78
5.1.4	<i>Kennismanagement verkeersveiligheid</i>	79
5.1.5	<i>Bibliografie bestuurlijke organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid</i>	80
6.	AANBEVELINGEN AAN HET STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID	83
6.1	Aanbevelingen m.b.t. verkeersveiligheidscampagnes	83
6.2	Aanbevelingen m.b.t. verkeersopleiding voor professionals	83
6.3	Aanbevelingen m.b.t. infrastructuur	83
6.4	Aanbevelingen m.b.t. inzet van kennis en personeel bij de verkeersplanning	85
6.5	Aanbevelingen m.b.t. analyse van de wijze waarop verkeersveiligheid in de beleidscyclus van het mobiliteitsconvenant wordt meegenomen	86
BIJLAGE 1:	Relevante factoren waarop analyse werd uitgevoerd (in verband met infrastructuur) Statistiek Leuven 2000	87
BIJLAGE 2:	Analyse van ongevalregistratie en -analyse in oriëntatienota's van Mobiliteitsplannen van verschillende gemeenten	88

1. SITUERING VAN DE OPDRACHT

1.1 Doel van de opdracht

Hierna citeren we de opdrachtomschrijving zoals geformuleerd door het Steunpunt Verkeersveiligheid:

"Het onderzoek heeft tot doel een overzicht en inzicht te verkrijgen in de determinanten van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Dit moet men zeer ruim opvatten. Het gaat hierbij om (...) om maatschappelijke ontwikkelingen (zoveel mogelijk kwantitatieve gegevens) die rechtstreeks en onrechtstreeks verband houden met de verkeersveiligheid.

De Status Questionis is de eerste stap in de verkenning van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Op basis van deze verkenning moet het Steunpunt verdere hypothesen en onderzoeksvragen kunnen formuleren, en dit over alle 5 onderzoekslijnen. De selectie van de criteria en determinanten in de Status Questionis is gebeurd vanuit de zeer algemene overweging dat zij voldoende het werkveld zouden dekken."

Traditioneel kan de verkeersveiligheid worden benaderd vanuit de driedeling opvoeding/voorlichting, infrastructuur/technologie en wetgeving/handhaving (de zgn. 3 E's). Elk van deze aspecten kan als een verzameling van determinanten worden gezien.

Bovendien zijn er nog overkoepelende determinanten, met name:

- *het beheer van verkeersveiligheidsgegevens;*
- *bestuurlijke en organisatorische aspecten;*
- *kerncijfers verkeersveiligheid.*

Elke groep determinanten kan worden onderverdeeld in clusters.

Voor alle determinanten wordt uitgegaan van een ontwikkeling sinds 1990, tenzij anders aangegeven.

Bijgaande lijst bevat mogelijke criteria die bij de bespreking van de betreffende determinant kunnen worden gebruikt. De opbouw van de Status Questionis kan als volgt:

- *Een korte beschrijving of definiëring van de determinant.*
- *Een beschrijving van de actuele toestand in Vlaanderen/België per cluster. De vermelde criteria per cluster geven aan hoe de cluster mogelijkerwijze wordt beschreven. Bedoeling is dat de Status Questionis zoveel mogelijk aan de hand van deze kwantitatieve criteria wordt onderbouwd. De opdrachthouder dient deze gegevens in de Status Questionis op te nemen voor zover ze als zodanig reeds beschikbaar zijn. Indien de inventarisatie uitgebreid veldonderzoek of grootschalige enquêtes vereist, moeten ze niet worden opgenomen.*
- *Een beoordeling van de stand van zaken per determinant. Deze moet in ieder geval bevatten:*
 - *sterke en zwakke punten;*
 - *bestaande constraints (b.v. financieel, mankracht, organisatie,...);*
 - *aanbevelingen voor verbeteringen;*
 - *voorwaarden om tot een verbetering te komen (kritische succesfactoren);*

- *aanbevelingen voor verder onderzoek.*"

1.2 Opdracht en taken LV

Met dit eindverslag rapporteert Langzaam Verkeer vzw (LV) over de ondersteunende opdracht "Status Questionis Verkeersveiligheid in Vlaanderen" van het Steunpunt Verkeersveiligheid, afgesloten tussen beide partijen op 16.01.2002.

Deze opdracht werd in onderling overleg besproken op 17.04.02 en de taken die LV diende uit te voeren, werden op dezelfde datum gedetailleerd (zie nota 'Opzet onderzoek status questionis, taken LV - 17.04.02, het verslag van deze tussentijdse rapportage en de bespreking op 11.06.02). Rekening houdende met het beschikbare tijdsbudget en de inzetbare expertise van LV, werd een selectie gemaakt van de te onderzoeken determinanten.

LV rapporteerde tussentijds over de voortgang van het onderzoek aan het Steunpunt Verkeersveiligheid op 11.06.02 en op 03.09.02. Van beide tussentijdse rapportages zijn verslagen beschikbaar.

De taken werden als volgt bepaald:

Determinant 1: Opvoeding en voorlichting.

(werkvolume \pm 30 uren) (Gegevens reeds in bezit door het Steunpunt, evt. aanvulling en beoordeling uit te voeren door LV.)

Cluster 1.1: Campagnes

Taak: aanvulling en beoordeling van de nota die het Steunpunt LV doorstuurt.

Uitvoerders: Gert Zuallaert en Belinda Mestiaen.
Cluster 1.3: Verkeersopleiding voor professionals.

Taak: bevraging en verslag.

Uitvoerders: Freddy De Preter en Jos Zuallaert.

Determinant 2: Infrastructuur en technologie (werkvolume \pm 135 uren).

Cluster 2.1: Aanpak van zwarte punten.

Cluster 2.2: Maatregelen in verblijfsgebieden (binnen bebouwde kom).

Cluster 2.3: Maatregelen in gemengde gebieden (binnen bebouwde kom).

Cluster 2.4: Maatregelen in verkeersgebieden (buiten bebouwde kom).

Cluster 3.2: Specifieke regelgeving t.a.v. snelheid.

Uitvoerder: Koen Stuyven.

Mix van clusters uit determinanten 2, 3 en 5.
(werkvolume \pm 130 uren)

Determinant 5: Bestuurlijke en organisatorische aspecten.

Cluster 5.2: Inzet van kennis en personeel bij de verkeersplanning.

Uitvoerders: Veerle Beyst en Evelyne Sauvage.

Toegevoegde cluster: analyse van de wijze waarop verkeersveiligheid in de beleidscyclus van het mobiliteitsconvenant wordt meegenomen (Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid, andere).

Uitvoerder: Jos Zuallaert (in overleg met prof. L. Vereeck).

Determinant 3: Wetgeving en handhaving.

Cluster 3.1: Algemene regelgeving : niet ingevuld op basis van overleg met de opdrachtgever

Determinant 2: Infrastructuur en technologie.

Cluster 2.5: Veiligheidsmaatregelen in voertuigen (aanvulling en beoordeling van de nota van het VITO). Omdat deze nota niet beschikbaar was tijdens de periode van de opdracht, werd deze taak, in overleg met de opdrachtgever, niet ingevuld.

2. OPVOEDING EN VOORLICHTING

2.1 Campagnes

2.1.1 Samenvatting

'Dit hoofdstuk 'Campagnes' bevat een kritische reflectie op de verkeersveiligheidscampagnes in Vlaanderen, met bijzondere focus op de (affiche)campagnes van het BIVV in 2000. Een sterkte-zwakteanalyse van deze campagnes legde trends in campagneaanpak bloot. Uitgaande daarvan en op basis van literatuurstudie en eerder communicatieonderzoek in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap werden aanbevelingen geformuleerd die uiteindelijk moeten leiden tot efficiëntere en effectievere campagneaanpak en –resultaten op vlak van verkeersveiligheid. De aanbevelingen beogen meer aandacht voor:

- integratie van communicatie in verkeersveiligheidsbeleid;
- concrete en meetbare (=evalueerbare) communicatiedoelstellingen;
- doelgroepgerichte communicatie;
- zorgvuldige formulering van communicatieboodschappen;
- complementariteit van communicatiekanalen;
- complementariteit van campagneniveaus (Europees, federaal, Vlaams, provinciaal, lokaal).

Concrete voorbeelden van de beschreven sterkten en zwakten en aanbevelingen vindt de lezer terug in de campagneanalysefiches in bijlage.

2.1.2 Methodiek

Langzaam Verkeer heeft de campagnes, eerst elk afzonderlijk en volgens een vast stramien, kritisch geanalyseerd. Op basis daarvan heeft Langzaam Verkeer algemene conclusies getrokken en adviezen geformuleerd. Vragen waaraan aandacht werd besteed waren o.a. de volgende:

- Welke **beleidsdoelstelling** werd geformuleerd?
- Welke **beleidsinstrumenten** werden daarbij ingezet:
 - communicatie en educatie;
 - infrastructuur en technologie;
 - wetgeving en handhaving?
- Welke **communicatiedoelstelling** werd geformuleerd? Hoe werd het (al dan niet) bereik ervan gemeten?
- Welke **doelgroep(en)** werden in het kader van deze communicatiedoelstelling geselecteerd/gesegmenteerd?

In functie van het beschikbaar aantal uren van Langzaam Verkeer, met betrekking tot 'Determinant 1. Opvoeding en voorlichting' (30 u), werd het Jaarverslag 2000 van het BIVV (Belgisch Instituut Verkeersveiligheid) als basis genomen voor de analyse van nationale verkeersveiligheidscampagnes en werd naar regionale en lokale voorbeelden gezocht via internet. In de bijlage werd één lokaal voorbeeld opgenomen omdat het zeer sterk de sterke punten weergeeft van lokale acties: concreet, dicht bij de mensen.

De beschreven werkwijze liet een aantal vragen onbeantwoord, maar legde toch trends in aanpak van verkeersveiligheidscampagnes bloot.

Ze worden in de document aan de hand van een sterkte - zwakteanalyse beschreven. Vervolgens staan adviezen geformuleerd aan de hand waarvan de zwakke punten in de huidige aanpak van verkeersveiligheidscampagnes kunnen worden weggewerkt.

In bijlage zijn de campagnefiches gebundeld die zeer concreet de sterkten en zwakten aanwijzen.

2.1.3 Financiering

Een nationale drietalige campagne, zoals de campagne 'Rij trager voor Tine' (2002), met affiches, affichettes en ondersteuning van radio- of TV-spots kost tussen 250.000 en 375.000 Euro. Concreet vertrekt het BIVV vanaf eigen middelen, van 250.000 Euro, en zoekt voor verdere financiering sponsors. Het feit dat het om een nationale campagne gaat die in drie talen wordt gevoerd, heeft geen sterke invloed op de totale kost. De affichage langs de snelwegen gebeurt relatief goedkoop omdat de gewesten de borden ter beschikking stellen. Vanwege het succes werd de 'Rij trager voor Tine'-campagne voortgezet met nog eens een budget van 50.000 Euro. Weliswaar ten koste van een andere BIVV-sensibilisatiecampagne.

2.1.4 Conclusies m.b.t. verkeersveiligheidscampagnes van BIVV in het bijzonder

Sterkten

- Verschillende thema's van verkeersveiligheid komen jaarlijks aan bod.
- Bepaalde onderwerpen worden herhaaldelijk onder de aandacht gebracht.
- Doorgaans maakt het BIVV gebruik van een vrij volledige communicatiemix: een combinatie van printmedia (bv. folder), audiovisuele media (bv. tv), nieuwe media (bv. website) en outdoor media (bv. affiche). Deze verschillende media vullen elkaar goed aan wat hun capaciteiten en voordelen betreft: snelheid, bereik, nauwkeurigheid...
- De timing van de campagnes is in functie van het thema doorgaans goed gekozen.
- Regelmatig gebeurt de koppeling van het beleidsinstrument 'communicatie en educatie' aan een ander beleidsinstrument, meestal 'wetgeving en handhaving'.

Zwakten

- Geen nauwkeurige doelgroepafbakening.
- Zendergerichte in plaats van ontvangergerichte keuze van communicatiekanalen. Bijvoorbeeld keuze website: eigen website BIVV in plaats van bijvoorbeeld een routeplanner of dergelijke.
- Doorgaans vage formulering van communicatiedoelstellingen.
- Vaak vrijblijvende en zelfs onduidelijke formulering van communicatieboodschap.
- Nauwelijks (oproep tot) afstemming van campagnes op campagnes op andere niveaus (lokaal, provinciaal, Europees).

Kansen

- Inschakeling van en samenwerking met campagnevoerders op andere niveaus met in het bijzonder de lokale niveaus die veel concreter en dichter bij de mensen acties op getouw kan zetten.

Bedreigingen

- Informatiemaatschappij met informatieoverdaad, -overlast en -moeheid.

2.1.5 Aanbevelingen m.b.t. verkeersveiligheids campagnes

Aanbeveling 1: Integreer communicatie in beleid(suitvoering).

Communicatie kan in belangrijke mate *bijdragen* tot de realisatie van een beleid door besef, kennis, houding of gedrag ten voordele van de beleidsdoelen te beïnvloeden. Als geïsoleerd instrument kan communicatie echter moeilijk in effect resulteren.

Inschakeling van verschillende beleidsinstrumenten biedt meer garantie dat het vooropgestelde beleidsdoel wordt gerealiseerd. Daarom is het raadzaam communicatie zoveel als mogelijk te combineren met wetgeving en handhaving en/of met infrastructuur en technologie.

Aanbeveling 2: Formuleer concrete communicatiedoelstellingen.

Realistische en concrete communicatiedoelstellingen, afgestemd op de beleidsdoelstellingen, maken het mogelijk resultaatgerichte campagnes te ontwerpen en nadien de effectiviteit van een communicatiecampagne te achterhalen.

In operationele communicatiedoelstellingen moeten hoofdeffectvariabelen bepaald worden, de gewenste graad of richting van verandering, de (sub)doelgroepen binnen welke deze veranderingen wenselijk zijn en de tijdsindeling binnen welke deze veranderingen zich moeten voordoen. Volgende vragen moeten gesteld: Wat is de bedoeling van de communicatie; besef-, kennis-, houding- of gedragsverandering? Wie is de doelgroep? Hoeveel en binnen welke termijn moeten zij bereikt worden? Welke boodschap wil BIVV (minstens) meegeven?

Aanbeveling 3: Baken zorgvuldig (sub)doelgroepen af.

Een zorgvuldige, concrete afbakening van doelgroepen laat toe de communicatiemix en -boodschap beter af te stemmen. 'Iedereen' of 'dé bestuurder' bestaat niet. Bij doelgroepafbakening moet uitgegaan worden van socio-demografische kenmerken in combinatie met kenmerken als interesse voor het thema, mediagebruik e.d. Het is op basis van dergelijke kennis dat men kan anticiperen op het mediagebruik en informatieverwerking door de doelgroep.

Een campagnevoerder heeft controle over een campagneboodschap, maar niet over de verwerking van die boodschap. Is de doelgroep en diens leefwereld grondig gekend, dan kan de vermoedelijke verwerking beter worden ingeschat.

Het belangrijk(st) uitgangspunt bij de ontwikkeling van een campagne is het standpunt en de (objectieve en subjectieve) informatiebehoefte van de automobilisten ten aanzien van het onderwerp, veel meer dan de informeringsbehoefte van het BIVV of de overheid. De belevingswereld van de communicatiedoelgroep is van wezenlijk belang om daarop een succesvolle campagne af te stemmen.

Bij het ontwikkelen van een campagne moet aandacht worden besteed aan de mogelijke relevantie en de daaruit voortvloeiende concretisering van gerichte communicatieacties voor bepaalde subdoelgroepen.

Het is van essentieel belang om bij doelgroepencommunicatie subdoelgroepen te (h)erkennen en communicatiedoelstellingen, -strategieën en -plannen per subdoelgroep uit te werken. Verfijning van de verkeersveiligheids campagnes is dan ook vaak noodzakelijk om effect te kunnen resulteren.

Aanbeveling 4: Formuleer een duidelijke en eenduidige communicatieboodschap.

Besteed steeds bijzondere zorg aan de formulering en visualisering van de eigenlijke boodschap die men wil overbrengen.

Humor of een woordspeling kan anders geïnterpreteerd worden dan door de campagnevoerder bedoeld. Een campagneconcept pretesten is alleen al om deze reden een must.

Anderzijds zijn vrijblijvend geformuleerde communicatieboodschappen vaak onduidelijk voor (brede) doelgroepen. Concreet een gedragsalternatief aanreiken maakt de eigenlijke communicatie-inhoud doorgaans begrijpelijker voor het brede publiek.

Een (vermoedelijke grote) groep in de samenleving heeft geen boodschap aan woordspelingen of zinspelingen en geeft er een uitgesproken voorkeur aan in één keer goed, correct en volledig geïnformeerd te worden in een begrijpelijke taal.

Hou rekening met de realiteit van het korte termijn denken en handelen, zeker met betrekking tot preventie.

Aanbeveling 5: Stel zorgvuldig een communicatiemix samen.

Massamedia - de klassieke kanalen van het BIVV - hebben een geringe kracht wat rechtstreekse individuele beïnvloeding betreft. Ze vermogen wel via de *two-step-flow* (massamedia - gespreksonderwerp sociale omgeving - invloed van sociale omgeving op individu) te beïnvloeden.

Het is aangewezen massamedia te combineren met andere media of met acties. Ook daarom is het raadzaam een campagne op verschillende niveaus te voeren, gezien verschillende niveaus ook andere communicatiekanalen (kunnen) inschakelen. (zie aanbevelingen 7&8)

Aanbeveling 6: Evalueer elke campagne.

Concreet geformuleerde communicatiedoelstellingen laten toe een campagne te evalueren. Dergelijke evaluaties bieden nuttige informatie bij het ontwikkelen van een opvolgende campagne.

Een effectmeting omvat idealiter twee fasen: een nul- en een éénmeting. Bij een langlopende campagne kan een tussentijdse meting aangewezen zijn.

Het is wenselijk bij elke campagne structureel een voor- en naonderzoek in te bouwen. Vooronderzoek moet leiden tot inzicht in kennis, houding en gedrag van de (sub)doelgroep ten opzichte van het thema, de campagneboodschap, de gebruikte media. Het moet vermijden dat boodschappen verkeerd of niet begrepen worden. Zeker voor het vooronderzoek is kwalitatief onderzoek geschikt.

Om de campagneresultaten eerlijk te kunnen beoordelen en verklaren is het noodzakelijk vooraf ook na te denken over mogelijk onverwacht interfererende factoren. Weersomstandigheden bijvoorbeeld hebben een invloed op ongevallencijfers: wanneer een eindejaarsperiode gekenmerkt wordt door veel ijzel en andere winterse neerslag kan dit afbreuk doen aan een op zich succesvolle Bob-campagne.

Aanbeveling 7: Organiseer een campagnecascade.

Overweeg steeds afstemming van een campagne op campagnes op verschillende niveaus (lokaal, provinciaal, Vlaams gewest, nationaal, Europees).

Overweeg steeds samenwerking met gemotiveerde intermediairs zoals vervoersorganisaties, scholen, politie ...

Het BIVV heeft de knowhow en middelen om grootschalige mediacampagnes te voeren, iets waaraan het zeker kleine lokale overheden doorgaans ontbreekt. Lokale overheden of andere campagnepartners staan dan weer dicht bij de bevolking en kunnen de campagnes beter afstemmen op de lokale doelgroep(en). De verschillende campagneniveaus moeten qua aanpak, inhoud en timing evenwel op elkaar afgestemd zijn.

Een massamediale campagne kan een thema bij het brede doelpubliek onder de aandacht brengen. Regionale en lokale subcampagnes kunnen een hoger gegrepen resultaat (interesse, houding, beslissing, gedrag) bereiken.

Aanbeveling 8: Coach de communicatiecascade.

Het is noodzakelijk dergelijke cascade structureel, systematisch en professioneel in te bouwen in de campagneaanpak van het BIVV en de (sub)campagnepartners bij te staan met materiële en immateriële steun in de vorm van financiële middelen, voorlichtingsmateriaal, begeleiding, vorming, sensibilisatie,

Mogelijkheden zijn per BIVV-campagne in het communicatieplan een budgetpercentage inbouwen om te besteden aan de cascadepartners en/of een communicatiecoach aan te stellen met als belangrijkste taak het inventariseren, aanspreken, organiseren, begeleiden en opvolgen van de cascadepartners per campagne.

Opdat alle partners van de communicatiecascade een even waardevolle bijdrage zouden kunnen leveren moeten ze immers beschikken over wat in managementjargon wordt samengevat in het letterwoord MOSQUITO:

- *money*: budget
- *skills*: vaardigheden
- *quality*: kwaliteit
- *information*: informatie
- *time*: tijd

Om een doeltreffende (sub)campagne te organiseren zijn financiële middelen nodig, niet alleen om het campagnemateriaal zelf aan te maken, maar ook om eventueel vooronderzoek te doen of om extra personeel in te schakelen. Anderzijds dient men ook over de nodige knowhow beschikken op vlak van communicatie, beleid en beleidsuitvoering, de doelgroep en het betreffende onderwerp. Beschikt de partner-campagnevoerder over onvoldoende tijd om de (sub)campagne te realiseren, dan wordt ongetwijfeld ingeboet op de voorbereiding of uitvoering van de campagne.

2.1.6 Lokale initiatieven

2.1.6.1 WODCA

De provinciale WODCA-acties (provincie Antwerpen) ondersteunen de nationale campagnes d.m.v. controles, sensibilisering en educatie. Autobestuurders zijn enkel geneigd hun rijgedrag aan te passen als zij weten dat er permanente en intensieve controles op de Antwerpse wegen zijn en er dus ook een grote pakkans bestaat. Daarom worden in de provincie Antwerpen elk weekend, het hele jaar door, gemiddeld 140 politiemensen ingezet voor WODCA-controles op alcohol, drugs en snelheid. En van die controles wordt ook gebruik gemaakt om onderzoek uit te voeren naar verkeersgedrag en -attitudes.

Elk verkeersveiligheidsbeleid moet naast repressieve maatregelen ook preventieve acties in zich dragen. Daarom worden er in het kader van WODCA

geregeld sensibiliseringsinitiatieven opgezet, onder meer via de media, scholen, preventie-beurzen, e.d. Controles en sensibiliseringsacties leiden maar tot een blijvende gedragswijziging als er al in de opvoeding voldoende aandacht uitgaat naar verkeersveiligheid. Daarom heeft de v.z.w. Leefsleutels in opdracht van het provinciebestuur van Antwerpen en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid in 1997 onder de naam 'Verkeer(s)wijzer' een aantrekkelijk verkeerseducatief lessenpakket uitgewerkt voor 12- tot 14-jarigen en 15- tot 18-jarigen. Thema's zijn onder meer fietsen, risico's nemen, alcohol en drugs in het verkeer en verkeersagressie.

2.1.6.2 FUIFBUSSEN

De provincie Limburg werkte een project uit in samenwerking met de gemeentelijke jeugddiensten. Op een provinciale fuifkalender kunnen jeugddiensten zich inschrijven om een gratis fuifbus te bestellen die jongeren na een feest veilig naar huis rijdt. Het provinciebestuur werkt samen met De Lijn. Voorlopig wordt geen bijdrage gevraagd van de deelnemende gemeentelijke jeugddiensten of organiserende jeugdorganisaties. De provincie Limburg heeft een jaarbudget van 25.000 euro uitgetrokken voor het project. Evaluatie volgt eind 2002.

De sterkte van het project is de samenwerking tussen partners op verschillende niveaus.

2.1.6.3 ROB- Rustig Op de Baan (stad Mortsel)

In Mortsel loopt al enige tijd de ROB-campagne. Het stadsbestuur roept er de bewoners op Rustig op de Baan te zijn; omwille van de verkeersveiligheid. Omdat Rustig op de Baan ook goed is voor het milieu wil Vlaams Minister van Leefmilieu Vera Dua deze ROB-campagne nu hanteren als een middel om de doelstellingen van het Vlaams Klimaatplan en van het Protocol van Kyoto te helpen realiseren. Ze geeft alle Vlamingen een aantal tips mee om milieuvriendelijker te rijden. Meteen roept ze alle Vlaamse gemeenten op zich achter deze campagne te scharen. Zo kunnen we met zijn allen twee belangrijke doelstellingen realiseren: een veiliger verkeer én een beter milieu.

Als instrumenten ontwikkelde het stadsbestuur van Mortsel de "ROB-sticker". Mortsel ontwikkelde de ROB-sticker om te wijzen op het feit dat verkeersveiligheid niet enkel een kwestie is van onbemande camera's en strenge controles maar ook - misschien wel eerst en vooral - van een mentaliteit. De ROB-sticker die werd ontworpen na een wedstrijd waaraan alle inwoners van Mortsel konden deelnemen, wordt voor deze Vlaamse ROB-campagne integraal behouden.

De ROB-campagne is een goed voorbeeld van een initiatief dat op een lager niveau inspeelt op verkeersveiligheid (cascade). Toch past deze campagne niet in de bestaande campagnes op een hoger niveau zoals bv. de Provinciale WODCA-campagne en mist daardoor misschien wel haar effect. Dat de campagne wordt ingepalmd door de Minister van Leefmilieu wijst zeker op het feit dat deze ROB-campagne alleen staat en daardoor effect mist. Het feit dat veiligheid en milieuvriendelijkheid samengebracht worden, maakt de boodschap voor de doelgroep onduidelijker. Toch miste de lokale campagne ook haar doel omdat ze te alleenstaand werd gevoerd. Van de meer dan 10.000 stickers die verdeeld werden met het gemeentelijk informatieblad verschenen er slechts weinig in het straatbeeld.

Indien participerende gemeenten de sticker verdelen en de ROB-campagne op een hoger niveau (b.v. Vlaams) door een mediacampagne wordt ondersteund, dan kan de cascade wel functioneren. Indien zij tegelijk door Provinciale controles (WODCA) wordt ondersteund, dan krijgt de campagne ook een sterkere impact door de wisselwerking tussen sensibilisering en repressie.

2.1.6.4 Dode-hoek spiegel

Als laatste stap in een cascade kan men het socio-culturele leven, de scholen en de bedrijven aanduiden als doelgroep en/of initiatiefnemer rond verkeersveiligheid.

Verschillende organisaties (VAB, SAV, Fietzersbond) werken aan verkeersveiligheid vanuit een thematische invalshoek. Educatie richt zich vooral tot schoolkinderen en jongeren (de zwakke weggebruikers) en de vervoerssector. Vooral scholen zijn een dankbaar kanaal om grote groepen te bereiken. Minder georganiseerde doelgroepen, m.n. de senioren, worden door de campagnes minder bereikt.

Omdat de overheid tegelijk met de thematische preventiecampagne ook wetgevende initiatieven neemt om dode-hoekongevallen te voorkomen en de dode hoek zo geregeld in de media verschijnt, is de aandacht voor en het bewustzijn rond de problematiek sterk verbeterd. De campagne alleen had waarschijnlijk nooit zo'n impact gehad, zonder de geregelde media-aandacht voor de dode-hoek spiegel.

2.1.6.5 Ouders van Verongelukte Kinderen, Responsible Young Drivers, SEBaction

Verschillende vzw's nemen initiatieven rond verkeersveiligheid en educatie. Ouders van Verongelukte Kinderen mikt met Flits, een theatermonoloog, op scholieren van het secundair onderwijs. Responsible Young Drivers ontwikkelt een formule waarbij een jongere op een school als ambassadeur van verantwoord rijgedrag functioneert. SEBaction (Safety Education Behaviour) mikt ook op jongeren met sensibiliserende initiatieven (vrijwillige alcoholtest bij uitgang discotheek) en legt net als de Responsible Young Drivers met vrijwilligers veilig vervoer (auto, minibusjes, taxicheque) naar huis of andere locaties in.

2.1.7 Contacten

BIVV, Mevr. Mieke Schevelenbos, Hoofd Communicatie, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel; 02/244.15.30; mieke.schevelenbos@bivv.be

Fietzersbond, Boomgaardstraat 22, 2600 Berchem; 03/231.92.95; fietzersbond@pi.be

Ouders van Verongelukte Kinderen, Tervurenlaan 268 A, 1150 Brussel

Responsible Young Drivers, info@ryd.be

SAV, Jan Soenen, Land van Rodelaan 20, 9050 Gent; 09/210.82.10; info@sav.be

SEBaction, Hof Ter Schrieklaan 90, 2600 Berchem; 03/281.87.42; info@sebaction.be

WODCA: 03/240.50.60.

2.1.8 Bijlage

FICHE 1: nationale campagne

(Bron: BIVV Jaarverslag 2000, p. 63-64)

<u>Hoofdthema</u>	ALCOHOL
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie - wetgeving en handhaving.
Opdrachtgever organisator /	BIVV
Budget	
Communicatiedoelstelling	Positieve resultaten van voorgaande 8 Bob-campagnes consolideren zowel op vlak van bekendheid als op vlak van appreciatie.
Communicatiedoelgroep(en)	<ul style="list-style-type: none">- Jongeren.- 'Harde kern' van bestuurders die onder invloed rijden, maar van mening zijn dat het maar een licht vergrijp is.
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none">- Affiche op panelen langs de (snel)wegen.- Affichette verspreid via adressenbestand BIVV en eigen distributiekanaal van provinciebesturen (65000 ex.).- Tv: spot + programma's als Kijk Uit, Veilig Thuis, Contacts, Ça Roule.- Radio: spot.- Internetsite BIVV.
Communicatieboodschap	« Het is feest als Bob rijdt »
Sfeer, visual, ...	<ul style="list-style-type: none">- Affiche: Man die in een ballon met het logo van Bob blaast.- Tv-spot: Bob (voor het eerst) in zijn rol als chauffeur getoond op weg van taverne naar huis met verwijzing naar politietoezicht. Eenvoudig en humoristisch.- Radiospot: directe, maar humoristische verwijzing naar controles.
Communicatie-inhoud	Feesten, veiligheid en het opnemen van verantwoordelijkheid zijn perfect met elkaar te verenigen.
Campagneperiode	27 november 2000-15 januari 2001.

<p>Gemeten effecten</p>	<p>Resultaten 8^{ste} Bob-campagne (1999-2000) (geen gegevens m.b.t. campagne 2000-2001).</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 op 4 bestuurders overtuigd niet achter het stuur te gaan zitten nadat ze gedronken hebben. - 8 op 10 passagiers overtuigd om de bestuurder aan te zetten niet onder invloed te rijden.
--------------------------------	---

<p>Commentaar LV</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Thema alcohol en Bob worden sinds 1995 herhaaldelijk (minstens 1x/jaar) onder de aandacht gebracht. Een geschikte handelwijze m.b.t. preventie. - Afstemming communicatie/handhaving is geschikte handelingswijze om beleid te realiseren. - Geschikte timing; in ieder geval steeds eindejaarsperiode. - Is humor gepaste benaderingswijze om gewenste resultaat te verkrijgen? Het is wetenschappelijk aangetoond dat humor een positieve invloed heeft op houding t.o.v. de campagne, maar amper of geen op het daadwerkelijk gewenste gedrag. - Doelgroepen tamelijk afgebakend. - Communicatiestrategie en -mix weinig geschikt in functie van de doelgroepen, zeker wat 'harde kern' betreft. Het lijkt zeer onwaarschijnlijk dat harde kern effectief bereikt wordt met affiches of radio- en tv-spots. Om harde kern te bereiken moet in twee fasen gewerkt worden: 1. aandacht trekken voor onderwerp (dit kan door bovenvermelde campagne) en 2. daar kort opvolgend de eigenlijke boodschap door o.a. (intensieve) face-to-face communicatie. - Wat is referentie van de cijfers van effectmeting? Alle chauffeurs in Vlaanderen, bevraagde chauffeurs (steekproefgrootte? Selectiemethode? ...) ...?
-----------------------------	--

FICHE 2: nationale campagne

(Bron: BIVV Jaarverslag 2000, p. 63-64)

<u>Onderwerp</u>	GORDEL
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie - wetgeving en handhaving.
Opdrachtgever organisator /	BIVV i.s.m. P&V Verzekeringen.
Budget	
Communicatiedoelstelling	Het dragen van de gordel tot een natuurlijke reflex maken.
Communicatiedoelgroep(en)	
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: langs (snel)wegen. - Affichette: verspreid via adressenbestand BIVV en agentschappen van P&V (45000 ex.). - Tv: spot + tv-uitzendingen van BIVV. - Folder: verdeeld tijdens politiecontroles en in de agentschappen van P&V Verzekeringen. - Internetsite BIVV.
Communicatieboodschap	"De gordel. Een natuurlijke reflex."
Sfeer, visual ...	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: man en kind die, beschermend en met affectie, een arm rond een zittende vrouw slaan. - Tv-spot: drie analoge situaties. - Emotionele benadering gebaseerd op vanzelfsprekend dagelijks gedrag. - Nieuw: reflex om de gordel te dragen binnen een <u>sociale</u> (i.p.v. individuele) context geplaatst.
Communicatie-inhoud	
Campagneperiode	22 februari 2000-26 maart 2000.
Gemeten effecten	<p>Tellingen en enquête na einde van de campagne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stijging van de gordel dragers vooral bij passagiers achterin en meer bepaald tijdens het weekend.

Commentaar LV	<ul style="list-style-type: none"> - Thema komt herhaaldelijk, maar niet regelmatig aan bod (1996, 1999, 2000, 2001) - Weinig concrete of meetbare communicatiedoelstelling, blijkt ook uit weergave resultaten. - Afstemming communicatie/handhaving is geschikte handelingswijze om beleid te realiseren.
----------------------	--

	<ul style="list-style-type: none">- Inhoudelijk aandacht voor kracht van massamedia: doorgaans wel beïnvloeding mogelijk via <i>two-step-flow</i> (massamedia – gespreksonderwerp in sociale omgeving – invloed van sociale omgeving op individu).
--	--

FICHE 3: nationale campagne

(Bron: BIVV Jaarverslag 2000, p. 64-65)

Hoofdthema	ZWAKKE WEGGEBRUIKER
Beleidsdoelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Bevorderen van verkeersveiligheid. - Het aantal verkeersongevallen verminderen waarbij zwakke weggebruikers betrokken zijn (Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa).
Inzet	Communicatie en educatie – wetgeving en handhaving.
Opdrachtgever organisator	/ BIVV i.s.m gewesten.
Budget	
Communicatiedoelstelling	Aandacht van alle bestuurders vestigen op het feit dat voetgangers en fietsers volwaardige weggebruikers zijn.
Communicatiedoelgroep(en)	- Bestuurders.
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: langs (snel)wegen. - Tv: spot + uitzendingen BIVV.
Communicatieboodschap	“Voetgangers zijn geen hindernissen”
Sfeer, visual ...	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: metafoor van de absurde rol (hindernis) die sommige automobilisten door de zwakke weggebruiker willen doen spelen. - Tv-spot: idem. Sfeer tegelijk absurd en realistisch.
Communicatie-inhoud	Confrontatie van automobilisten met hun egoïstische gedrag.
Campagneperiode	2 mei tot 4 juni (in het kader van de internationale week van de verkeersveiligheid).
Gemeten effecten	Evaluatie na campagne: <ul style="list-style-type: none"> - Bijna ¾ van de bestuurders overtuigd (en meer bepaald de mannen) om geen misbruik te maken van hun dominante positie tav voetgangers en die te respecteren.

Commentaar LV	<ul style="list-style-type: none"> - Thema komt herhaaldelijk, maar niet regelmatig aan bod (1996, 1998, 2000). - Goede timing wat algemeen media-aandacht
----------------------	--

	<p>betreft (internationale week van de verkeersveiligheid).</p> <ul style="list-style-type: none">- Hoe gebeurde effectmeting/evaluatie?- Waarom campagne-effect niet gekoppeld aan ongevallencijfers?
--	---

FICHE 4: nationale campagne

(Bron: BIVV Jaarverslag 2000, p. 65-66)

<u>Hoofdthema</u>	KINDEREN
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie.
Opdrachtgever organisator /	BIVV i.s.m. DVV Verzekeringen.
Budget	
Communicatiedoelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Een veilige terugkeer naar school. - Bestuurders aanzetten om waakzaam te blijven.
Communicatiedoelgroep(en)	<ul style="list-style-type: none"> - Bestuurders. - Ouders via scholen.
Communicatiemix	<p>Luik 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 verschillende affiches: langs (snel)wegen. - 2 verschillende affichettes: via adressenbestand van het BIVV en via de agentschappen van DVV Verzekeringen (45000 ex.). - Tv: spot + uitzendingen BIVV. - Internetsite BIVV. - Geschreven pers: aankondiging met bestelbon voor ontgeurder met het silhouet van de kinderen. <p>Luik 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pedagogische sets (11000 ex.) in de klassen van de eerste graad van het lager onderwijs van heel het scholennet: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 kleurenposters voor de kinderen; ▪ brochure om leerkrachten te leiden in het kader van de lessen verkeersveiligheid; ▪ kalender van de schoolvakanties met daarop voor elke maand een praktische verkeersveiligheidstip voor de ouders.
Communicatieboodschap	"Voorzie het onvoorziene"
Sfeer, visual ...	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rustige weg op het platteland met op voorplan de vormen van twee kinderen met krijt op het asfalt getekend alsof het

	<p>restanten van een tragisch ongeval waren.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rustige straat in de stad met op voorplan de vormen van twee kinderen met krijt op het asfalt getekend alsof het restanten van een tragisch ongeval waren. - Tv-spot: hard aankomend.
Communicatie-inhoud	Een kind kan ook plotseling verschijnen op een weg op het platteland of op eender welke straat in de stad.
Campagneperiode	14 augustus 2000-17 september 2000.
Gemeten effecten	

Commentaar LV

- Thema komt weinig, maar ook onregelmatig aan bod (1997, 2000).
- Goede inschakeling van intermediairs: scholen > ouders.
- Goede timing.
- Bereikt 'harde' tv-spot doel? Effecten niet gekend.

FICHE 5: nationale campagne

(Bron: BIVV, Jaarverslag 2000, p. 66)

<u>Hoofdthema</u>	SNELHEID
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie.
Opdrachtgever organisator /	BIVV.
Budget	
Communicatiedoelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Bestuurders bewust maken van het feit dat overdreven snelheid een probleem is en dat ze kunnen bijdragen om dat probleem op te lossen. - Op middellange termijn: het grote publiek ertoe brengen te denken dat te snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. - Op lange termijn: rijden op een aangepaste manier nieuwe sociale norm.
Communicatiedoelgroep(en)	<ul style="list-style-type: none"> - Bestuurders. - Groot publiek.
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: langs (snel)wegen. - Affichette: verspreid via adressenbestand BIVV (44000 ex.). - Tv: spot + uitzendingen BIVV. - Internetsite BIVV. - Folder: verspreid via politiediensten en de geijkte kanalen van het BIVV.
Communicatieboodschap	"Toon de zwaarvoet hoe het moet"
Sfeer, visual ...	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: een voet die bijna gracieus het gaspedaal aanraakt. - Tv-spot: sarcastisch.
Communicatie-inhoud	
Campagneperiode	23 oktober 2000-27 november 2000.
Gemeten effecten	Posttest: <ul style="list-style-type: none"> - 6 van de 10 bestuurders overtuigd dat ze minder snel moesten rijden. - 6 van de 10 passagiers overtuigd om de bestuurder aan te zetten om minder te rijden.

Commentaar LV	<ul style="list-style-type: none">- Thema komt weinig, maar ook onregelmatig aan bod (1999, 2000).- Onwaarschijnlijk dat communicatiedoelstellingen op drie termijnen (zie 'Communicatiedoelstelling') met één campagne realiseren, haalbaar is.
----------------------	--

FICHE 6: nationale sensibilisatieactie

(Bron: BIVV, Jaarverslag 2000, p. 66)

Hoofdthema	VOERTUIG
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie.
Opdrachtgever organisator /	BIVV i.s.m. Federauto en GOCA.
Budget campagne	
Communicatiedoelstelling	Aandacht vestigen van bestuurders op het belang van de voornaamste onderdelen voor de actieve veiligheid van de voertuigen.
Communicatiedoelgroep(en)	Bestuurders.
Communicatiemix	- Folder. - Affichette.
Communicatieboodschap	"Denk aan uw gezondheid"
Sfeer, visual ...	- Affichette: 'radiografie' van auto met visueel accent op remmen, schokdempers, ...
Communicatie-inhoud	Een goed onderhouden voertuig is belangrijk voor de veiligheid van de inzittenden, maar ook voor die van de andere weggebruikers.
Campagneperiode	27 september 2000-23 oktober 2000
Gemeten effecten	

Commentaar LV	<ul style="list-style-type: none"> - Thema komt weinig aan bod (2000). - Beperkte en eenzijdige communicatiemix. - Onduidelijke communicatieboodschap.
----------------------	---

FICHE 7: nationale sensibilisatieactie

(Bron: BIVV, Jaarverslag 2000, p. 66-67)

Hoofdthema	GSM
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie - wetgeving en handhaving.
Opdrachtgever organisator	/ BIVV i.s.m. FIR en met steun van Proximus, Mobistar, Orange.
Budget	
Communicatiedoelstelling	GSM-gebruikers in België informeren over de nieuwe reglementering en hen sensibiliseren over het bellen terwijl men stuurt.
Communicatiedoelgroep(en)	GSM-gebruikers in België.
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none"> - Affichette: verspreid o.m. via alle GSM-winkels, het gewone adressenbestand van het BIVV en via de politiediensten. - Folder: verspreid via GSM-operatoren en -verkooppunten, het BIVV-netwerk en de politiediensten (3 miljoen ex.). - Radio: spots.
Communicatieboodschap	"Kijk: zonder handen!" "Bellen in de auto: verplicht handenvrij vanaf 1 juli 2000, tenzij je een handenvrije telefoon gebruikt."
Sfeer, visual ...	<ul style="list-style-type: none"> - Folder/affichette: man in een auto met beide handen duidelijk op het stuur. - Radiospot: humoristisch.
Communicatie-inhoud	
Campagneperiode	Start 3 juli 2000-volgende drie weken.
Gemeten effecten	<p>Evaluatie in augustus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle GSM-bezitters hebben gehoord over de nieuwe reglementering m.b.t. de GSM. - Een maand na het begin van de campagne was de gedragsverandering reeds merkbaar.

Commentaar LV	<ul style="list-style-type: none"> - Thema komt sinds 2000 regelmatig aan bod (2000, 2001, 2002). - Onduidelijke baseline: "Bellen in de auto:
----------------------	--

	<p><u>verplicht handenvrij, tenzij je een handenvrije telefoon gebruikt</u>".</p> <ul style="list-style-type: none">- Hoe gebeurde effectmeting? Is effect niet deels toe te schrijven aan media-aandacht (nieuws)?
--	---

FICHE 8: nationale permanente sensibilisatie (sinds 1996)

(Bron: BIVV, Jaarverslag 2000, p. 67)

<u>Hoofdthema</u>	VERKEERSMENTALITEIT
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
Inzet	Communicatie en educatie.
Opdrachtgever / organisator	BIVV.
Budget	
Communicatiedoelstelling	
Communicatiedoelgroep(en)	- Bestuurders tussen 18 en 40 jaar. - Kerndoelgroep 18- tot 34-jarigen.
Communicatiemix	- Radio: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 nieuwe radiospots van 30 '' via Radio Donna, Radio Nostalgie, Radio 21, Bruxelles-Capitale, NRJ, Contact Sud en BRF. ▪ 5-secondenspots: programmasponsoring bij 'Peter Verhulst' Studio Brussel, 'His Master's Voice' Radio Donna, 'Mobile' La Première en 'Dance' Radio 21.
Communicatieboodschap	"Je raakt verder als je rijdt met verstand."
Sfeer, visual ...	
Communicatie-inhoud	
Campagneperiode	- april-mei 2000 - september-oktober 2000
Gemeten effecten	

Commentaar LV	Magere communicatiemix.
----------------------	-------------------------

FICHE 9: nationale permanente sensibilisatie (sinds 1996)

(Bron: BIVV, Jaarverslag 2000, p.67)

ONDERWERP:	ALCOHOL
Beleidsdoelstelling	Bevorderen van verkeersveiligheid.
<u>Inzet</u>	Communicatie en educatie.
Opdrachtgever / organisator	BIVV met sponsoring van Arnoldus Groep, Ford Motor Company en TotalFina en nevensponsoring van Touring en Proximus.
Budget	
Communicatiedoelstelling	
Communicatiedoelgroep(en)	
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none"> - Bob-bus: <ul style="list-style-type: none"> ▪ alcoholtest ▪ rijsimulator ▪ folder ▪ gadget (sleutelhanger)
Communicatieboodschap	
Sfeer, visual ...	
Communicatie-inhoud	
Campagneperiode	<ul style="list-style-type: none"> - 9 grote zomerfestivals 2000 - 28 Donna's Dansfolies 2000 - 14 fuiven 2000 - 40 acties rond verkeersveiligheid 2000 - 55 diverse evenementen 2000
<u>Gemeten effecten</u>	

Commentaar LV	Goede spreiding qua timing en locatie. Al doend leren / aan den lijve ondervinden is prettige preventiemethode.
----------------------	--

FICHE 10: lokale campagne

(Bron: Lokale politie Antwerpen,
<http://www.antwerpen.be/politie/verkeer/main.htm>)

<u>Hoofdthema</u>	ZWAKKE WEGGEBRUIKER
Beleidsdoelstelling	Veiligheid van de zwakke weggebruiker.
<u>Inzet</u>	Communicatie en educatie – wetgeving en handhaving.
Opdrachtgever organisator /	Lokale politie Antwerpen met steun van DVV Verzekeringen, Radio Nostalgie.
Budget	
Communicatiedoelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Wederzijdse aandacht creëren tussen fietsers en automobilisten. - Aandacht vestigen op drukkere verkeerssituatie in de maand september. - Voorbeeldgedrag van helmdragers bij andere fietsers ingang doen vinden.
Communicatiedoelgroep(en)	<ul style="list-style-type: none"> - fietsers, jongeren in het bijzonder - automobilisten - ouders - kinderen
Communicatiemix	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche: 135 reclameborden en 250 panelen langs belangrijkste invalswegen. - Affichette: 350 in scholen, openbare gebouwen. - Folder + wedstrijdformulier (fietshelm te winnen). - Internet. - Bijdragen in aantal magazines: o.a. De Antwerpenaar, Zone 03 (+ wedstrijdformulier). - Radio: spot via Radio Nostalgie. - Outdoor media: flankbekleding tram, 25 bussen, 100 voertuigen. - Tv: <ul style="list-style-type: none"> ▪ teletekst ATV ▪ kabelkrant ATV
Communicatieboodschap	“Auto let op fiets, fiets let op auto.”
Sfeer, visual ...	<ul style="list-style-type: none"> - Affiche/folder: kathedraal tegen een helderblauwe achtergrond met onderaan een fiets- en autowiel. - Beloning positief gedrag .
Communicatie-inhoud	
Campagneperiode	- September –oktober 2001

	- Met vervolg in voorjaar 2002
Gemeten effecten	

Commentaar LV	Goede en uitgebreide communicatiemix. Goede koppeling communicatie, handhaving, beloning.
----------------------	---

2.2 Verkeersopleiding voor professionals

2.2.1 Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid, rondetafelconferentie in het Vlaams Parlement

Op 24 september 2002 stond de traditionele rondetafelconferentie in het Vlaams Parlement (Langzaam Verkeer, Komimo, Week van de Vervoering) in het teken van de gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid. Dit thema hanteren we als kapstok waarbinnen het thema 'verkeersopleiding voor professionals' verder in dit verslag geduid wordt.

Deze rondetafel pleitte dus voor een **grotere participatie van private actoren aan het verkeersveiligheidsbeleid**. Verkeersveiligheid is een complex terrein met vele spelers, maar ook met vele potentiële partners. De partners die tot nu toe te weinig rechtstreeks betrokken waren in het verkeersveiligheidsdebat zijn de private actoren. Nochtans kunnen zij, naast de andere betrokken overheidsactoren, een cruciale rol spelen.

Het programma van de rondetafelconferentie omvatte zowel duiding, inspirerende referaten als concrete cases.

Programma Rondetafelconferentie:

Bedrijven, partners in het verkeersveiligheidsdebat.

Bedrijven, partners in het verkeersveiligheidsbeleid:

Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid.
Jos Zuallaert, afgevaardigd bestuurder Langzaam Verkeer .

Wettelijke voorschriften en verkeersveiligheidsacties op bedrijfsniveau:

ir. Ruddy Dieleman, verkeersveiligheidsdeskundige.

Beleidsvisie:

Hoe gaat de minister bedrijven betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid?
Steve Stevaert, Vlaams minister van mobiliteit en openbare werken.

Partners in verkeersveiligheid:

Vervoermaatschappij 'De Lijn'.

Opleiding chauffeurs, voertuigtechnologie en inrichting van de haltes.
Ingrid Lieten, directeur-generaal De Lijn.

Vrachtvervoerssector:

- Opleiding van chauffeurs en sensibiliseringsactie 'Veiligheidscharter Levenslijn'.
Isabelle De Maegt, externe relaties Febetra.
- Campagne 'Veilig op weg'.
Jan Soenen, projectleider 'Veilig op Weg' SAV.
- Praktijkgetuigenissen.
Luc Rogge, directeur-generaal distributie Colruyt.

John De Vocht, veiligheidscoördinator Van Dievel Transport.

Verzekeringssector:

Concepten om het aantal verkeersongevallen in bedrijven terug te dringen.
Wauthier Robyns - directeur BVVO.

Discussie: engagementen en samenwerkingsmogelijkheden met beleidsverantwoordelijken, betrokken ambtenaren, sociale overlegstructuren, veiligheidscoördinatoren, studiecentra, voertuigindustrie, belangenorganisaties, federaties, opleidingscentra, onderzoeksinstellingen, verzekeringssector, wegbeheerders, ...

2.2.2 Wie zijn deze spelers en op welk veld spelen zij?

Als actoren in de private sector onderscheiden we:

- Werkgevers en werknemers;
- Onderwijssector (scholen, hogescholen, universiteiten, koepels);
- Operatoren van voertuigparken (bedrijfswagenparken, vrachtvervoerders, busvervoer, taximaatschappijen...);
- De vervoersector;
- De voertuigindustrie en in de hiervan afgeleide dienstensector verantwoordelijk voor nieuwe veiligheidstechnologie in fietsen, wagens, vrachtwagens en openbaar vervoer;
- Consumentenorganisaties die belangen van weggebruikers verdedigen (automobilistenverenigingen, voetgangers, fietsers en ov-gebruikers, sociaal-culturele organisaties, actiegroepen, andere);
- Consumentenorganisaties in het algemeen;
- Lokale actiegroepen en verenigingen;
- Opleidingscentra, adviesdiensten bureaus, onderzoeksinstellingen...;
- Verzekeringsinstellingen;
- Medische sector;
- Private actoren betrokken bij het incident management (wat na het ongeval volgt);
- Andere.

Voor alle voorgaande spelers kunnen verantwoordelijkheden geduid worden op de verschillende schaalniveaus, nl. lokaal, provinciaal, regionaal, nationaal, internationaal.

2.2.3 Voorbeelden van verkeersveiligheidsinitiatieven door private actoren

Voorbeeld 1: De vrachtvervoersector als partner

Probleemanalyse: ongevallencijfers met vrachtwagens

Te onderzoeken strategie:

- vrijwillig / verplicht vervoerplan met taakstelling inzake veiligheid
- ISA in vrachtwagens en bestelwagens
- verzekeringspremies herzien
- vergunningen
- aanbestedingen (type Dolbi spiegel / camera)
- **certificering (zie Zweeds voorbeeld hieronder)**

- charters (type Colruyt)
- verruiming taak veiligheidscoördinatoren op werftoezicht
- ...

In de Zweedse vrachtvervoersector worden kwaliteitszorgsystemen geïntroduceerd die verkeersveiligheid meeliften in het zorgproces.

*Zo promoot de **Swedish Road Haulage Association** sinds het begin van de jaren '90 de invoering van het ISO 9002 kwaliteitscertificaat en het ISO 14001 milieucertificaat in de sector, en meer bepaald de module verkeersveiligheid binnen deze certificaten.*

De Swedish Road Haulage Association raamt dat reeds 3000 leden in 2001 aan de slag zijn gegaan met het ISO 9002 kwaliteitscertificaat; dat 1500 onder hen de verkeersveiligheidsmodule reeds ingevoerd hebben en dat 750 leden inmiddels een concreet verkeersveiligheidsbeleid op maat hebben uitgewerkt.

2000 bedrijven zijn aan de slag gegaan met de ISO 14001 milieuzorgcertificering, waarbij brandstof- efficiënt vervoer, en onrechtstreeks dus ook verkeersveiligheid, centraal staat.

Dit proces van certificering gaat in Zweden – overigens op basis van vergelijkbare campagnes in Nederland en UK, gepaard met de nationale campagne 'Well-driven'. Vervoerders die participeren aan deze campagne verbinden er zich toe verkeersveiligheidsnormen en regels te respecteren. Zij plakken een 'Well-driven' sticker op hun voertuig waarop tevens een telefoonnummer vermeld staat, waar burgers kunnen naar bellen met klachten over het gedrag van de vrachtvervoerder. De campagne is pas opgestart en 1000 chauffeurs nemen er tot op heden aan deel. (Bron: ETSC).

Vergelijkbare initiatieven zijn mogelijk met de **sector van het busvervoer, taxi's**.

De belangenbehartigers van de vervoersbedrijven in België (FEBETRA en SAV) nemen voorzichtige verantwoordelijkheden in het responsabiliseren van hun leden voor verkeersveiligheid. Deze initiatieven zijn eerste stappen. Deze organisaties lijken bereid meer verantwoordelijkheid op te willen nemen op dit gebied, maar kunnen deze stappen niet zetten door gebrek aan middelen. Zij vinden dat de financiering door de overheid moet gedragen worden.

Voorbeeld 2. Bedrijven en verkeersveiligheid.

Probleemanalyse: 1/3 meer dodelijke ongevallen in het woon-werkverkeer in 2000 ten opzichte van 1999. (120 doden in 2000 tegenover 90 in 1999) .

Te onderzoeken strategie:

- vrijwillig / verplicht vervoerplan met taakstelling inzake veiligheid in het woon-werkverkeer;
- verzekeringspolitiek herzien (inzonderheid m.b.t. lease - wagens / het rijgedrag van chauffeurs met geleasde wagens verschilt wellicht sterk van chauffeurs van eigen wagens omdat o.a. de werkgever verzekering dekt);
- ISA in leasewagens;
- vergunningen;
- aanbestedingen;
- certificering;
- charters (type Colruyt);

- verruiming taak veiligheidscoördinatoren op werftoezicht;
- verdere analyse ongevalgegevens woon-werkverkeer;
- overlegstructuren: sociaal overleg, nationale arbeidsraad, comités veiligheid en hygiëne, ondernemingsraad, ...

Sommige bedrijven, zoals Colruyt, nemen zelf doorgedreven initiatieven om de veiligheid te verbeteren. Zij zouden kunnen gelden als voorbeelden voor andere bedrijven.

Ook de overheid, m.n. de VDAB, heeft een aanbod voor vervoersbedrijven, maar bijscholing is toch niet de core-business van de VDAB.

Bedrijven en overheid kunnen ook samen aan verkeersveiligheid sleutelen.

Voorbeeld 3:

(Verkeers)veiligheid gelieerde bedrijven bouwen een eigen dienstverlening uit rond verkeersveiligheid. De Britse producent van medische apparatuur Key MED, heeft sinds 15 jaar een afdeling die als consultant optreedt in verkeersveiligheidsmanagement. (Bron: ETSC).

Traditioneel nemen verzekeringsmaatschappijen een consultrol op ten aanzien van (verkeers)veiligheid. Deze rol kan geactiveerd worden. Sommige verzekeringsmaatschappijen profileren zich bij middel van campagnes rond verkeersveiligheidsinitiatieven (DVV, KBC...).

Voorbeeld 4: 'Advanced driver training'

of rijlessen door de Duitse Road Safety Council in samenwerking met diverse doelgroepen, o.a. de vrachtvervoersector, openbaar vervoersector, busoperatoren, motorrijders, ambulancediensten, ...

Voorbeeld 5: Verkeersveiligheid in het beheerscontract van **De LIJN**

Probleemanalyse: ongevallencijfers met bussen en trams.

Te onderzoeken strategie:

- verkeersveiligheidsmodule in beheersovereenkomst, strategisch plan;
- vrijwillig / verplicht vervoerplan met taakstelling inzake veiligheid;
- aanbestedingen (ISA, Dolbi spiegel / camera);
- inrichting infrastructuur;
- opleiding;
- handhaving in stadscentra.

2.2.4 De belangenbehartigers van de vervoersbedrijven: FEBETRA en SAV

FEBETRA, de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs begeleidt vervoersbedrijven met sociaal-juridische en praktisch ondersteunende diensten.

Met *Handboek voor de verkeersveiligheid* (dec. 1998, 28p.) richt FEBETRA zich tot de werkgevers in het vervoersbedrijf. Het *Handboek* biedt een uitgebreide leidraad om tot een verlaging van het aantal ongevallen te komen. FEBETRA ziet ongevalpreventie als een middel tot kostenbesparing en een onderdeel van goed management, minder als een doel op zich.

De handleiding biedt heel wat aanbevelingen om tot minder ongevallen te komen, maar laat in het midden hoe een bedrijf die concreet kan waarmaken. Het management krijgt aanbevelingen voor crisismanagement na ongevallen, planning van een veilige dispatching, beloningssystemen, aanwerving, opleiding en evaluatie van chauffeurs, materieel-fleetmanagement en een stappenplan om het veiligheidsmanagement effectief te implementeren in het bedrijf.

FEBETRA stelt dat heel wat bedrijven werken met een handboek chauffeurs. In de onderwerpen die FEBETRA daarbij aanraadt aan bod te laten komen is heel wat ruimte gelaten voor handelingen die indirect bijdragen tot veiligheid zoals onderhoud voertuig naast aandacht voor handelingen die direct bijdragen tot verkeersveiligheid (rijstijl/rijgedrag), maar die worden dan niet concreet ingevuld. Bijvoorbeeld, welke afstand bij welke snelheid gerespecteerd moet worden, wordt niet concreet uitgewerkt. De bedrijfsleiding wordt dus wat die concrete invulling van het Handboek betreft aan haar lot overgelaten. Zij wordt verondersteld over die informatie te beschikken en ze duidelijk overzichtelijk in een eigen publicatie op te kunnen nemen. Het *Handboek voor de Verkeersveiligheid* biedt ook geen verdere contactgegevens of literatuurreferenties om een bedrijf daarbij te helpen.

FEBETRA zelf beschikt over eigen publicaties: Praktijkboek Gevaarlijke Stoffen, en Wegwijs doorheen de rij- en rusttijden en de tachograaf.

SAV, de Koninklijke Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners biedt eveneens sociaal-juridische en praktisch ondersteunende diensten aan aan vervoersbedrijven.

SAV steunt het principe van de zgn. Safety culture. Elke vervoerder dient zich op het niveau van zijn bedrijf in te spannen om de veiligheid te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen. Dit dient onder meer te gebeuren via monitoring op maat, en mits tussenkomst van externe consultants. SAV rekt erop dat de overheid dit initiatief zal steunen, onder meer door te voorzien in subsidies voor de tussenkomst van consultants. Een verbeterde veiligheid in elk bedrijf moet zorgen voor een verbetering van de veiligheid van de sector.

SAV lanceerde in 2001 zelf de campagne '*Veilig op weg*'. '*Veilig op Weg*' is een project rond verkeersveiligheid voor jonge scholieren uit het derde tot en met het zesde leerjaar. Op basis van een theoretische en praktische voorlichting, gesteund op 4 eenvoudige maar concrete vuistregels, leren de leerlingen alle gevarenczones rondom een vrachtwagen (de dode hoeken) kennen.

Het theoretische gedeelte bestaat uit het afspelen van een video, waarbij de kinderen aan de hand van reële verkeerssituaties voor het eerst kennis maken met de vuistregels.

Na het zien van de video ontvangen de leerlingen een lesformulier waarin vragen worden gesteld. Aan de hand van de informatie in de video kunnen de scholieren deze vragen oplossen. Na het klassikaal verbeteren van de vragen, gaan de kinderen naar de speelplaats van de school waar een echte vrachtwagen staat opgesteld voor het praktische onderdeel. Daarbij worden de vuistregels in de praktijk getoond. De kinderen nemen één voor één plaats achter het stuur van de vrachtwagen, en ervaren zelf met welke beperkingen vrachtwagenbestuurders kunnen geconfronteerd worden op het vlak van hun gezichtsveld.

De campagne wordt gedragen door een honderdtal transportondernemers, die allen op vrijwillige basis hun voertuigen en personeel beschikbaar stellen om de '*Veilig op Weg*' campagne te voeren in de scholen in hun onmiddellijke omgeving. Bovenop de pedagogisch verantwoorde opleiding van de scholieren, probeert SAV de discussie uit te lokken binnen het gezin om op die manier familieleden en kennissen eveneens te sensibiliseren voor de problematiek van de zichtbaarheid en de gevaren om en rond een vrachtwagen.

Half mei 2001 schreef SAV alle 2.300 basisscholen in Vlaanderen aan. Door deel te nemen aan een wedstrijd konden de scholen het bezoek van een vrachtwagen winnen. Ca. 500 scholen namen deel, en hieruit werden 100 scholen geselecteerd die in de loop van het schooljaar 2001-2002 het bezoek kregen van één van de vrijwilligers van SAV.

In het verlengde van 'Veilig op Weg' werkte SAV een opleidingsmodule rond veilig rijgedrag bij vrachtwagenbestuurders uit. Ook de vrachtwagenbestuurders moeten de beschikbare spiegels en eventuele gezichtsveldverbeterende middelen op hun voertuigen optimaal benutten om ongevallen en slachtoffers tot een minimum te herleiden.

2.2.4.1 Bedrijven en verkeersveiligheid: COLRUYT als trekker

Een bedrijf als Colruyt dat sterke afhankelijk is van distributie en transport, kan zelf initiatieven nemen om de veiligheid in het verkeer te doen toenemen. Colruyt rustte op eigen initiatief vrachtwagens uit met o.a. ABS-remsystemen, met anti-nivelspatborden, met luchtvering om een betere weglegging te bekomen, met grote rechter zijspiegels om de dode hoek uit te schakelen. Een rendabele bedrijfsvoering leidt soms tot meer verkeersveiligheid. (leveringsuren buiten de spitsuren, verbruiksbewust rijden). Naast deze technische verbeteringen en managementsingrepen werkte Colruyt in 1998 een charter uit met haar chauffeurs dat veilig en hoffelijk gedrag in het verkeer bevordert.

De chauffeurs verbinden zich tot aangepast en hoffelijk rijgedrag, maar Colruyt herinnert hen ook geregeld aan algemene richtlijnen (afstand houden, defensief rijden, aangepast en hoffelijk rijgedrag). De chauffeurs volgen ook een verplichte cursus defensief rijden. Het motiveren van de chauffeurs om een gepaste rijstijl aan te houden is een voortdurende bekommernis. Permanente vorming ondersteunt de effectiviteit van het charter. Aandachtspunten hierbij zijn:

1.1 De verkeersregels kennen én respecteren.

Om op de hoogte te blijven van nieuwe of veranderde wetgeving, krijgen de chauffeurs bij Colruyt de nodige informatie over elke wijziging in de bestaande verkeersregels. Indien nodig worden de praktische aspecten ervan in groep besproken.

1.2. Preventief rijden.

Elke nieuwe chauffeur bij Colruyt volgt het speciale opleidingsprogramma 'Preventief rijden'. Zo krijgt hij meer inzicht in het verkeer, leert hij anticiperen op gevaarlijke verkeerssituaties en kan hij het gedrag van andere weggebruikers beter inschatten.

1.3. Voldoende afstand houden.

De chauffeurs bij Colruyt houden voldoende afstand, in functie van de verkeersdrukke en de snelheid. Ze engageren zich ook om, na een inhaalmanoeuvre of het invoegen van een ander voertuig, zo vlug mogelijk die veilige afstand te herstellen.

1.4. Snelheidsbeperkingen naleven

De chauffeurs bij Colruyt rijden tegen een veilige snelheid, aangepast aan de verkeerssituatie (op de autosnelweg, in een stedelijke omgeving, bebouwde kom en bij wegenwerken) en aan de weersomstandigheden zoals mist, regen of ijzel.

1.5. Extra aandacht voor de zwakke weggebruiker.

De chauffeurs bij Colruyt passen in het bijzonder hun snelheid en rijstijl aan voor zwakke weggebruikers als voetgangers, spelende kinderen, fietsers en motorrijders. Dat betekent trager rijden aan

zebrapaden en in de nabijheid van scholen, voldoende afstand houden van voet- en fietspaden, extra voorzichtig zijn bij het uitzwenken van de oplegger in bochten, enz.

1.6. Kalm en hoffelijk blijven.

De chauffeurs bij Colruyt blijven kalm, ook in moeilijke verkeerssituaties zoals aanschuiven in files, uitvoeren van manoeuvres, invoegen bij rotondes, enz. Als ervaren chauffeurs blijven ze hoffelijk en laten ze zich niet uitdagen. Toeteren en knipperen met de lichten bijvoorbeeld, gebeurt alleen bij gevaar.

1.7. Waarderen hoffelijk rijgedrag andere weggebruikers.

Chauffeurs bij Colruyt waarderen hoffelijk rijgedrag van de andere weggebruikers en beantwoorden dat met een vriendelijk gebaar. Op die manier willen ze meer hoffelijkheid in het verkeer aanmoedigen.

1.8. Controleren van het voertuig voor vertrek.

Voor ze vertrekken, controleren de chauffeurs bij Colruyt zelf hun trekker en oplegger: de banden, de lichten, de remmen en de lading. Elke onregelmatigheid signaleren ze onmiddellijk. Indien nodig vertrekt de chauffeur niet en gaat de vrachtwagen eerst naar de garage.

1.9. Bereid om te helpen.

In geval van nood zijn de chauffeurs bij Colruyt bereid om collega's-beroepschauffeurs en andere weggebruikers een handje toe te steken.

1.10. Fit en fris de weg op.

Wanneer de chauffeurs bij Colruyt moeten rijden, zijn ze fit. Dit betekent dat ze voldoende uitgerust vertrekken, geen alcohol gebruiken, enz. Het betekent eveneens dat ze een rit kunnen weigeren indien ze daardoor onvoldoende rusttijd kunnen nemen.

2.2.4.2 Het taxibedrijf

In Antwerpen en Zweden betekent veiligheid in het taxibedrijf in de eerste plaats beveiliging tegen agressie of overvallen op de bestuurder. In Antwerpen is Verkeersveiligheid slechts een aandachtspunt in één Antwerps taxibedrijf dat regelmatig een cursus defensief rijden organiseert voor het personeel.

Andere rijstijl, meer brokken?

Taxichauffeurs en fietsers wijzen elkaar graag met de vinger als het op verkeersveiligheid aankomt.

In Amsterdam was bij de 27.500 ongevallen in de jaren 90 in 2,5% van de verkeersongevallen een taxi betrokken. In de 4.800 ongevallen waarbij een auto en een fietser betrokken waren, ging het in 3,5% van de gevallen om een taxi die in botsing kwam met een fiets. De 2.500 taxi's die in de stad rondrijden, zijn ervaren wegpiraten en springen er objectief gezien niet uit, stelt Jac. Wolters, verkeersveiligheidscoördinator van de gemeente Amsterdam. Uit de premies die

taxichauffeurs moeten betalen voor de WAM (wettelijke aansprakelijkheid motorvoertuigen), blijkt dat ze veel meer schade rijden dan de gemiddelde automobilist, maar ze rijden ook meer kilometers. (bron. Vogelvrije fietser, Fietzersbond, NI, jan-feb. 2002).

2.2.4.3 Safe Drivers Plan

Safe Drivers Plan biedt rijvaardigheidsopleidingen voor beroepsbestuurders. Met RoadRISK, een wetenschappelijk ondersteunde screeningmethode biedt deze organisatie de kans aan bedrijven om hun verkeersveiligheidsprofiel te leren kennen. De profieltest duurt zo'n 20 à 30 minuten en kan online worden afgelegd en test de houding, het gedrag, de kennis en snelheid waarmee gevaren worden herkend. De toegang tot de RoadRISK module kost 44 euro per paswoord. Aan de hand van de testresultaten kan een bedrijf acties voorzien om het veiligheidsbeleid op punt te zetten.

2.2.4.4 Een aanbod van de overheid: de VDAB

De VDAB organiseert naast opleidingen voor werkzoekende ook opleidingen voor werknemers/werkgevers en zelfstandigen.

Voor werkzoekenden biedt de VDAB vooropleidingen vrachtwagenbestuurder, opleidingen bestuurder zware vrachtwagen met aanhanger/oplegger en bijscholing met aanhanger/oplegger en bijscholing met vrachtwagen en of combinatie. Alles samen biedt de VDAB hier 23 opleidingen op 7 locaties. De opleidingen bestuurder worden verspreid over de 7 locaties in Vlaanderen aangeboden. De bijscholingen worden op slechts drie locaties aangeboden. Een bijscholing chauffeur brandstoffen wordt slechts op één locatie aangeboden.

De VDAB organiseert 16 opleidingen voor bestuurder autobus. Ook hier gaat het om vooropleidingen, opleidingen bestuurder en een specifiekere opleiding internationaal touringcarchauffeur.

Voor werkzoekenden organiseert de VDAB slechts 1 opleiding bestuurder taxi in Anderlecht. Bij de praktijk komen bijvoorbeeld diverse rijtechnieken aan bod.

Ook zelfstandigen en werknemers kunnen bij de VDAB terecht voor opleiding of bijscholing. Het aanbod biedt 14 opleidingen. 8 opleidingen bijscholing aanhanger/oplegger gespreid in Vlaanderen bieden naast theorie ook rij-oefeningen met trekker-oplegger, vrachtwagen-aanhanger, vrachtwagen-wipcar. Er zijn ook opleidingen over vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR). De bedrijven gaan in op het aanbod, maar er is geen stormloop voor het aanbod. De VDAB kan de vraag naar zulke opleidingen zeker aan. Terwijl de werkzoekenden meestal gratis van het aanbod kunnen gebruik maken, wordt van de werknemers/werkgevers en zelfstandigen een bijdrage gevraagd. De vraag naar deze vorm van opleidingen blijft beperkt. De financiële drempel lijkt veel werknemers, zelfstandigen en bedrijven af te schrikken. Indien permanente vorming verplicht wordt opgelegd, is het waarschijnlijk dat de vraag sterk zou toenemen

Al deze opleidingen volgen de methode van het groepsleren. Er is geen aanbod afstandsleren, webleren of open leren.

2.2.5 Aanbevelingen op basis van de Rondetafelconferentie 'Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid', 24 september 2002, Vlaams Parlement

Tijdens de Rondetafelconferentie werden volgende aanbevelingen geformuleerd:

Aanbeveling 1: Het mobiliteitsconvenant als kader voor verkeersveiligheidsinitiatieven met private actoren.

Transportbedrijven, distributiebedrijven en de bouwsector kunnen hun rol opnemen binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Dit kan aangemoedigd worden in het beleid op Vlaams niveau en ingeschreven worden in een overeenkomst tussen lokale overheid en private actoren op lokaal vlak. Een module voor zulke overeenkomsten kan in de hele werking van het mobiliteitsconvenant opgenomen worden.

Punten waarrond overeenkomsten kunnen afgesloten worden:

- zwaar vervoer in de bebouwde kom;
- locatiebeleid van bedrijven en inpassing van hun distributiestructuur;
- vervoer rond bouwwerven;
- permanente vorming chauffeurs en andere geselecteerde doelgroepen;
- beeldvorming van het gemotoriseerde vervoer: veiligheid, efficiëntie en hoffelijkheid i.p.v. snelheid;
- ...

Manieren waarop structureel samengewerkt kan worden:

- Participatie aan een mobiliteitsraad of lokaal overleg om mee verkeersveiligheidsthema's en mobiliteitsthema's in het algemeen vorm te geven.
- Participatie in de ontwikkeling of uitwerking van campagnes.
- Uitwisselen van know-how tussen transportfirma's voor wie vervoer core-business is en bedrijven (privé en overheid) die vervoer genereren: distributiesector, bouwsector, overheidsinstellingen.
- ...

Bij publiek - private partnerships stelt zich vaak de vraag welke partner welke middelen moet inzetten. In Nederland wordt een ratio 2.8/1 gehanteerd voor de investeringen in verkeersveiligheid door de publieke sector in verhouding tot de investering door de private sector.

Sommige bedrijven dragen in Vlaanderen interne en externe verkeersveiligheidsinitiatieven. De leefbaarheid van nogal wat van die initiatieven is afhankelijk van financiering van overheidswege. Een module voor publiek-private samenwerking rond verkeersveiligheid binnen het mobiliteitsconvenant kan tevens een instrument zijn om zulke initiatieven gestructureerd te helpen financieren.

Aanbeveling 2: De verzekeringsmaatschappijen als bijzondere partner.

De verzekeringssector kan rechtstreeks betrokken worden bij de overeenkomsten tussen overheid en bedrijven. Met hun expertise kunnen zij grote en kleine bedrijven bijstaan. Zoals verzekeringsmaatschappijen expertise ter beschikking stellen van hun eigen klanten, zo kunnen zij die expertise ook aanbieden voor risk management in de bedrijfswereld in het algemeen. De kost om kleine bedrijven in zo'n proces te betrekken liggen vaak te hoog om ze vanuit financieel standpunt rendabel te maken. Het groeperen van verscheidene kleine bedrijven binnen een publiek-private samenwerking, kan kostenbesparend werken en risk management toegankelijk maken voor bedrijven die er anders niet toe zouden komen verkeersveiligheid in hun bedrijfsvoering op te nemen.

De verzekeringsmaatschappijen ontwikkelden een certificeringssysteem voor producten uit diefstalpreventie. Zij kunnen samen met anderen (b.v. BIVV) zo'n certificering ontwikkelen voor veiligheidstechnologie in voertuigen, ook kunnen zij een rol spelen in het inherent maken van verkeersveiligheidsnormen in de bedrijfsvoering van kleine en grotere bedrijven en in het ontwikkelen van aangepaste trainingen voor professionals in de sector.

Aanbeveling 3: Leveren in stedelijke kernen en dorpskom.

De leveringen van goederen aan handelszaken in centrumgebieden leidt vaak tot een onveiligheidsgevoel en vraagt om aandacht. Oplossingen liggen in het gebruiken van andere tijdstippen voor de distributie en het organiseren van andere vormen van distributie.

Grote vrachtwagens dringen door in de stadskern op een moment dat het niet wenselijk is. De transportsector wenst dat zelf niet. De sector wordt daartoe gedwongen. Vaak zijn kinderen ook het slachtoffer van deze noodzaak. Er gebeurt al heel wat rond veiligheid in de directe schoolomgeving, maar er moet ook rekening gehouden worden met kinderen elders in het verkeer tijdens deze uren. Hun veiligheid zou toenemen door het zware verkeer te verbieden 's ochtends tussen zeven en negen, 's avonds van drie uur tot half vijf, en op woensdagmiddag. Zo'n regeling zou het hele schooljaar door kunnen lopen.

De transportsector daarentegen eist reeds geruime tijd een verruiming van de laad- en losuren. Dit laat toe dat de vrachtwagens rijden buiten de spitsuren, maar zo'n verruiming van de laad- en losuren vraagt natuurlijk ook dat de ondernemingen meer personeel in dienst nemen om de goederen in ontvangst te nemen.

Naast andere (of ruimere) leveringstijden kunnen ook andere vormen van levering bekeken worden.

In stedelijke kernen en in de dorpskom is de infrastructuur niet optimaal voorzien voor groot vrachtvervoer. De logistieke keten kan herbekeken worden en er kan een vorm van overslag aan de rand van de stad in overweging genomen worden. De overheid kan daar het voorbeeld geven door een aantal pilootprojecten op te zetten die door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij getrokken worden. Op bepaalde uren kan de kern afgesloten worden en worden enkel kleinere voertuigen toegelaten. Een college van burgemeester en schepenen heeft de bevoegdheid tot het treffen van dergelijke maatregelen. Een aangepast toeleveringssysteem met kleinere voertuigen kan uitgewerkt worden door een transportbedrijf dat het systeem op een professionele manier uitgebaat. Het zijn dus spelers op de markt die de nieuwe transportketen in elkaar puzzelen. Ook met middenstandsorganisaties kunnen afspraken gemaakt worden rond overslag zodat grote vrachtwagens uit de stad blijven. Vervoersstromen kunnen 'geoutsourced' worden naar de professionele transportsector. Zo wordt een betere belading gegarandeerd en worden onnodige vervoersstromen vermeden.

2.2.6 Verslagboek Rondetafelconferentie, 24.09.02, Brussel: afzonderlijke bijlage (verstuurd per post)

2.2.7 Contacten

Colruyt, Stephan Windels, Edingensesteenweg 196, 1500 Halle; 02/360.10.40; stephan.windels@colruyt.be

FEBETRA, Isabelle De Maegt; 02/421.51.79; isabelle.de.maegt@febeta.be

Safe Drivers Plan, Industrieweg 16, 3190 Boortmeerbeek; 016/408.567; www.safedriversplan.be

SAV, Jan Soenen, Land van Rodelaan 20, 9050 Gent; 09/210.82.10; info@sav.be

Taxi: voorzitter APTU, Paul Van Avermaet; 047/5420490; paul@dtmtaxi.be

VDAB, trainingsmanager vervoer, Louis Van Den Broeck, LVD BROE1@vdab.be

3. INFRASTRUCTUUR EN TECHNOLOGIE

Volgende personen werden gecontacteerd voor de invulling van het onderzoek

Namen in Italic: mogelijk interessante bevoorrechte getuige maar niet bereikbaar tijdens onderzoeksperiode

Federaal

Ministerie van Verkeerswezen

Mevr Feys, heeft de dienst verlaten

BIVV

Dhr Rudy Dieleman idem

Philip Vaneerdeweg; An Volckaert cel mobiliteit en Infrastructuur

Mevr Miran Scheers, Jean-Marie Joly: ondermeer bevoegd voor ongevalsanalyse

Werner Dedobeeler informatie en communicatiebeleid, algemene achtergronden BIVV

Federale politie

Dhr Serge Kinet (Agora-werkgroepen)

Gewest

AWV

Afdeling Verkeerskunde

dhr Luc De Graeve

Afdeling Wegenbeleid

Dhr Verbaekel 'afdelingshoofd'

Provincie

Provincie West-Vlaanderen

Dhr Evert De Pauw

Provincie Vlaams-Brabant

Mevr Peggy Tollet

Provincie Limburg

Mevr Katrien Backx

Dhr Guy Bovens

Provincie Antwerpen

Mevr Tine Willems en Indra Mommen

Provincie Oost-Vlaanderen
Mevr Hilde Vanhoute

Onderzoeksinstellingen
SADL KULeuven
Therese Steenbergen
Langzaam Verkeer
Eddy Gielis
Geert Vercruysse
Tim Asperges

Gemeenten
Heusden-Zolder
Kortrijk dhr Karl Dewaele
J.P. Vandewinckele
Lokale Politie Bierbeek ;
dhr Maurice Leclercq

Als uitgangspunt voor het onderzoek worden de twee doelstellingen uit de nota Status Questionis in herinnering gebracht

3.1 Korte beschrijving van de determinant infrastructuur en technologie

3.1.1 Infrastructuur en veiligheid een dure maar bepalende determinant op verschillende schaalniveaus

Volgens de 'dynamische systeembenadering van de verkeersveiligheid'¹ (SWOV) grijpt verkeersinfrastructuur in op verschillende 'taakomgevingen' van de weggebruiker:

- De **reisomgeving** van de gebruikers (via elementen als snelheid, comfort, kostprijs, objectief beschouwd maar veelal gekleurd door de persoonlijke 'perceptie van de infrastructuur (o.a. via de 'mental map'); op dat moment is ook voertuigkeuze in het geding: rij ik of wordt ik passagier, of ga ik met eigen kracht? (bv. is er een veilig fietsnetwerk naar de school?) Tenslotte wordt in het begin van de rit ook de marges bepaald die men neemt voor de reistijd.
- De **rij-omgeving** voor de bestuurder (perceptie van de omgeving - sturing-terugkoppeling). Hiervoor is het concept ontwikkeld van de 'selfexplaining road' nl. een vormgeving van de weg die de juiste wegbeelden aanreikt in functie van het gewenste (veilige) gedrag. Ook de leesbaarheid van de weg in functie van de routekeuze (eigenlijk het voorgaande niveau) speelt een belangrijke rol.

¹ Dit is mijnsinziens het meest omvattend model voor beschrijving van de determinanten van de verkeersveiligheid dat ook sterk rekening houdt met ergonomische en gedragspsychologische aspecten.

- De **botsomgeving** (de aanwezigheid en de vorm van de obstakels, straatmeubilair...)
- De **postcrash behandeling** bv. voor de bereikbaarheid door hulpdiensten, evacuatie van personen uit risicozones....

Het is dus van groot belang om naast de pure fysieke verschijning (textuur, hardheid, draagvermogen) van de infrastructuur als 'verkeersdrager' ook de psychologische component te bekijken. nl de infrastructuur als beeld en 'informatiedrager' voor gedragsbeïnvloeding.

Het hierboven gehanteerde concept van 'taakomgeving' is daarom zo interessant en gerelateerd aan modellen om de mens als probleemoplossend 'deelsysteem' te kunnen beschrijven. Dit concept houdt rekening met inzichten uit de gedragspsychologie dat a) omgevingen niet éénduidig en volledig worden waargenomen; b) er afhankelijk van de intenties (taakomgevingen) er 'op een andere manier gekeken' wordt.

Kennis, ervaring, verwachtingspatronen en culturele denkbeelden werken actief mee in concrete waarneming van de infrastructuur.

3.1.2 Toenemend belang van wisselwerking van technologie en Infrastructuur, doch geen vervanging van het belang van infrastructuur.

De stijgende invloed van technologie (zowel ICT als voertuigen) verandert weliswaar de relatie infrastructuurveiligheid, maar verhindert niet dat er duurzame concepten kunnen ontwikkeld worden. Met andere woorden, snelheidsbegrenzers en automatische piloten in de voertuigen zullen het hierboven beschreven basisconcept niet dusdanig uithollen dat het voor de volgende jaren niet meer relevant zou blijven.

Tot nu toe kunnen we stellen dat de wisselwerking tussen technologie en infrastructuur vooral gericht was op:

- Verbeteren van het voertuig vanuit 'ergonomie' van de bestuurders en passagiers (waarneming en rijzicht, monitoring rijgedrag, buitentemperatuur, algehele comfortverbetering voor verbeterde prestaties)
- passieve verkeersveiligheid (in de botsomgeving, interne kreukelzones, energieabsorberend materiaalgebruik, 'knikpalen', geleiderails, 'new jersey')
- actieve verkeersveiligheid (stabiliteit voertuigen, overbrenging motorkracht-wegomgeving)

De belangrijkste 'interface' tussen voertuig en infrastructuur was de bestuurder zelf.

Van een rechtstreekse interactie tussen de infrastructuur en voertuig(technologie) is op dit moment nog geen sprake.

De verwachting is wel dat in toenemende mate infrastructuur rechtstreeks zal 'communiceren' met het voertuig. In eerste instantie voor de verlichting van de - zeer complexe - rijtaak van de bestuurder bijvoorbeeld 'zachte vormen' van ISA (bv. Safety pilot), route planning, e.d.

In een volgende fase zal dit wellicht niet alleen ondersteunend zijn maar ook een dwingender karakter krijgen en op meerdere parameters ingrijpen (in volgorde van waarschijnlijkheid):

- Ongevall melding (bvb plaatsbepaling voor hulpdiensten)
- Roadpricing en selectieve toegankelijkheid

- Snelheidsbeïnvloeding/-sturing
- Routekeuze
- Interactie met andere weggebruikers in genormeerde/gestandaardiseerde verkeersgebieden (automatisch blokrijden, vorming van 'treinen' van voertuigen).

Juist in de normering en standaardisering van verkeersgebieden zal dan ook nog een hele inspanning moeten geleverd worden.

De complexiteit van de interactie met weggebruikers in verblijfsgebieden is echter dusdanig groot, dat dit niet in een 'cyberspace-achtige' model is onder te brengen, zonder voetgangers en fietsers zelf tot een 'robotachtig' gedrag te dwingen.

De sociale dimensie van verkeer in verblijfsgebieden is daarvoor een te belangrijke waarde (mensen zien en gezien worden door mensen). De infrastructuur krijgt dan de rol om een omgevingsbeeld te creëren maximaal gericht op **sociale interactie** tussen gebruikers. (een 'social-space' i.p.v. een 'cyberspace').

Technologie kan wel er een ondersteunende rol krijgen bvb obstakelwaarneming via radar/infraroodcamera, en men kan ook belangrijke veiligheidselementen 'inbouwen' bv. snelheidsbeheersing, airbags in voertuigen voor de zwakke weggebruikers.

3.1.3 Het concept scheiding van 'Verkeersgebieden – Verblijfsgebieden' in relatie tot snelheidsregimes en het onderscheid tussen ontsluiting-verzamelen en verbinden (wegcategorisering)

Sedert de jaren 70 is het concept van de 'selfexplaining road' vertaald in het onderscheid tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden.

Dit onderscheid is dwingender dan de functionele categorisering van wegen of het aantal voertuigen op een weg. Kort samengevat wordt gesteld dat op het hoofdwegennet en op primaire wegen (zie Structuurplan Vlaanderen) geen verblijfsgebieden mogen voorkomen. Geen zones dus met een 'sociale interactie' met verschillende soorten (trage)weggebruikers. Scheiding van verschillende soorten weggebruikers is de norm, zo niet in ruimtelijke zin dan zeker in tijd (vb verkeerslichten) al dient zelfs dat zo veel als mogelijk vermeden.

Op lokale wegen en secundaire wegen **primeert** echter leefbaarheid (met inbegrip van veiligheid) en wordt een wegvak waarbij een sterke interactie van verschillende soorten weggebruikers niet te vermijden is, als verblijfsgebied afgebakend en ingericht.

Voor meer informatie zie hiervoor Vademecum Verkeersvoorzieningen in bebouwde Kom, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Verkeerskunde.

3.1.4 Algemeen: Stand van zaken in de praktijk in Vlaanderen over het aansturen van de determinant Infrastructuur in functie van verkeersveiligheid.

3.1.4.1 Sterke en zwakke punten

Sterke punten

- Er zijn indicaties dat volgehouden inspanning om doortochten en aanpassingen van wegen inderdaad verkeersveiligheidseffecten oplevert vinden we in volgende bronnen:
 - BIVV analyse evolutie verkeersonveiligheid (jaarverslagen);
 - Effecten Zone 30 in Brugge (evaluatiestudie Bureau Planning);
 - Daling ongevalcijfers door uitvoering verkeersleefbaarheidsplan Scherpenheuvel-Zichem (oriëntatienota mobiliteitplan);
 - Voor en nastudies in Kortrijk van ingerichte ongevalconcentraties;
 - Ervaringen van intercommunale Leiedal met inrichting van gewestwegen (Deerlijk);
 - Daling van ongevallen in gemeente Bierbeek (gecombineerd gebruik van weginrichting, en handhaving en sensibilisatieacties² -vergelijking met gemeenten uit vergelijkbare situatie (politiezone) maar zonder deze maatregelen -versterkt deze observatie.
- Het bindend kader voor categorisering van wegen in het Structuurplan Vlaanderen (geldend), provinciale structuurplannen (Antwerpen gefinaliseerd, andere in afwerking) en gemeentelijke structuurplannen (zelden gefinaliseerd, meestal in startfase) is een belangrijk instrument voor een verkeersveilig netwerk.
- Dezelfde categorisering van wegen en fietspaden wordt verankerd in Mobiliteitsplannen (via het mobiliteitsconvenantenbeleid).
 - Het is bindend voor beheer en planning van gewest- en provinciewegen via mobiliteitsconvenant en terugkoppeling van audits via start en projectnota's.
 - Het is een beleidskader voor beheer en planning van gemeentewegen en 'controle via diensten en gemeenteraad'.
- Snelheidsplannen in Mobiliteitsplannen.
 - Dit is een uitwerking van de principes van de categorisering van wegen en vormt een beleidskader voor handhavings sancties voor politie.
- Er bestaan richtlijnen voor gewestwegen, echter voornamelijk over bouwtechnische aspecten.
 - Omzendbrieven.
 - Typebestek 250.
 - Ervaring uit de praktijk bij wegbeheerders en wegenbouwtechnische bureaus.
 - Studie over inrichtingsprincipes voor secundaire wegen.
- Het beheersen van ruimtelijke ontwikkelingen langs primaire en secundaire wegen is na jaren een planningsthema geworden.
 - In principe wordt een bouwaanvraag voorgelegd voor advies aan de wegbeheerders.
 - Wanneer een grote nieuwe verkeersaantrekkende functie wordt gepland kan een nieuw knooppunt aangelegd worden op een gewestweg door gebruik te maken van 'Module 14' van het mobiliteitsconvenant. Dit houdt een verplichting in voor het bedrijf of organisatie in kwestie om een MOBER op te maken.
 - Recent is men begonnen aan de opmaak van ruimtelijke streefbeelden van gewest en provinciewegen, hier en daar gebeurd dit ook in gemeenten (Nazareth , Holsbeek) of via structuurplanning.

² Ondermeer borden bij de grens van de gemeente met vermelding van aantal snelheidsovertredingen en ingehouden rijbewijzen

- Er is een plan voor de afbakening van doortochten op alle genummerde wegen volgens een eenduidige methodiek (uitgevoerd door provincies).
- Er is een algemene acceptatie van het concept 'doortocht' in bebouwde kom ook door automobilisten (zie evaluatieonderzoek doortochten).
- Drievakswegen zijn systematische afgeschaft waardoor een grotere scheiding tussen fietspad en rijweg kon worden gerealiseerd.
- Er is wetgeving in opmaak om snelheidsverlaging tot 70 km/u op alle gewestwegen (in principe) in te voeren (secundaire wegen en lokale wegen).

Zwakten

- In verband met ruimtelijke ontwikkelingen langs wegen:
 - Er zijn nog geen Gewestelijke of Provinciale Uitvoeringsplannen voor vervanging van gewestplan en versterking (beheersing) ruimtelijke context van wegen.
 - Adviezen in verband met bouwaanvragen van gewest- en provinciewegen worden door de 'regieën' behandeld, die niet steeds op de hoogte zijn van lopende planningsprocessen. (technisch beheer is met ander woorden niet afgestemd op planning, die soms zelfs gebeurt door provincies).
- Er zijn geen handboeken over inrichting van secundaire en primaire wegen volgens inzichten in verband met 'duurzaam veilig', (hiervoor is wel een opdracht gepland door AWV).
 - Er zijn geen richtlijnen of er is ook geen neerslag van ervaringen in verband met regelstrategieën van verkeerslichtenregelingen.
 - In regelstrategieën uitgewerkt in de praktijk is niet steeds duidelijk of verkeersveiligheid wel genoeg doorweegt.
- Er is een aarzeling bij wegbeheerders om snelheidsbeperkingen toe te passen langs secundaire en lokale wegen buiten de bebouwde kom maar met een concentratie aan erfontsluitingen. Het 'primaat van veiligheid en leefbaarheid' buiten de 'bebouwde kom' wordt er nog niet toegepast.
 - Er zijn geen concepten voor -of er is weinig ervaring met snelheidsbeheersende aanleg met - 50 km wegen buiten bebouwde kom (behalve de 'golfslagweg'- experiment in Zeeuws-Vlaanderen, of sporadische lokale 'experimenten' met visuele versmallingen van wegen door hagen of paaltjes en middenbermen om de 100 m gemeente Rotselaar, Kortenberg,...).
- Er zijn indicaties uit Duitse literatuur dat veralgemeende toepassing van ongelijkvloerse kruisingen op autowegen – in onze terminologie 'primaire wegen' - de ernst van ongevallen op *de wegvakken* vergroot (omwille van een hogere gemiddelde snelheid).
- De regelgeving voor afmetingen van drempels waarover openbaar vervoer loopt, gaan ten koste van de effectiviteit van de snelheidsremming.
- Gemeentebesturen beginnen het gebruik van verkeersdrempels te beperken omwille van – gebrek aan technische duurzaamheid; geen dwingend karakter (zie hierboven), geluids- en trillingshinder.
- Er ontbreekt regelgeving voor het concept 'fietsstraat'.
- Er is geen acceptatie van het model 'gemengd verkeer' in verblijfsgebieden door sommige gebruikers.
 - Er is geen inzicht in objectief veiligheidsverschil tussen een straat met gemengd verkeer en geschrinkt parkeren (al of niet ondersteund met fietssuggestiestroken) en een straat met fietspaden.

3.1.4.2 Bestaande constraints (b.v. financieel, mankracht, organisatie...)

- Grote steden hebben een tekort aan financiële middelen voor de systematische uitvoering van leefbaarheidplannen en mobiliteitsplannen en voor de inrichting van verblijfsgebieden in overeenstemming met bovengenoemde inrichtingsprincipes.
- Landelijke – grote - gemeente missen investeringskracht om categorisering van wegen op termijn van 10 jaar door te voeren.
- Mogelijke afbouw van controlerende diensten federaal ministerie. Geen (breed opgeleide) controle en adviesdiensten van lokale besturen.
- Afdeling Verkeerskunde AWV is niet multidisciplinair, gebrek aan capaciteit (wordt mogelijk ondervangen door nieuwe aanbesteding in verband met zwarte punten).
- Door de reorganisatie van de lokale politie kan er mogelijks een afbouw komen van de intensieve beleidsvoorbereidende rol. Lokale technische diensten krijgen dan deze taken volledig te moeten invullen.
- Geen éénvormig beleid in één politiezone .
- Verlies van kennis en ervaring door reorganisatie van politiezones (en - meestal impliciet- gebrek aan aandacht voor verkeersveiligheid).

3.1.4.3 Aanbevelingen voor verbeteringen

- Er is nood aan de ontwikkeling van Vlaamse **normen en aanbevelingen voor primaire en secundaire wegen**, in samenwerking met het werkveld volgens de procesmethodiek die gehanteerd werd door de CROW bij het uitwerken van de RONA (Richtlijnen Ontwerp niet Autosnelwegen).
- Er is nood aan de ontwikkeling van een 'code van de goede praktijk' voor Lokale wegen (bv. voortbouwend op publicaties van BIVV, Langzaam Verkeer) ("**straatcode** i.p.v. plaats van wegcode").
- Ontwikkelen van een '**Vlaamse Verkeersveiligheidsaudit**'.
- Optimaliseren van de bestaande kennis.
 - door het werkveld te betrekken: verantwoordelijken van politie en verkeers- en mobiliteitsdiensten in een **kennisnetwerk van het Vlaams steunpunt verkeersveiligheid**; een eerste aanzet kan gevonden in de lijst van bovenstaande bevoorrechte getuigen.
 - Het sensibiliseren van leidinggevende (ondermeer van politiezones) dat kennis van de relatie verkeersinfrastructuur en veiligheid zeer zeldzaam is in Vlaanderen en maximaal ingezet moet worden. (sensibiliseringscampagne, screening capaciteit en kennis).
 - **Taakverdeling BIVV - Steunpunt verkeersveiligheid - Afdeling verkeerskunde/mobiliteitscel – provinciale 'help-desks - vormingsdiensten en Vlaamse Stichting Verkeerskunde uitklaren.**
 - Stelling het steunpunt verkeersveiligheid focust zich –wat de determinant infrastructuur betreft - op de lokale wegen/ lokale besturen.
 - Organiseert **wedstrijd(en)** (van de Vlaamse gemeenschap en de provincies) voor Pilootgemeenten **Verkeersveiligheid.**
 - Innovatieve projecten (vooral nood aan experimenten met lokale wegen Type 1 met lintbebouwing: bv. "Een lintje voor een lint".
 - **Integrale aanpak van verkeersveiligheid** (infrastructuur, monitoring, handhaving, sensibilisatie, mobiliteit).
 - Het '**beste**' **Veiligheidsplan.**
 - **Begeleiding oprichting provinciale steunfondsen verkeersveiligheid** gefinancierd door : mobiliteitstaks op verkoop van gemotoriseerde voertuigen, autoverzekeringen (vast jaarlijks

preventieprocent), parkeerplaatsen en/of nieuwe toegangen, overdracht boetes (lokale politiezones). Dit om **als incentive** te kunnen inzetten voor de ondersteuning van gemeentebesturen.

- Programma van gestructureerde ervaringsuitwisseling tussen adviesverleners (BIVV, Helpdesks, Steunpunt, studie bureaus...) o.a in functie van bovenstaande 'code van de goede praktijk'.
- De (federale) adviesrol over juridische aspecten versterken met gewestelijke/provinciale instantie die kan adviseren over vormgeving van de infrastructuur (gebaseerd op code van goed praktijk).
- Veiligheidsaudit als tijdelijk instrument invoeren (nadien integrale kwaliteitszorg) /eventueel weginrichtingen vergunningsplichtig maken (bouwvergunning) met advies van lokale veiligheidsauditor. Eventueel rol provinciale auditcommissies uitbreiden tot lokale wegen.

3.1.4.4 Voorwaarden om tot een verbetering te komen (kritische succesfactoren)

Kennisverspreiding voor alle betrokken actoren en consultants, studie bureau's Nieuwe afwegingscriteria voor regelstrategieën waarbij veiligheid hoger weegt dan capaciteit

Grotere professionalisering en meer opgeleide personen, in het algemeen, en ondersteuning van gemeente in het bijzonder.

3.1.4.5 Aanbevelingen voor verder onderzoek

- Inrichtingsprincipes voor primaire wegen.
 - Zijn middenbermen verplicht bij snelheden van 90 km/u ?
 - Hoe gebeurt de integratie van openbaarvervoervoorzieningen langs primaire wegen (Halten)?
 - Vanaf wanneer dienen ongelijkvloerse kruisingen toegepast?
 - Zijn verticale elementen noodzakelijk voor de snelheidsbeheersing en leesbaarheid van de weg (in bochten) of dient er gestreefd naar brede obstakelvrije zones zoals aangegeven in de Nederlandse aanbeveling (RONA) om 13 m obstakelvrije zone vanaf de rand van de rijweg te voorzien?
 - Studie van volgende stellingen:
 - conflictvrije regeling van linksafslagstroken die meer dan twee rechtdoorgaande stroken kruisen dient algemeen verplicht te worden;
 - aansluitingen van het hoofdwegennet mogen niet gebeuren met een ongeregeld kruispunt (dus zonder verkeerslichten of een rotonde).
- Inrichtingsprincipes voor secundaire en lokale wegen.
 - Wat zijn de ervaringen en effecten met een bypass voor auto's, rechstaf aan verkeerslichten dus buiten de lichtenregeling, (ook in verband met 'dode hoek')?
 - Wat is het veiligheidseffect van fietssuggestiestroken (gemengd verkeer) versus 'fietspaden' op lokale wegen met lintbebouwing binnen en buiten de bebouwde kom, en dit vooral op wegen die er niet als een 'straat' uitzien (dus zonder gesloten of half gesloten wegbeeld met woningen)?

3.1.5 Algemeen kwantitatieve beschrijving relatie infrastructuur en onveiligheid in Vlaanderen

3.1.5.1 Sterke en zwakke punten

Sterkte

- Analyse van ongevalgegevens in Vlaanderen door NIS en BIVV (jaarverslag en 'kerncijfers') en volgende parameters ³:
 - ongevallen bebouwde kom;
 - ongevallen gewest en provinciewegen;
 - ongevallen gemeentewegen;
 - ongevallen met obstakel /soorten weggebruikers/ snelheid en verlies controle stuur. (niet gelokaliseerd);
 - ongevallen per gemeente, arrondissement, provincie, gewest en per wegsoort (autosnelwegen, gewestwegen, gemeentewegen);
 - evolutie van de verkeersveiligheid per gewest;
 - situering in Europese context.
- Ongevallen GIS 97-98-99 (uitgewerkt per provincie) en 2000-2001-2002 (in voorbereiding):
 - NIS cijfers werden gelokaliseerd in GIS en met behulp van lokale politie werden de niet-gelokaliseerde ongevallen (zogenaamde kilometer O-cijfers) nauwkeuriger gesitueerd, via analyse van het PV.
 - Provincie Limburg liet bijkomende analyses uitvoeren ondermeer door behoud van de koppeling van de NIS-parameters aan GIS.
 - AWV vervulde de koppeling van de NIS parameters aan alle ongevallen (uit de provinciale ongevals-GIS) in de Wegendatabank (met behoud ongevalcode).
- Ongeval analyse en locatie:
 - Gemeenten of lokale politie (politie en rijkswacht) voeren eigen analyses uit met eigen databanken (access).
 - Lokale mensen kunnen relatie leggen tussen waarnemingen van ongevallen en veranderingen op terrein vb inrichting dubbelrichting in smalle éénrichtingstraat .
 - Voorbeelden genoemd door bevoorrechte getuigen:
 - Kortrijk
 - Heusden Zolder
 - Leuven ⁴ (uitgebreid verslag statistieken 2000)
 - Deze studie onderzoekt enkele nieuwe aspecten zoals
 - ongevallen zwakke weggebruikers
 - ongevallen per deelgemeente
 - evolutie ongevallen naar soort weg
 - Gewestwegen /
 - Ontsluitingswegen
 - Luswegen in binnenstad

Zie bijlage 1: '*Relevante factoren waarop analyse werd uitgevoerd (in verband met infrastructuur) Statistiek Leuven 2000*', op het einde van dit rapport.

- Ongevalanalyse in mobiliteitsplannen (in oriëntatienota en/of synthesesnota):⁵

³ Jaarverslag BIVV en Kerncijfers per jaar; Verkeersongevallen op de openbare weg met doden en gewonden, Nationaal Instituut voor statistiek Ministerie van Economische zaken recent gecatalogeerd onder 'statistisch domein gezondheid '(vanaf 1999)

⁴ L. Beulens, M. Vanmeerbeerk, Statistiek Verkeersongevallen 2000, Dienst Verkeersorganisatie en Mobiliteit mei 2001

- soms beschrijving van de actuele toestand (laatste jaar, laatste drie jaar);
- soms beschrijving van de evolutie;
- soms analyse van het aantal ongevallen soms analyse naar soort van verkeersslachtoffers;
- soms ongevallen/slachtoffers volgens wegtype (gemeentewegen, gewestwegen en autowegen) en per vervoerwijze ;
- soms vergelijking 'prestatie' van gemeente ten opzichte van resp. Vlaams gewest, provinciaal niveau /gelijkaardige gemeenten;
- als een "zwartepuntenanalyse" wordt uitgevoerd, worden algemeen volgende wegingsfactoren gehanteerd voor ongevallen met lichtgewonden, zwaargewonden en doden: resp. 1, 3 en 5;
- soms zijn er analyse van de subjectieve onveiligheid via enquêtes (uitgevoerd door gemeenten, scholen, politiediensten).

Zie Bijlage 2, 'Analyse van ongevalregistratie en -analyse in oriëntatienota's van Mobiliteitsplannen van verschillende gemeenten', op het einde van dit document.

Zwakke

- Geen registratiesysteem voor locatie/plaatsbepaling op gemeentewegen.
- Lokale gemeente hebben zelden een eigen databank.

3.1.5.2 Bestaande constraints (b.v. financieel, mankracht, organisatie,...)

- Er is een grote werkbelasting van de lokale politie voor een ongevalregistratie en analyse door een behandeling in drie stappen:
 - stap 1. Ongevalregistratie
 - noteren gegevens in situ ongeval
 - invoeren PV
 - invoeren in NIS-ongevalregistratieformulier
 - stap 2. Correctie (bv. in het kader van de provinciale studies)
 - opzoeken PV voor correctie van NIS-statistieken voor lokalisatie van ongevallen ("kilometer O-ongevallen", uitzuiveren kruispuntbenamingen)
 - stap 3. Ongevalanalyse van de specifieke zwarte punten (te verwachten in toekomst)
 - opzoeken PV en ongevalschets
 - samenvoegen ongevallen op plan
 - analyse ongeval (betrokkenen, omstandigheden)
 - Ontbreken van motivatie door laattijdige terugkoppeling van resultaten en herhaalde aanspraken
- Het NIS geeft geen PV-nummers door aan provincie, waardoor opzoekwerk door lokale politiediensten vergroot.
- Verkeersongevalanalyse door gemeenten gebeurt nauwelijks.

3.1.5.3 Aanbevelingen voor verbeteringen

- Veralgemening van de methode van de provincie West Vlaanderen waarbij GIS-convenants met gemeenten worden opgemaakt. De provincie zorgt voor opleidingsondersteuning, Gislicenties enz. Echter de (gratis) uitwisseling van gegevens gebeurt volgens een standaard bepaald door provincie.

⁵ Oriëntatienotas en/of synthesenota's Mobiliteitsplannen Lubbeek (Gedas) , Eigen praktijk (Langzaam Verkeer)

- Veralgemening van het niveau van verwerking ongevallen GIS Provincie Limburg: koppeling alle NIS-data aan ongevallen-GIS en doorgedreven analyse (volgens +/-model BIVV).
- Standaard ontwikkelen voor lokale overheden voor ongevalanalyse, databanken mét systemen voor plan-registratie (bitmap).
- Benchmarking organiseren in pilootgemeenten, per provincie en tussen wegbeheerders
- Alle overheidsinstantie gaan bij hun analyses en adviezen uit van zelfde 'standaard' methoden en basisgegevens.
- Na-evaluatie en monitoring van verkeersveiligheid in jaarverslagen van wegbeheerders en hun veiligheidsauditor (naar analogie met boekhoudkundige 'revisoren').

3.1.5.4 Voorwaarden om tot een verbetering te komen (kritische succesfactoren)

Met betrekking tot ongevalregistratie en onderzoeken (ondermeer over alle hierna gestelde vragen in functie van de Status Questionis) kan gesteld worden:

- éénmalige registratie van ongevallen
- digitale registratie via laptop online met databank (bv. voor plannen van kruispunten/kruispuntschema's)
- GPS systemen in politiewagens
- On-line registratie van de eenmalige registratie in databanken
- Ontwikkeling van '**Kruispuntdatabank**' met koppeling van volgende bestanden
 - Wegendatabank AWV met, wegenkenmerken, wegvakbelastingen, gerealiseerde projecten, budgetten...
 - GIS bestand categorisering Hoofdwegen en primaire wegen
 - Provinciale ongevallen-GIS, afbakening bebouwde kom, Inventaris van fietsvoorzieningen in functie van pilootprojecten van de provincies, categorisering secundaire wegen, GIS-onderzoeksbestanden in functie van studies
 - Tellingen (ook van gemeenten en provincies naar aanleiding van allerlei studies)
 - Wegvakbelastingen Multimodaal Model
 - GIS 'streetnet'
 - GIS-bestanden gemeenten
 - Categorisering lokale wegen
 - Uitrustingskenmerken lokale wegen
 - Breedte
 - Afbakening zone 30, woonerf, afbakening bebouwde kom
 - Snelheidsregime,
 - Inventaris fietsvoorzieningen
 - (Lokaal) fietsnetwerk
 - BPA's/ RUP's
- Gedecentraliseerde actualisering van gegevensbestanden, door observatoren/beheerder-opzichters zo dicht mogelijk bij dagelijkse waarnemingen op het terrein.
- Op korte termijn: verzamelen van resultaten van lokale onderzoeken in steunpunt Verkeersveiligheid.
- Uitwisselen van ervaringen tussen betrokkenen ongevalregistratie en analyse 'best practices'.

- Ontwikkelen van traditie bij wegbeheerders van rapportage over na-evaluatie (ongevallen, gebruiksintensiteiten, gebruikerstevredenheid,...) in het kader van jaarverslagen (als het ware een 'rollend retrospectief driejarenprogramma').

3.1.5.5 Aanbevelingen voor verder onderzoek

- ontwikkelen van een standaard voor analyse ten behoeve van gemeenten
- opmaak van de architectuur van de 'kruispunt databank'
- toepassing van (GPS) coördinaten in ongevalregistratie; onderzoek naar noodzakelijke nauwkeurigheidsgraad en 'beste koop'.
- Software tools voor ongevalregistratie en analyse
- Vlaamse (europese?) Verkeersveiligheidsaudit

3.2 **Aanpak van zwarte punten**

Zoals in de inleiding reeds aangegeven werd, staat het onderzoek naar kwantitatieve studies in verband met verkeersveiligheid en infrastructuur nog niet ver en kan er zelden een antwoord gegeven worden op de vragen die er werden gesteld in verband met de volgende "clusters".

We delen de mening van het steunpunt verkeersveiligheid dat de criteria die hierna worden voorgesteld belangrijke zijn voor een monitoring van het verkeersveiligheidsbeleid.

Mogelijke criteria:

- Evolutie van het aantal zwarte punten en wegvakken op gewestwegen in Vlaanderen:
 - *Niet gekend.*
 - *Er is een kans om dat in 2003 te kunnen uitvoeren door de beschikbaarheid van de registratie van 2000- 2001- 2002 en vergelijking met 1997-'98-'99.*
- Evolutie van het aantal zwarte punten en wegvakken op gemeentewegen in Vlaanderen (steekproef):
 - *Slechts weinig gemeenten hebben een jaarlijkse ongevalanalyse naar zwarte punten uitgevoerd.*
- Hoe zijn de zwarte kruispunten op gewestwegen aangepakt (verkeerslichten, rotonde of andere ingreep)
 - *Definitie van zwarte punten via weging van de verschillende soorten ongevallen is slechts recent op punt gezet.*
 - *Maakt voorwerp uit van een monitoringsopdracht in het kader van de aanbesteding voor de ondersteuning van het zwarte punten programma gelijke kruising van deze GIS met wegendatabank; specifiek dienen beschermde fiets- en voetgangersoversteekplaatsen bestudeerd.*
 - *Aanleg rotondes zijn nl. geïnventariseerd in wegendatabank AWV, (ook met datum inwerkingstelling ?)*
- Hoe zijn de zwarte punten op gewestwegen geëvolueerd na reconstructie (overzicht per type ingreep)
 - *Er zijn geen systematische evaluaties na realisatie.*
 - *Waarnemingen van lokale mensen en opzichters van regies van AWV kan eerste indicaties opleveren.*
- Overzicht en evolutie van budgetten door het Vlaams gewest

- *Het is niet eenvoudig om de specifieke budgetten voor verkeersveiligheid uit een globaal investeringsprogramma te distilleren. bvb als een 'zwarte punt' aangepakt wordt in een geplande doortocht.*
- Effectstudies?
 - *Er bestaat een poging van analyse van de effecten van rotondes op ongevallen in het Vademecum rotondes⁶ dit stelt: "grootste omzichtigheid (is geboden) met cijfers omwille van niet homogene onderzoeksmethodes en omwille van de onderzoeksperiode (op rotondes wordt het hoogst aantal slachtoffers genoteerd twee jaar na aanleg de zgn. gewenningsperiode).*
 - **Ombouw van ongeregeld kruispunt naar rotonde (studie van 40 rotondes): Besluiten:**
 - *geregistreerde ongevallen dalen gevoelig: binnen bebouwde kom – 35 %, buiten de bebouwde kom – 60%;*
 - *vergroting van de kans op niet registratie van ongeval met middeneiland en lichtgewonden;*
 - *zwaargewonden namen toe binnen bebouwde kom (+25%,)buitenbebouwde kom –90 %;*
 - *aantal ongevallen met zwakke weggebruikers name fors toe binnen bebouwde kom, gevoelige afnames buiten bebouwde kom;*
 - *daling weekendongevallen maar nog wel 1/3 van het aantal ongevallen bij duisternis.*
 - **Ombouw van een kruispunt met verkeerslichten naar een rotonde**
 - *Beperkte observatieperiode na ombouw/beperkte studie (7 kruispunten)*
 - **Veiligheid rotondes West Vlaanderen (1996 P. Demeyer)**
 - *Verontrustende stijging ongevallen met zwakke weggebruikers korte studie evaluatie fietsers op verschillende soorten rotondes (onvoldoende ongevallen en omwille van de gewenningsperiode ongevallen/tijdspanne na aanleg)*

3.3 Maatregelen in verblijfsgebieden (binnen bebouwde kom)

Mogelijke criteria:

Hoeveel woonerven zijn er ingericht (+ gemiddelde kostprijs)?

Hoeveel zones 30 zijn ingericht (+ gemiddelde kostprijs)?

- *Er zijn geen databanken die systematisch bijhouden welke vergunningen werden afgeleverd. Mogelijkerwijs zijn er federale 'archieven' met de goedgekeurde dossiers (ministerie van verkeerswezen).*

Welk is de evolutie in de verkeersveiligheid (steekproef)

Effectstudies?

Onderzoek naar het ongevallenbeeld in Mechelen en de relatie met lussenplan⁷

- Waargenomen effect:

⁶ Valère Donné Verkeersveiligheid en plaats van de fietsers , bijdrage in Vademecum Rotondes Afdeling Wegen en Verkeer, ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Bijscholing verkeerskunde (VSV) Genootschap verkeerskunde (KVIV) Brussel, 1997

⁷ Therèse Steenbergen, SADL, KULeuven, *tekstanalyse nog uit tevoeren*

- algemene vermindering van ongevallen
- verhoging van aantal ongevallen aan eindpunten van luswegen
 - hypothese: verhoogd gebruik fiets + verhoogde concentratie autoverkeer op eindpunten luswegen
 - aanbeveling: veilige netwerken voor fietsers in agglomeraties niet alleen binnensteden

Evaluatiestudie van Zone 30 projecten in België⁸

Slechts zelden is voldoende tijd verlopen tussen herinrichting en evaluatiemoment (min 3 jaar omwille van relatief weinig ongevallen op minder drukke wegen) , ook is zelden een vooronderzoek aanwezig bvb snelheidsmeting, ongevalanalyse (een vergelijkbare periode van 3 jaar voor herinrichting)aanwezig. De aanbeveling van de studie om snelheidsmeting en vooronderzoek te verplichten bij aanvraag voor goedkeuring werd opgevolgd.

3.4 Maatregelen in gemengde gebieden (binnen bebouwde kom)

Mogelijke criteria:

- Hoeveel doortochten zijn heringericht (+ gemiddelde kostprijs)?
- Welk is de evolutie in verkeersveiligheid?
- Effectstudies?

Evaluatiestudie 4 doortochten (Kessel-Lo, Rillaar, Leopoldsburg, Asse)⁹

3.5 Maatregelen in verkeersgebieden (buiten bebouwde kom)

Mogelijke criteria:

- Hoeveel wegvakken zijn heringericht (+ gemiddelde kostprijs)?
- Hoeveel km nieuw fietspad is langs bestaande wegen aangelegd?
- Welk is de evolutie in verkeersveiligheid?
- Effectstudies?
 - *Afdeling Verkeerskunde zou een voorstudie gemaakt hebben naar de vraag over de invoering van een 70 km Maximumgrens op gewestwegen*

3.6 Specifieke regelgeving t.a.v. snelheid

Mogelijke criteria:

- Hoeveel km wegvak heeft een snelheidsbeperking naar 90 km/u gekregen
- Hoeveel km wegvak heeft een snelheidsbeperking naar 70 km/u gekregen

⁸ Langzaam Verkeer vzw, Espace et Mobilités sprl, Evaluatie van zone 30-projecten in België, BIVV, 1997.

⁹ referentie aan te vullen

- Hoeveel km wegvak heeft een snelheidsbeperking naar 50 km/u gekregen (+ aantal zone 50 gebieden)
- Welk is de evolutie van het aantal km wegvak binnen de bebouwde kom (+ aantal wijzigingen)
 - *Aggregatie van studies van de provincie voor de afbakening van de bebouwde kommen op gewestwegen is bekend. Mogelijk wegendatabank AWW*
- Hoeveel km wegvak heeft een zone 30 gekregen (+ aantal zone 30 gebieden)
 - *Zie commentaar vorige cluster*
- Op hoeveel plaatsen is de toegelaten snelheid verhoogd?
- Effectstudies?

4. BESTUURLIJKE EN ORGANISATORISCHE ASPECTEN

4.1 Inzet van kennis en personeel bij de verkeersplanning

4.1.1 Samenvatting

In deze cluster onderzochten we het gemeentelijk, provinciaal en gewestelijk personeelsbeleid m.b.t. verkeersplanning in het algemeen en verkeersveiligheid in het bijzonder. Naast het analyseren van bestaande informatie (websites, jaarverslagen e.d.) werden ook telefonische interviews afgenomen.

Voor het Vlaams Gewest werd nagegaan wat de bevoegdheden inzake verkeersveiligheid zijn. Ook werd de structuur van de verschillende administraties en afdelingen die werken rond het thema verkeer duidelijk gemaakt. We kregen zo een beeld van de overlegorganen, bezig met verkeersveiligheid, die bestaan op Vlaams niveau. Een belangrijk knelpunt voor het Vlaams Gewest is de beperkte bevoegdheid inzake verkeersveiligheid.

Wat betreft de provincies werden de provinciale diensten besproken, hun taken en de overlegorganen die de provincie adviseren over verkeersveiligheid en mobiliteit. De belangrijkste conclusies op dit niveau zijn dat verkeersveiligheid een absoluut kernthema is in de provincies maar dat er een betere integratie en afstemming tussen de verschillende diensten nodig is.

Bij een selectie van 15 gemeenten werd voornamelijk nagegaan welke diensten bezig zijn met verkeersveiligheid en of er een gemeentelijk overlegforum voor verkeersveiligheid bestaat. Uit deze gesprekken bleek dat de politiehervorming een belangrijke invloed heeft op de werking rond verkeersveiligheid.

Op de 3 niveaus -Vlaams, provinciaal en gemeentelijk- werd eveneens bekeken wat de evolutie is van het aantal personeelsleden bezig met verkeersveiligheid, wat de planning in de toekomst is, of er monitoring gebeurt van het verkeersveiligheidsbeleid, wie de verkeersveiligheidsgegevens beheert en of men over voldoende kennis beschikt inzake verkeersveiligheid. Tenslotte werden er persoonlijke suggesties gevraagd om het verkeersveiligheidsbeleid te verbeteren.

4.1.2 Werkwijze

In deze cluster bestuderen we het gemeentelijk, provinciaal en gewestelijk personeelsbeleid m.b.t. verkeersplanning in het algemeen en verkeersveiligheid in het bijzonder. Dit gebeurde via een analyse van bestaande informatie (via internet, jaarverslagen e.d.) en telefonische interviews.

De volgende vragen worden in deze cluster behandeld:

- Is er een overlegforum of commissie verkeersveiligheid? Welke diensten maken deel uit van dit forum? Hoe vaak komt men samen?
- Welke diensten zijn bezig met verkeersveiligheid en welke taken voeren zij uit? Het onderscheid wordt gemaakt tussen educatie en sensibilisatie, technologie en infrastructuur en wetgeving en handhaving. Per taak wordt ook nog onderscheid gemaakt tussen beleidsvoorbereidend werk en uitvoerend werk.
- Gebeurt er monitoring of evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid? Wie voert dat uit?
- Wie beheert de verkeersveiligheidsgegevens?
- Heeft de hervorming van de politie een invloed gehad op de samenstelling en de werking van het gemeentelijk politiekorps?

- Wat is de evolutie sinds 1990 van het aantal personeelsleden bezig met verkeersveiligheid en hun specifieke taken?
- Wat is de planning naar de toekomst van het aantal personeelsleden bezig met verkeersveiligheid en hun specifieke taken?
- Weegt verkeersveiligheid sterk door in het mobiliteitsbeleid van de gemeente?
- Beschikt men over voldoende kennis inzake verkeersveiligheid om het mobiliteitsbeleid te voeren?
- Hoe zou volgens u de kwaliteit van het gemeentelijk verkeersveiligheid nog kunnen verbeteren?

4.1.2.1 Het Vlaams Gewest

Voor de bevraging van het Vlaams Gewest werd vooreerst opzoekingswerk gedaan via het internet (website, jaarverslag), nadien werden deze bevindingen verder aangevuld en getoetst via een telefonische bevraging. We contacteerden het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, in het bijzonder de Administratie Wegen en Verkeer (AWV).

4.1.2.2 De provincies

Voor de bevraging van de provincies werd vooreerst opzoekingswerk gedaan via het internet (website van elke provincie), nadien werden deze bevindingen verder aangevuld en getoetst via een telefonische bevraging.

Gezien de interne structuur en taakverdeling rond VV binnen de provincies (zie hieronder) werden per provincie meestal twee personen gecontacteerd, enerzijds een provincieambtenaar (dienst mobiliteit), anderzijds een ambtenaar (meestal de arrondissementcommissaris zelf) van de federale overheid.

4.1.2.3 De gemeenten

Voor de bevraging van de gemeenten werd gebruik gemaakt van een steekproef van 15 gemeenten. Voor het selecteren van gemeenten werd de stedelijke hiërarchie van Van Hecke gebruikt (Van Hecke, Actualisering van de stedelijke hiërarchie in België, tijdschrift van het Gemeentekrediet, 52^e jaargang, nr. 205, 1998/3).

We kozen voor de volgende categorieën binnen deze hiërarchie:

- Grote stad: Antwerpen, Gent
- Regionale stad: Leuven, Sint-Niklaas, Turnhout, Kortrijk
- Kleine stad, goed uitgerust: Geel
- Kleine stad, behoorlijk uitgerust: Geraardsbergen
- Kleine stad, zwak uitgerust: Mortsel, Neerpelt
- Niet-stedelijke gemeenten: Aartselaar, Edegem, Hoegaarden, Bornem, Aalter

Met deze methodologie hebben we getracht om verschillende types van gemeenten en steden te selecteren. Er is tevens geselecteerd binnen alle provincies. Uiteraard vormt deze steekproef van 15 gemeenten geen representatieve staal van de Vlaamse gemeenten.

De gemeenten werden telefonisch bevraagd.

4.1.3 Conclusies

4.1.3.1 Het Vlaams Gewest

Algemeen

De bevoegdheden van het Vlaamse gewest inzake verkeersveiligheid zijn beperkt tot het infrastructuurbeleid op de gewestwegen en autosnelwegen. Met de uitbouw van het mobiliteitsconvenantenbeleid heeft het Vlaams Gewest

inspanningen gedaan (inhoudelijk en financieel) opdat de gemeenten meer planmatig werk zouden maken van een samenhangend lokaal verkeers- en verkeersveiligheidsbeleid.

Andere initiatieven vanuit het Vlaams Gewest ten behoeve van een grotere verkeersveiligheid zijn o.a. aandacht voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in het doortochtenprogramma, aanpak zwarte punten, extra middelen voor veiliger fietsvoorzieningen, uitbouw van een net van onbewaakte camera's, enz.

- Binnen het Vlaams Gewest zelf is er geen specifiek overlegforum of een commissie verkeersveiligheid. Er is wel een *Taskforce Mobiliteitsconvenanten* binnen de Administratie Wegen en Verkeer die verantwoordelijk is voor de operationele leiding van het mobiliteitsconvenantenbeleid. De Taskforce is samengesteld uit de programmacoördinator (voorzitter), auditors, een afgevaardigde van de Mobiliteitscel, administratie Wegen en Verkeer, de Lijn, AROHM, VVSG, kabinet van bevoegde minister(s) en provinciale mobiliteitscoördinatoren.
- Het Vlaams Gewest (AWV, afdeling Verkeerskunde) zit ook de *Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG)* voor. De AVVG is het overlegorgaan waarbinnen algemene verkeerstechnische richtlijnen en aanbevelingen opgesteld worden. Andere afgevaardigden binnen AVVG komen van het AWV (de provinciale afdeling Wegen, de afdeling Wegenbeleid, de afdeling Elektriciteit en Mechanica), de Lijn, het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, rijkswacht en Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.
- Het Vlaams Gewest (AWV, afdeling Wegen) zit ook de *Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)* voor. De PCV's hebben als taak om de niet-convenant gebonden maatregelen van beperkte omvang te onderzoeken ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Andere afgevaardigden binnen PCV komen van het AWV (afdeling Verkeerskunde, afdeling Elektriciteit en Mechanica), de Lijn, de lokale politie, de lokale overheid, BIVV, ministerie van verkeer en infrastructuur, afgevaardigde van de provincie (indien provincieweg betrokken is).

De diensten van het LIN die betrokken worden in het overlegforum vallen voornamelijk binnen de centrale diensten van de Administratie Wegen en Verkeer nl. afdeling Wegenbeleid en -Beheer, afdeling Verkeerskunde, afdeling personenvervoer en luchthavens. Er zijn tevens 5 provinciale diensten in de Vlaams provincies. Binnen de Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten wordt ook de afdeling Elektriciteit en Mechanica betrokken in het overleg.

Verkeersveiligheid staat centraal in het takenpakket van AWV. Ze zijn o.a. bevoegd voor:

- het aanleggen, onderhouden en beheren van de gewestwegen en autosnelwegen, zodat veiligheid en comfort verzekerd zijn;
- de organisatie van het verkeer zodat de mobiliteit van alle verkeersdeelnemers gegarandeerd wordt en de verkeersleefbaarheid verbetert, rekening houdend met veiligheid;
- sensibiliseringsacties: voor het jaar 2002 staan alle mediacampagnes van de administratie Wegen en Verkeer in het teken van "verkeersveiligheid" (oa zomercampagne 'gevaaren van de pechstrook').

De centrale afdelingen binnen AWV die rechtstreeks met verkeersveiligheid te maken hebben, zijn de afdeling Verkeerskunde en de afdeling Personenvervoer en

Luchthavens, de afdeling Wegenbeleid en –Beheer is onrechtstreeks bezig met verkeersveiligheid.

De afdeling Verkeerskunde verleent advies aan de wegenafdelingen en stelt ontwerpen op omtrent verkeersafwikkeling, signalisatie (verkeersborden, bewegwijzering en wegmarkeringen, werfsignalisatie), herinrichting van kruispunten en andere voorzieningen voor de verkeersveiligheid. De afdeling Personenvervoer en Luchthavens staat in voor de coördinatie van het programma inzake mobiliteitsconvenants en begeleidt initiatieven ten gunste van de zwakke weggebruiker.

De afdeling Wegenbeleid en –Beheer doet aan beleidswerking binnen de federale, Europese en internationale context zoals strategische planning en meerjarenprogramma.

De vijf provinciale afdelingen zijn aangaande verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen en autosnelwegen in hun ambtsgebied o.a. verantwoordelijk voor ontwerp, aanleg en verbetering van wegen en bruggen en de organisatie van het verkeer (signalisatie, verkeersreglementering en –veiligheid).

Binnen het AWV is de afdeling Wegenbeleid en –Beheer verantwoordelijk voor de opvolging en evaluatie van investerings- en onderhoudsprogramma's en begroting. Binnen het jaarlijkse voortgangsverslag van het mobiliteitsplan wordt uitdrukkelijk gevraagd in welke mate de acties uit het mobiliteitsplan bijdragen tot de doelstelling van o.a. verkeerveiligheid.

De eindverantwoordelijkheid voor het besteden van budgetten aan personeel en projecten is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen het hoofd van AWV, de Administratie Algemene Administratieve Diensten van het LIN en uiteraard de bevoegde Vlaams Minister van Mobiliteit.

Verkeersveiligheidsgegevens worden beheerd door de politie en NIS. AWV staat wel in voor verkeersstellingen met als doel verkeersparameters te bepalen, informatie voor statistische doeleinden te verzamelen en on-line informatie te verstrekken voor begeleiding van verkeersstromen.

Binnen AWV staat verkeersveiligheid hoog op de agenda, zowel binnen ontwerpen, adviezen en richtlijnen als sensibiliseringsacties.

In het algemeen heeft men voldoende technische kennis over verkeersveiligheid binnen AWV, er zou wel meer nood zijn aan kennis rond bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding. De afdeling Wegenbeleid- en beheer adviseert, ondersteunt en begeleidt andere afdelingen op vlak van vorming en opleiding. Zo wordt er jaarlijks een kennisdag georganiseerd voor het personeel.

Evolutie sinds 1990

Binnen de administratie Wegen en Verkeer zijn 1330 personeelsleden met verkeer bezig. Het aantal mensen momenteel (direct of indirect) bezig met verkeersveiligheid binnen AWV is zeer moeilijk te bepalen. Enkel de afdeling Verkeerskunde kon hier een aantal noemen nl. een 20-tal personen van niveau 1 (van in totaal 50 personen binnen de afdeling). Binnen de 5 provinciale eenheden van AWV zijn er in totaal ongeveer 10 mensen bezig met verkeersveiligheid (niet full-time).

AWV formuleerde vroeger eerder vrijblijvende adviezen, heden zijn dit meer en meer richtlijnen. Verkeersveiligheid maakte vroeger meer onrechtstreeks deel uit van de taken van AWV, heden is dit zeer expliciet opgenomen.

Planning in de toekomst

Men wil in de toekomst bij de Administratie Wegen en Verkeer nog 32 personen bij aannemen. Dit is een groei van het huidige personeelsbestand met 2.5 % .

Sterkten

Zwakten

De bevoegdheden van het Vlaamse gewest inzake verkeersveiligheid zijn beperkt tot het infrastructuurbeleid op de gewestwegen en autosnelwegen.

Onbetrouwbare ongevalgegevens: ongevalgegevens worden door de Vlaamse administratie soms meer dan 1,5 jaar na vaststelling ontvangen. Deze gegevens moeten dus in opdracht van het Vlaams Gewest door de provincies worden verbeterd, wat geld en tijd vraagt.

Bestaande constraints

Mankracht: thema verkeersveiligheid wordt opgenomen door personen die algemeen met mobiliteit bezig zijn en wel beschikken over technische kennis rond verkeersveiligheid, doch minder kennis hebben over gedragsbeïnvloeding.

Aanbevelingen voor verbetering

- Systematische evaluatie van projecten en processen en interne opleiding rond niet technische aspecten van verkeersveiligheid (gedragsaspecten).
- Men moet voluit gaan in telematica, niet alleen in de voertuigen zelf maar ook op de wegen. We moeten ophouden met de zelfkastijding die we veroorzaken door het plaatsen van drempels en andere snelheidsremmende maatregelen. Dit kan perfect aangepakt worden met telematica.

4.1.3.2 De provincies

Algemeen

Het thema verkeersveiligheid is ondergebracht bij verschillende diensten en personen. Hieronder een beknopt overzicht.

- De *provinciegouverneur* heeft als commissaris van de federale (en Vlaamse) regering een bijzondere verantwoordelijkheid voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Sommige gouverneurs hebben verkeersveiligheid uitgeroepen tot een kernthema en spelen een trekkersrol in initiatieven zoals de WODCA actie (weekendOngevallen Door Controles Aanpakken), dag van de verkeersveiligheid, bijeenroepen staten-generaal rond verkeersveiligheid, oprichting provinciale commissie verkeersveiligheid, enz. De provinciegouverneur wordt hiervoor bijgestaan door federale ambtenaren van de *dienst politie en openbare orde* (soms ook genaamd Cel Politie Coördinatie, of Federale Directie Politie Veiligheid) onder leiding van de *arrondissementscommissarissen*. Verkeersveiligheid is hier (in de meerderheid van de provincies) een expliciet thema, met initiatieven in de sfeer van handhaving, preventie en sensibilisering. Binnen de provincie Vlaams-Brabant is binnen deze dienst een provinciale steundienst verkeersveiligheid actief, die verkeersveiligheidscampagnes uitwerkt.
- Binnen de *bestendige deputatie* is er in de meerderheid van de gevallen een député die verkeersveiligheid onder haar/zijn bevoegdheid heeft (meestal député voor mobiliteit en/of ruimtelijke ordening). Zij zijn verantwoordelijk voor het dagelijks beheer (o.a. opstellen beleidsnota met de beleidsdoelstellingen; de beleidsprioriteiten; de begrotingsmiddelen).
- Binnen de *provinciale administratie* valt verkeersveiligheid binnen de dienst Wegen en/of Infrastructuur en/of ruimtelijke ordening. Soms is er een aparte *mobilitiedienst*. Hun takenpakket is zeer divers (meestal gericht naar

scholen en ondersteunend t.o.v. de arrondissementscommissarissen), o.a. sensibilisering, verkeerseducatie, ongevallenGIS, opstarten pilootprojecten (behoefteanalyse, begeleiding, onderzoek). In 1 provincie (Vlaams-Brabant) is er sinds kort een bestuurssecretaris voor verkeersveiligheid.

Binnen de provincies is er geen specifiek overlegforum of een commissie verkeersveiligheid. Er is wel een overleg dat het provinciebestuur adviseert over verkeersveiligheid en mobiliteit, telkens onder een andere naam: *provinciale werkgroepen verkeer*, *provinciale commissie verkeer en mobiliteit*; *provinciale verkeerstechnische commissie*, *provinciale mobiliteitsraad*. Het betreft technische werkgroepen die vnl. beleidsmatige beslissingen nemen, meestal samengeroepen door de diensten van de gouverneur - in 1 provincie zelfs voorgezeten door de gouverneur zelf. Doorgaans zijn deze werkgroepen samengesteld uit vertegenwoordigers van de lokale, provinciale, Vlaamse en federale instanties uit het domein, nl.: lokale en federale politie, parket-generaal, provinciale diensten veiligheid, mobiliteit en infrastructuur, federale Ministerie van Verkeer en Vervoer, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, en soms ook aangevuld met vertegenwoordigers van het BIVV, VVSG, AROHM, GOM, Dienst voor de Scheepvaart, NMBS, De Lijn.

Bovendien bestaat er binnen elke provincie het *provinciaal veiligheidsoverleg* (vroeger het provinciaal vijfhoeksoverleg genoemd); verkeersveiligheid vormt een thema hieronder. Dit is samengesteld uit vertegenwoordigers van politie, provincie en gerecht.

Andere diensten van de provincie (naast de mobiliteitsdienst en de dienst politie en openbare orde) die werken rond verkeersveiligheid zijn beperkt. In sommige gevallen is er samenwerking met de milieudienst (milieueducatie, milieuconvenanten) en de technische diensten (realiseren infrastructuur).

Monitoring gebeurt nog weinig, behalve soms voor de projecten afkomstig van het Vlaams Gewest (bovenlokaal fietsroutenetwerk, de afbakening van bebouwde kommen en het opstellen van een ongevallen-GIS)

De eindverantwoordelijkheid voor het besteden van budgetten aan personeel en projecten is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de gouverneur, de arrondissementscommissaris, provinciegriffier (als hoofd van de administratie) en de bevoegde deputé.

De bron van het ongevallenbestand zijn de proces verbalen (PV's), die de basis vormen voor de ongevallen-databank van het Nationaal Instituut voor de Statistiek. In het voorjaar van 1999 werd een overeenkomst afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de 5 Vlaamse provincies, met als doel de opmaak van een ongevallen-GIS op provinciaal niveau. Het is de bedoeling te komen tot een uniforme werkwijze die resulteert in een correct gelokaliseerd bestand van ongevallen met lichamelijk letsel. Dit bestand met ongevallen over de genummerde wegen wil het Vlaams Gewest gebruiken als basis voor de behoefteanalyse van de investeringen in het gewestelijk wegennet. In de praktijk moeten de provincies dus volgende taken uitvoeren:

- Verificatie van de locaties van ongevallen volgens een op voorhand afgesproken, eenvormige methodiek.
- Uitvoeren van een reeks van analyses.
- Productie ongevallenkaarten en formuleren van aanbevelingen inzake verkeersveiligheid.

In alle provincies weegt verkeersveiligheid sterk door in het mobiliteitsbeleid. Dit komt doordat in bepaalde provincies het bestuur verkeersveiligheid prioritair vindt, en/of door een integrale samenwerking tussen provinciebestuur, bestendige deputatie, gouverneur en lokale politieoverheden en -diensten, en/of – zoals in de provincie Vlaams-Brabant- het aanstellen van een bestuurssecretaris verkeersveiligheid. Er dient wel gezegd te worden dat in sommige provincies het gewicht van verkeersveiligheid verschilt naargelang de bevoegde diensten, zo zullen de diensten van de gouverneur (dienst politie en openbare orde) zelfstandige verkeersveiligheidsprojecten opstarten en beheren, terwijl de administratie van de provincie (bvb, departement ruimtelijke ordening, de mobiliteitscel) vaak ondersteunende taken zal doen.

Over het algemeen heeft men voldoende inhoudelijke kennis over verkeersveiligheid. Indien mogelijk worden door het personeel opleidingen gevolgd, zowel intern (eigen vormingsdienst van de provincie) als extern.

Evolutie sinds 1990

Het aantal mensen momenteel (direct of indirect) bezig met verkeersveiligheid binnen de provincies is niet eenduidig, dit varieert van 1 tot 5 personen. In het algemeen komt dit t.o.v. vroeger neer op een toename van het aantal personeelsleden bezig met verkeersveiligheid.

Er is een duidelijke evolutie zichtbaar in het takenpakket. In bepaalde provincies is er meer vraag vanuit de arrondissementscommissariaten naar de mobiliteitsdienst voor ondersteuning van verkeersveiligheidsprojecten; andere provincies wijzen op de toename van het aantal opdrachten/taken vanuit de Vlaamse overheid (bvb. bovenlokaal fietsroutenetwerk, de afbakening van bebouwde kommen en het opstellen van een ongevallen-GIS).

Planning in de toekomst

In het algemeen geldt er een personeelsstop binnen de provincies. Er zijn wel plannen om in de toekomst (meer) verbindingssambtenaren aan te stellen, die gedetacheerd zijn van de lokale/federale politie naar de gouverneur en full time bezig zullen zijn met verkeer, inclusief verkeersveiligheid.

Het huidige kerntakendebat (ook rond mobiliteit), dat een heldere verdeling van taken en bevoegdheden tussen de Vlaamse overheid, de provincies en de gemeenten beoogt, zal de evolutie in personeel en taken in de toekomst verder bepalen.

Sterkten

In alle provincies is verkeersveiligheid een absoluut kernthema. De gouverneur (met zijn/haar dienst politie en openbare orde) en de bevoegde députés (met zijn/haar administratieve diensten, zoals ruimtelijke ordening/mobiliteit) hebben beiden verschillende projecten lopen. Er gaat veel aandacht naar de zwakke weggebruiker en de schoolgaande jeugd.

De keten preventie-handhaving-repressie-nazorg, zoals die vooropstaat in het federaal verkeersveiligheidsplan van Minister Durant en recent in de aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid ' Naar een verkeersveilig Vlaanderen', wordt veelal in de werkplannen en taakstellingen van de provincies gehandhaafd.

Zwakten

Sommige provincies wijzen op een paradox nl. enerzijds personeelsstop en/of beperkt aantal personeelsleden rond verkeersveiligheid, anderzijds toename taken en belang van het thema verkeersveiligheid.

Door het feit dat gouverneur en administratie beiden actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid leidt dit soms tot een versnippering van de initiatieven, soms zelfs tot het opzetten van parallelle projecten.

Beperkingen huidige opdracht provinciale ongevallen GIS: geen ongevallenlocalisatie op gemeentewegen, ongevallen-GIS gebaseerd op huidige NIS databank (met fouten en onvolledigheden), enkel ongevallen met lichamelijk letsel, niet geschikt voor individuele ongevallenanalyse.).

Bestaande constraints

Financieel: beperkte middelen

Mankracht: huidige personeelsstop binnen de provincies; beperkt aantal personeelsleden bezig met verkeersveiligheid; thema verkeersveiligheid wordt opgenomen door personen die algemeen met mobiliteit bezig zijn (slechts 1 van de 5 provincies heeft 1 bestuurssecretaris voor verkeersveiligheid)

Organisatie: nauwelijks sprake van integratie en/of afstemming van de verkeersveiligheidsinitiatieven; provinciebesturen zijn er nauwelijks bij betrokken, ondanks het feit dat de bestaande commissies (provinciale werkgroepen verkeer, provinciale commissie verkeer en mobiliteit; provinciale verkeerstechnische commissie) provinciaal georganiseerd zijn en mede het beleid op provinciaal vlak uitstippelen; geen gestructureerde interne overlegmomenten rond verkeersveiligheid (overzicht van de diverse lopende projecten is soms moeilijk te krijgen).

Aanbevelingen voor verbeteringen

Aan elke 'vertegenwoordiger' van de provincie werd gevraagd hoe volgens hem/haar de kwaliteit van het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid nog zou kunnen verbeteren. We geven hier de persoonlijke reacties op deze vraag.

- Structurele samenwerking tussen diensten gouverneur en provinciale administratie via oprichten van een (verkeers)veiligheidsraad in covoorzitterschap tussen gouverneur en bestendige deputatie.
- Centraliseren en verzamelen van statistieken via provincies ('meten is weten').
- Aparte cel mobiliteit (of ideaal aparte cel verkeersveiligheid) oprichten binnen bvb de dienst ruimtelijke ordening.
- Extra personeelsleden voor opvolgen dossiers verkeersveiligheid.

4.1.3.3 De gemeenten

Algemeen

Een specifiek **overlegforum of een commissie verkeersveiligheid** bestaat niet bij de gemeenten. Er is wel steeds een algemener overlegorgaan (verkeeroverleg, technische werkgroep verkeer, overlegforum verkeer en openbaar domein, verkeerscommissie, verkeerscel...) aanwezig waar

verkeersdossiers worden besproken en waar dus ook verkeersveiligheid aan bod komt. In de grote steden komt verkeersveiligheid in meerdere werkgroepen ter sprake (ambtelijke werkgroep, gemeenteraadcommissie). Meestal komt men op regelmatige tijdstippen samen (wekelijks, maandelijks of elke 2 maanden). Bij een minderheid van de niet-stedelijke gemeenten komt het overlegorgaan op onregelmatige tijdstippen samen.

De **diensten die betrokken** worden **in het overlegforum** verschillen van gemeente tot gemeente. De politie maakt altijd deel uit van het forum, zij het soms voor verschillende taken. Dit heeft te maken met de herverdeling van de taken tijdens de politiehervorming.

De mobiliteitsdienst behoort dikwijls tot de technische dienst of de dienst Ruimtelijke Ordening, soms behoort hij zelfs tot de milieudienst.

Minimaal bestaat een overlegforum dus uit verantwoordelijken van de mobiliteitsdienst (al dan niet ingebed in andere diensten) en van de politie.

Maximaal kan een overlegforum nog vele andere diensten of personen betrekken zoals: schepenen (mobiliteit, milieu, middenstand...), brandweer, stadsingenieur, dienst ruimtelijke ordening, dienst communicatie, milieudienst, technische dienst, dienst openbare werken, schooldirecties, oudercomités, De Lijn, veiligheidscoördinator, jeugdconsulent, Vlaams Gewest, sociologe van het SIF...

In de stad Neerpelt bestaat de verkeerscommissie uit vertegenwoordigers uit de verschillende geledingen van de bevolking (senioren, middenstand...) en wordt voorgezeten door een mandataris. De commissie geeft advies aan het gemeentebestuur. Deze gemeente heeft anderzijds ook een diensthoofdenoverleg, waar de verschillende diensthoofden met de burgemeester alle problemen van de gemeente bespreken.

In de stad Antwerpen bestaat er een werkgroep veiligheid, opgericht naar aanleiding van het veiligheidsplan van Antwerpen. Enkele keren per jaar komen de politie en de stadsdiensten (mobiliteit en openbare werken, onderwijs en communicatie) samen onder leiding van de schepenen van veiligheid.

Niet alle diensten worden betrokken bij het overlegforum, wat niet wil zeggen dat zij niet met verkeer bezig zijn.

De politie is voornamelijk bezig met educatie en sensibilisatie en wetgeving en handhaving. Door de hervorming gebeurt het soms dat de politie taken van zich afschuift (verkeersongevallengegevens, rijbewijzen, wetgeving,...), die dan bij de gemeentelijke diensten terechtkomen. Educatie en sensibilisatie wordt dikwijls ook opgenomen door andere diensten zoals de mobiliteitsdienst of de dienst communicatie. Infrastructuur en technologie is meestal een taak van de technische dienst of de dienst Ruimtelijke Ordening of openbare werken. De politie is hier dikwijls ook mee bezig. Wetgeving en handhaving zit bij de politie en gedeeltelijk ook bij de mobiliteitsdienst of de technische dienst. Het is soms moeilijk om de verschillende taken onder te brengen bij de verschillende diensten. Praktisch alle diensten zijn zowel bezig met beleidsvoorbereidend werk als met uitvoerend werk.

Monitoring gebeurt nog weinig. Het gaat niet verder dan het opvolgen van klachten via meldingskaarten, het bijhouden van verkeersongevallengegevens en

het zelf proberen opvolgen van projecten. Er is een gebrek aan goede verkeersongevallenstatistieken om het verkeersveiligheidsbeleid te evalueren. Men moet ook oppassen met het gebruiken van klachtenregistraties als een vorm van monitoring: deze klachten zijn niet altijd even gegrond.

De stad Antwerpen heeft met haar veiligheidsplan een nieuw instrument waarin ook doelstellingen opgenomen zijn voor verkeersveiligheid. Dit plan wordt jaarlijks geëvalueerd.

De **eindverantwoordelijkheid** voor het besteden van budgetten aan personeel en projecten ligt bij het college van burgemeester en schepenen.

Verkeersongevalgegevens worden meestal beheerd door de politie. Sommige gemeenten en steden hebben hun eigen ongevallendatabank, naast die van het NIS, en gaan daar creatief mee aan de slag. In de steden is er soms een goede samenwerking tussen de dienst verkeer en politie wat betreft de ongevallengegevens. Andere gemeentelijke politiekorpsen hebben deze taak, ten gevolge van de hervorming, van zich afgestoten. Het komt ook voor dat door de hervorming de gemeente praktisch geen contact meer heeft met de politie en dus ook niet meer kan steunen op de ongevallengegevens. Er is ook nog steeds een gebrek aan gegevens over ongevallen met uitsluitend materiële schade.

De **hervorming van de politie** heeft vooral voor de niet-stedelijke gemeenten een grote invloed gehad. Het is dikwijls nog niet duidelijk welke taken de politie zal uitvoeren. Voor de meeste steden is er weinig veranderd. Meestal is er zelfs een kleine uitbreiding van het politiekorps en zijn de taken beter afgebakend. Wel moet opgemerkt worden dat de politie door de hervorming geen stadsdienst meer is. De stad kan dus geen rechtstreekse opdrachten geven aan de politie, dit moet gebeuren via de burgemeester. De autonomie van de politie is vergroot waardoor de grip van de stad op de politie is verkleind.

In bijna alle geïnterviewde steden en gemeenten weegt **verkeersveiligheid** sterk door **in het mobiliteitsbeleid**. Dit komt door het sterk betrekken van de politie bij het mobiliteitsbeleid, door het uitvoeren van veiligheidsprojecten of doordat het bestuur verkeersveiligheid prioritair vindt. Slechts in 1 gemeente weegt verkeersveiligheid enkel door in crisissituaties, na een zwaar ongeval. Bereikbaarheid heeft in die gemeente meer prioriteit.

Over het algemeen heeft men voldoende **inhoudelijke kennis** over verkeersveiligheid. Indien mogelijk worden door het personeel opleidingen en bijscholingen gevolgd. Bij de niet stedelijke gemeenten kampt men soms met tijdsgebrek en aangezien men meerdere bevoegdheden heeft, is de kennis over verkeersveiligheid wat minder. Echte gespecialiseerde kennis blijft wel een probleem in Vlaanderen.

Evolutie sinds 1990

In de steden is het politiekorps soms sterk uitgebreid door de hervorming. De taken zijn tevens beter afgebakend. Ook de gemeentelijke verkeersdienst is meestal lichtjes uitgebreid. In de gemeenten is het aantal personeelsleden bij de politie meestal verminderd en het aantal personeelsleden bij de gemeente zelf is eerder constant gebleven. Zowel steden als gemeenten merken op dat mobiliteit een breder begrip is geworden, waarvan verkeersveiligheid één onderdeel is. Ook is er een evolutie van verkeersveiligheid naar verkeersleefbaarheid. Daarnaast

merkt men op dat er vroeger meer regulerend werd gewerkt (pakkans, controles) terwijl men nu eerder preventief en sensibiliserend gaat werken (campagnes). Sommige kleine gemeenten krijgen ten gevolge van de politiehervorming verkeersveiligheid als taak doorgeschoven van de politie. In andere steden en gemeenten komt het voor dat de politie nog wel met verkeersveiligheid bezig is maar niet meer met andere mobiliteitsthema's. De andere thema's worden dan doorgeschoven naar de stads- of gemeentediensten.

Planning in de toekomst

Voor sommige gemeenten en steden is er een personeelsstop. Voor andere zal het personeel nog uitbreiden, meestal met 1, soms 2 ambtenaren of met uitvoerend personeel. De taken zullen waarschijnlijk niet veranderen.

Sterkten

In de meeste gemeenten weegt verkeersveiligheid sterk door in het mobiliteitsbeleid, via doelstellingen in plannen en concrete maatregelen.

Er wordt meer aandacht besteed aan de zwakke weggebruiker. Dit is vooral opvallend bij infrastructuuringrepen. Er wordt ook meer aandacht geschonken aan openbaar vervoer.

Voor steden heeft de politiehervorming meestal positieve gevolgen. Het aantal personeelsleden is sterk gestegen, de politie is meer operationeel geworden, de taken zijn beter afgebakend en er is een goede samenwerking met de stadsdiensten.

Er is voldoende basiskennis over verkeersveiligheid bij de ambtenaren. Het volgen van opleidingen en bijscholingen is mogelijk.

Zwakten

Voor de niet-stedelijke gemeenten is de politiehervorming dikwijls zeer nadelig geweest. Het aantal personeelsleden is gedaald en het is niet duidelijk wie welke taken op zich zal nemen. De politie heeft minder voeling met de streek en de coördinatie is verloren. Door de grotere politiezones is de politie onbereikbaar voor de gemeentediensten. Enkel via het overlegforum is er nog contact met de politie. Ook voor steden is de inzetbaarheid van de politie gedaald wegens de grotere autonomie van de politie. Eveneens is de controlebereidheid gedaald. Sommige taken werden na de hervorming afgeschoven naar de gemeente (administratieve taken, ongevalleengegevens, preventie, wetgeving,...).

Monitoring gebeurt te weinig en op onregelmatige tijdstippen ten gevolge van tijdsgebrek en ten gevolge van een gebrek aan goede verkeersongevalleengegevens. De NIS statistieken zijn te grofmazig en er is een gebrek aan gegevens over ongevallen met uitsluitend materiële schade. Klachtenregistratie is niet altijd een goede vorm van monitoring omdat niet alle klachten gegrond zijn.

Gespecialiseerde kennis over verkeersveiligheid is onvoldoende aanwezig in Vlaanderen. Er is bijvoorbeeld geen SWOV.

Bestaande constraints

De stad Kortrijk vond dat diensten met veel raakvlakken moesten samenwerken. Daaruit is de idee ontstaan om te werken met directies. Binnen de technische dienst zijn er 4 directies:

- Directie mobiliteit en infrastructuur: verkeersdienst, openbare werken, stedenbouw
- Directie Ruimtelijke Ordening en stedenbouw
- Directie milieu
- Directie facilities: monumenten

Problemen die binnen de eigen directie kunnen opgelost worden, worden niet behandeld in de verkeerscommissie.

Ambtenaren in kleine gemeenten hebben dikwijls meerdere bevoegdheden (zowel milieu als mobiliteit als andere bevoegdheden). Enerzijds heeft men hierdoor tijdsproblemen en weinig kennis over verkeersveiligheid. Anderzijds wordt verkeersveiligheid op die manier ook opgenomen binnen andere thema's.

Beslissingen over de budgetten voor het aanwerven van personeel en het uitvoeren van projecten worden genomen door het college van burgemeester en schepenen. Om het beslissingsrecht niet enkel bij het college te leggen, zou men kunnen werken met managers die bevoegd zijn voor de begroting.

Er blijkt dikwijls een personeelsgebrek te zijn, zowel voor uitvoerend werk als voor de functie van ambtenaar.

Bij de kleine gemeenten is er nood aan een betere organisatie binnen de gemeente en een beter overleg tussen de verschillende diensten en tussen de gemeentediensten en de politie.

Aanbevelingen voor verbeteringen

Aan elke geïnterviewde werd gevraagd hoe volgens hem/haar de kwaliteit van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid nog zou kunnen verbeteren. We geven hier de persoonlijke reacties op deze vraag.

- De aandacht voor verkeersveiligheid is te tijdelijk (in crisissituaties, op basis van klachten) en het moet beter structureel ingebed worden.
- Er zijn betere gegevens nodig om goed te kunnen werken.
- Men moet in verschillende gemeenten samen maatregelen nemen die het verkeer verminderen. Vooral het zwaar verkeer moet uit de dorpskernen geweerd worden. Men moet ook de gewestwegen in de dorpskernen aanpakken.
- Er is meer politieke durf nodig. De projecten die nu uitgevoerd worden, zijn enkel een pleister op de wonde. Men moet een consequente houding aannemen en topdown werken: eerst op hoog niveau beslissingen nemen om dan te komen tot kleinschalige projecten.
- Men moet meer geld investeren in het aanpakken van verkeersveiligheid op het terrein (infrastructuur, controle en handhaving). Een plan is maar papier, op het terrein moet het gebeuren.

- Het openbaar vervoer moet nog meer gepromoot worden. De wagen mag niet gezien worden als een heiligdom. De ambtenaren moeten de politici hiervan overtuigen.
- Er moeten korte termijn actieplannen opgesteld worden om de korte termijn doelstellingen te kunnen halen. Mobiliteitsplannen moeten geen dode letter blijven, ze moeten uitgevoerd worden.
- Er moet meer duidelijkheid komen in de werking van de politie en er moet een betere samenwerking zijn tussen de politie en de gemeentediensten.
- Een open communicatie met de burger is erg belangrijk.
- Er moet een beter overleg zijn tussen de diensten onderling.
- Er moet een verkeerscel opgericht worden met een continuïteit van vergaderingen en de resultaten hiervan moeten opgevolgd worden.
- Coördinatiecél oprichten voor verkeersveiligheid waar verschillende diensten die bezig zijn met verkeersveiligheid deel van uit maken.
- Er moeten meer verkeersveiligheidsopleidingen zijn en meer mogelijkheden voor onderzoek naar verkeersveiligheid. Er is bijvoorbeeld geen SWOV in Vlaanderen, wat dus een gebrek is.
- Er moet een verkeersveiligheidsaudit ontwikkeld worden. Dit moet geen procesmatige audit zijn maar een inhoudelijke audit voor plannen, heraanleggingen,... Het uitvoeren van zo'n audit zal waarschijnlijk even moeilijk zijn als het ontwerpen ervan.
- Betere handhaving.
- Administratieve boetes voor kleine delicten.
- Ondersteunen van kleine projecten zoals plaatsen van camera's.
- De hogere overheden moeten meer verkeersveiligheidsonderzoek (vb. ISA) ondersteunen.

4.1.4 Aanbevelingen voor het steunpunt

- Monitoring van processen en projecten gebeurt weinig of niet. Het steunpunt zou de provincies en de gemeenten kunnen ondersteunen door een methodiek aan te reiken die hen helpt bij het evalueren van uitgevoerde projecten. Een verkeersveiligheidsaudit zou een geschikt instrument kunnen zijn.
- De ongevalgegevens zijn onbetrouwbaar. Deze gegevens zijn echter zeer belangrijk voor de monitoring van maatregelen en projecten. Het steunpunt kan een rol spelen bij het ontwikkelen van een methodiek om de ongevalgegevens te verbeteren. Hierbij moet opgemerkt worden dat er ook vraag is naar gegevens over ongevallen met uitsluitend materiële schade. Het steunpunt zou ook zelf de verkeersveiligheidsgegevens kunnen centraliseren en verzamelen.
- Het steunpunt zou een schakel kunnen zijn tussen het politieke niveau en het uitvoerende, administratieve niveau. Er moeten eerst op hoog niveau beslissingen genomen worden om dan te komen tot lokale, kleinschalige projecten. Het verkeersveiligheidsbeleid moet structureel ingebed worden. Nu zijn de projecten te beperkt in tijd en dikwijls het gevolg van een crisissituatie.
- Er is vraag naar meer verkeersveiligheidsopleidingen bijvoorbeeld rond gedragsbeïnvloeding. Ook echt gespecialiseerde kennis blijft een probleem. Het steunpunt zou nieuwe opleidingen op maat van de ambtenaren kunnen initiëren. Er is tevens weinig onderzoek naar verkeersveiligheid in Vlaanderen (we hebben hier niet iets zoals het SWOV in Nederland).

4.1.5 Referenties

- Ministerie Van de Vlaamse Gemeenschap, Leefmilieu en Infrastructuur, jaarverslag, 2001.

- Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp), "Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen", juni 2001.
- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, jaarverslagen.
- De Witte L., gouverneur Vlaams-Brabant, "Het verkeer, die moordende minnaar"- Samen ongevallen verminderen in Vlaams-Brabant, toespraak voor de provincieraad Vlaams – Brabant, 7 november 2000.
- Omzendbrief OW 2000/1, betreft: taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen.
- Zuallaert Jos, Naar een krachtig verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen, juli 2002, Langzaam Verkeer.
- Van Hecke, Actualisering van de stedelijke hiërarchie in België, tijdschrift van het Gemeentekrediet, 52^e jaargang, nr. 205, 1998/3.

Geraadpleegde websites

- <http://www.lin.vlaanderen.be>
- <http://www.vl-brabant.be/>
- <http://www.provincieantwerpen.be/>
- <http://www.limburg.be>
- www.oost-vlaanderen.be
- www.west-vlaanderen.be

5. ANALYSE VAN DE WIJZE WAAROP VERKEERSVEILIGHEID IN DE BELEIDSCYCLUS VAN HET MOBILITEITSCONVENANT WORDT MEEGENOMEN

Dit hoofdstuk is de samenvatting van het eindrapport van de werkgroep 'Organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid', opgesteld in het kader van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid, 2000 – 2001.

De integrale tekst van dit rapport is overgemaakt aan prof. L. Vereeck.

5.1 Naar een krachtig verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen?

Binnen het kader van het Overlegforum Verkeersveiligheid Vlaanderen onderzocht een werkgroep de mogelijkheden om een krachtig verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen te ontplooien.

De werkgroep positioneerde de organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen binnen de recente internationale beleidstendensen in verkeersveiligheid.

Vervolgens selecteerde en onderzocht zij vijf strategische pijlers waarop de bestuurlijke organisatie van het vernieuwde verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen gebaseerd zou moeten worden, nl.

- Het convenant verkeersveiligheid als beleidsinstrument.
- Kwaliteitszorg: routines op mekaar afstemmen en verbeteren.
- Gedeelde verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid.
- Doelmatigheid van het beleidsproces verkeersveiligheid.
- Kennismanagement verkeersveiligheid.

De selectie van deze strategische keuzen is ingegeven door de volgende vaststellingen:

- Vlaanderen zelf moet zich binnen haar eigen bevoegdheden inzake verkeersveiligheid versterken bij middel van een bestuurlijk convenant tussen gewest, provincies en gemeenten en bij middel van een grotere kwaliteitszorg voor de eigen routines.
- Omdat handhaving en vervolging cruciale schakels zijn in de keten van de verkeerveiligheidscyclus, moet Vlaanderen zich beroepen op federale bevoegdheden en routines en hierover bestuurlijke afspraken maken. Tevens moet Vlaanderen de mogelijkheden benutten om eigen handhaving- en vervolgingsbeleid te ontwikkelen ingebed in een geïntegreerd mobiliteitsbeleid.
- Naast de overheid zal de private sector zelf een grotere verantwoordelijkheid moeten opnemen in verkeersveiligheid. We spreken dan van 'gedeelde verantwoordelijkheid'. Deze internationale tendens tot responsabilisering van de private sector bij middel van convenants, charters, kwaliteitsnormering e.a. sluit aan op het debat over rechten en plichten in verkeersveiligheid.
- Voornoemde drie beleidskeuzen en hun pakketten van maatregelen zullen zorgvuldig gemonitord moeten worden naar (kosten)effectiviteit van beleid en naar efficiëntie van de processen.

- Een programma van kennismanagement in verkeersveiligheid moet het voorgaande ondersteunen.

Doorheen deze vijf strategische keuzen loopt de overtuiging dat verkeersveiligheidsbeleid best opgevat wordt als een *keten*, waarbij planning, infrastructuur, handhaving, bestraffing én gedeelde verantwoordelijkheid één geheel vormen. De beleidsketen is dan ook zo sterk of zwak als haar afzonderlijke schakels sterk of zwak zijn.

5.1.1 Het convenant verkeersveiligheid als beleidsinstrument

De doelstelling verkeersveiligheid Vlaanderen wordt decentraal, concreet en gefaseerd ontplooid naar provincies en gemeenten. Refererend aan het programma mobiliteitsconvenant, aan het Nederlandse Duurzaam Veilig programma en aan de nieuwe generatie Vlaamse milieuconvenants, stelt de werkgroep voor om een verkeersveiligheidsconvenant en middelenverbintenis af te sluiten tussen Gewest, gemeenten en provincies als aanvulling op en bijsturing van het huidige systeem van mobiliteitsconvenants. De dynamiek en routines van het instrument mobiliteitsconvenant kunnen optimaal benut worden in functie van verkeersveiligheid, zowel op het planningsniveau als op het actieniveau. Er wordt budgettaire ruimte voorzien voor een uitdieping van het thema verkeersveiligheid binnen de mobiliteitsplanning, voor personeelsondersteuning (de functie van een verkeersveiligheidscoördinator) en om bestaande acties te versterken en eventueel nieuwe acties rond handhaving en auditing van het openbaar domein te ontwikkelen. Bij middel van onder meer prestatie - indicatoren en effectenraming wordt een systeem van voortgangsrapportage geïntroduceerd.

Om de pakkans en de bestraffing sterker af te stemmen op het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen, adviseert de werkgroep twee pistes:

1. Vlaanderen en het federale handhavings- en vervolgingsbeleid stemmen hun verkeersveiligheidsdoelstellingen op mekaar af (ook kwantitatief). De werkgroep adviseert om de 'depenalisering' of administratieve afhandeling van verkeersovertredingen door te voeren en, aansluitend hierop, een federaal handhavingsfonds in te stellen, waarvan de middelen opnieuw geïnvesteerd worden in de versterking van het handhavingsbeleid van de politiezones.
2. De tweede piste is deze van de uitbouw van een handhavingsbeleid met Vlaamse ambtenaren binnen specifieke bevoegdheden. Voor de Vlaamse cel van handhavingsambtenaren wordt een gekwantificeerd doel verkeersveiligheid vooropzet. Een Vlaams verkeersveiligheidsfonds wordt opgezet en de middelen zullen geherinvesteerd worden in verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van het Vlaams verkeersveiligheidsplan.

5.1.2 Kwaliteitszorg: routines op mekaar afstemmen en verbeteren

We analyseerden een reeks relevante processen en routines - afzonderlijk en in samenhang met mekaar - die alle een kritische rol te spelen hebben in een krachtigere organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen. Ook werd even over de grenzen gekeken naar de opgefriste Duitse commissies lokale ongevallen en naar de 'gericht verkeerstoelichtingsprojecten' in Nederland.

De werkgroep adviseert om de programmacoördinatie van het mobiliteitsconvenant de opdracht te geven om het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid te ontplooiën binnen haar routines van het convenantenprogramma.

Decentraal geldt eenzelfde opdracht voor elke gemeentelijke en provinciale begeleidingscommissie van het mobiliteitsconvenant: concretiseer het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid in het lokaal mobiliteitsplan en in hierop aansluitende acties.

De vijf provinciale auditcommissies (PAC's) moeten de haar voorgelegde mobiliteitsplannen en projecten beoordelen op basis van verkeersveiligheidsindicatoren en -effecten en elke recent ingestelde projectgroep voor grote infrastructuurprojecten verantwoordt in de drie opgelegde stappen de impact van elk project op verkeersveiligheid.

Provinciale commissies verkeersveiligheid worden omgevormd tot krachtige operationele verkeersveiligheidsteams, ingebed in het provinciale, bovenlokale en lokale mobiliteitsbeleid.

De Adviesgroep voor verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) is verantwoordelijk voor de algemene kwaliteitsbewaking en impact van het programma van de provinciale commissies verkeersveiligheid. Zij ontwikkelt samen met het nieuwe Steunpunt Verkeersveiligheid richtlijnen, beste praktijken, instrumenten en kennispakketten om de werking van de PCV's te ondersteunen.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en implementatie van een systeem van monitoring van de impact van maatregelen verkeersveiligheid.

Elke provinciale commissies verkeersveiligheid krijgt de opdracht om zich in te schakelen in het beleidskader van de mobiliteitsplannen. Zij werken als multidisciplinaire operationele projectteams (politie, beheer, ontwerp) die zich toeleggen op 'black spot / zone / gebied -analyse en mapping op basis van een 3-jaren reeks en op de uitvoering van deze projecten.

Wat de handhaving betreft is het wenselijk om reeds op korte termijn functionele samenwerkingsafspraken over handhaving op gewestwegen te maken tussen Vlaanderen en de zonale veiligheidsraden. Dit vergt een regelmatig functioneel overleg tussen de Vlaamse mobiliteitsambtenaren, de directeurs - coördinator van de federale politie (DIRCO's) en de provincie.

Het streefdoel is om jaarlijks drie 'gericht verkeerstoezichtsprojecten' op gewestwegen per provincie uit te voeren, aansluitend en anticiperend op het programma van de streefbeelden en de categorisering van wegen.

5.1.3 Doelmatigheid van het beleidsproces verkeersveiligheid

Met het thema van de 'doelmatigheid van het beleidsproces verkeersveiligheid', leggen we het accent op de noodzaak om de inzet van overheidsmiddelen te koppelen aan de zorg voor een efficiënte beleidsuitvoering en een effectief beleid op bestuursniveau van Vlaanderen, provincie en gemeente.

We werken een eerste rudimentair model van doelmatigheidsanalyse uit en introduceerden dit, bij wijze van eerste toepassing, in de werking van de werkgroepen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid zelf. Aan de voorzitters van de werkgroepen en het secretariaat werd de opdracht gegeven

deze werkwijze intern te introduceren. Hiervoor is een ontwerp van handleiding opgesteld in een afzonderlijk document.

Ook hier keken we over de grens en analyseerden de recente onderzoeksmethode naar raming van de effecten, de kosten en de kosteneffectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals deze ontwikkeld is door de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

We adviseren om de Nederlandse methode te vergelijken met andere buitenlandse methoden en de transfereerbaarheid van deze methoden naar een Vlaams monitoringsysteem verkeersveiligheid te onderzoeken. Het gaat hierbij om:

- Onderzoek van de effecten van maatregelen', d.i. impact bepalen van de geselecteerde maatregelen op slachtofferreductie.
- Onderzoek van de 'kosten en kosteneffectiviteit' van maatregelen, d.i. de kosten-effectiviteitsverhouding of de K/E ratio bepalen van de geplande investeringen tegen het bespaard aantal slachtoffers bij deze investering.
- De kosten van het VV-beleid toe te delen aan publieke én de private sector. (Nederlandse kengetal: 2.8 overheid / 1 private sector).
- Overheidskosten worden toegedeeld naar gewest, provincie, gemeente, federaal.

Vanaf 2002 zal een Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij groeiende mobiliteit onder meer belast worden met de ontwikkeling en invoering van een systeem van permanente monitoring van het beleidsproces verkeersveiligheid op effectiviteit en (kosten)efficiëntie.

5.1.4 Kennismanagement verkeersveiligheid

Kennismanagement verkeersveiligheid werd gedefinieerd als een gefaseerd en systematisch proces van kennisontwikkeling, kennisvergaring en kennisverspreiding naar alle betrokken doelgroepen met als doel de implementatie van het verkeersveiligheidsbeleid te ondersteunen. Dit proces vergt programmatie van de ontwikkeling, productie en verspreiding van kennis en het vergt coördinatie van een netwerk van partners met specifieke expertise.

We stelden een indicatieve lijst van kennisleemten opgesteld, verkenden buitenlandse kennisplatforms verkeersveiligheid en definieerden de eisen die aan een kenniscoördinatiepunt verkeersveiligheid moeten gesteld worden.

De werkgroep adviseert om voor Vlaanderen een kenniscoördinatiepunt Verkeersveiligheid op te richten op basis van een netwerkstructuur van decentrale (gespecialiseerde) kennispools. Haar taak bestaat er in het kennisnetwerk te coördineren, naar het brede publiek te communiceren; een werkplan (educatief concept, educatief plan, budget), producten te ontwikkelen en een website te beheren. De inhoudelijke prioriteiten voor dit kenniscoördinatiepunt verkeersveiligheid worden vastgesteld op basis van het Vlaams verkeersveiligheidsplan.

5.1.5 Bibliografie bestuurlijke organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid

Raad voor Verkeer en Waterstaat juli 2000. Advies over verkeersveiligheid voor verkeer en water. "Veiligheid, een zorg van bestuurders". Nederland.

European Transport Safety Council. Best in Europe 2000 en 2001, Road safety conference, Brussel.

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, jaarverslagen.

Bouckaert Geert, Vandeweyer Stijn 1999. Kwaliteit in de overheid. Instituut van de overheid, Die Keure.

Geert Bouckaert, Tom Auwers 1998. Prestaties meten in de overheid. Overheidsmanagement 5. Die Keure.

Geert Bouckaert, Wouter Van Reeth, Tom Auwers, Koen Verhoest 1998. Doelmatigheidsanalyse, Prestaties begroten, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De Witte L., gouverneur Vlaams- Brabant. "Het verkeer, die moordende minnaar"- Samen ongevallen verminderen in Vlaams-Brabant, toespraak voor de provincieraad Vlaams – Brabant, 7 november 2000.

De Rynck F., Bouckaert G. (red) 2000. Praktisch handboek voor gemeentebeleid. Die Keure.

Ministerie van verkeer en Waterstaat 1997-2001. Duurzaam Veilig – publicaties.

European Transport Safety Council (ETSC), 'Best in Europe 2000 en 2001', Brussels

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V, Institut für Strassenverkehr, "Unfallkommissionen von innen, Informationen aus und Empfehlungen für Unfallkommissionen, Mitteilungen nr 37, 1998 en "Auswertung von Strassenverkehrsunfällen, Massnahmen gegen Unfallhäufungen", Teil 1 en 2, März 1998 en Februar 2001.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het Mobiliteitshandboek, deel 1 en 2, officiële teksten mobiliteitsconvenant, De Lijn en Kluwer Editorial, z.d.

HIVA, CDO, 'Evaluatie van de gemeentelijke en provinciale milieuconvenanten 1992 – 1999 met het oog op een nieuw initiatief vanaf 2002', december 2000.

Langzaam Verkeer en Bond Beter Leefmilieu. Verkeersleefbare steden en gemeenten, indicatoren voor verkeersleefbaarheid, Rondetafelconferentie Vlaams parlement, mei 2000.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, verschillende edities vanaf 1996.

Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp), "Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen", juni 2001.

Mulder J. en Wegman F 1999. A trail tot a safer country – Conceptual approaches to road safety policy. SWOV – Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Leidschendam.

OECD 1997. Road Transport Research. Road transport research outlook. Paris.

Politt C en Bouckaert G. editors 1995. Quality improvement in European public services - Concepts, cases and commentary. Sage Publications, London.

Raad voor Verkeer en Waterstaat maart 2000. Meer markt, andere overheid – Advies over de veranderende relatie tussen markt en overheid op terreinen van Verkeer en Waterstaat.

Recent EU strategisch verkeersveiligheidsonderzoek, o.a. MASTER – Managing speeds of traffic on European roads en DUMAS – Development urban management and safety, 1997 – 2000, TREN.

Rumar K. January 1999. Transport safety visions, targets and strategies beyond 2000. Swedish Road and Transport Research Institute – European Transport Safety Council, Brussels.

Rune Elvik, "Setting Goals- effective road safety target setting. Quantified road safety targets: an international assessment of effectiveness", Institute for transport Economics, Norway. Samenvatting in "Best in Europe 2000 – Road Safety Conference", 17.09.2000 Brussel.

Suykens Mark, "Sterke gemeenten", Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Politeia- Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Brussel, 1999.

SWOV, "Verkeersveiligheidsanalyse van het concept Nationaal Verkeers- en Vervoersplan Nederland", deel 1: Effectiviteit van maatregelen, deel 2: Kosten en kosteneffectiviteit en samenvattend rapport, SWOV – publicaties 2000.

The European Foundation for quality management, "The EFQM Excellence Model- Public and voluntary sector", 1999.

Wegman F. en Lundebye S: "Road accidents: worldwide a problem that can be tackled successfully!", presentatie op EU conferentie over verkeersveiligheid, Brussel, 1998.

Willy Miermans, Zuallaert Jos e.a., "Mobiliteit en kwaliteit, een nieuwe basis voor een krachtig mobiliteitsbeleid in steden en gemeenten", Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Kluwer, 2001.

6. AANBEVELINGEN AAN HET STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID

6.1 Aanbevelingen m.b.t. verkeersveiligheidscampagnes

Aanbeveling 1: Integreer communicatie in beleid(suitvoering).

Aanbeveling 2: Formuleer concrete communicatiedoelstellingen.

Aanbeveling 3: Baken zorgvuldig (sub)doelgroepen af.

Aanbeveling 4: Formuleer een duidelijke en eenduidige communicatieboodschap.

Aanbeveling 5: Stel zorgvuldig een communicatiemix samen.

Aanbeveling 6: Evalueer elke campagne.

Aanbeveling 7: Organiseer een campagnecascade.

Aanbeveling 8: Coach de communicatiecascade.

Zie detaillering sub 2.1.5

6.2 Aanbevelingen m.b.t. verkeersopleiding voor professionals

Tijdens de Rondetafelconferentie 'Bedrijven, partners in verkeersveiligheid', gehouden op 24.09.02 in het Vlaams Parlement, werden volgende aanbevelingen geformuleerd:

Aanbeveling 1: Verkeersveiligheidsinitiatieven (o.a. opleidingen) met private actoren inpassen in het mobiliteitsconvenant.

Aanbeveling 2: Activeer verzekeringsmaatschappijen als bijzondere partner.

Aanbeveling 3: Meer aandacht voor leveringen van goederen in centrumgebieden en verkeersveiligheid.

Zie detaillering sub 2.2.5.

6.3 Aanbevelingen m.b.t. infrastructuur

Aanbeveling 1: Ontwikkelen van Vlaamse normen en aanbevelingen voor primaire en secundaire wegen

Aanbeveling 2: Ontwikkelen van een 'code van de goede praktijk' voor Lokale wegen

Aanbeveling 3: Ontwikkelen van een 'Vlaamse (Europese?) verkeersveiligheidsaudit'.

Aanbeveling 4: Optimaliseren van de bestaande kennis.

- De (federale) adviesrol over juridische aspecten versterken met een gewestelijke, provinciale instantie die kan adviseren over vormgeving van de infrastructuur (gebaseerd op de code van goed praktijk).
- Programma van gestructureerde ervaringsuitwisseling tussen adviesverleners.

- Het uitklaren van de taakverdeling tussen BIVV - Steunpunt verkeersveiligheid - Afdeling verkeerskunde/mobiliteitscel – provinciale 'help-desks' - vormingsdiensten en Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Het werkveld betrekken door het verenigen van de verantwoordelijken van politie en verkeers- en mobiliteitsdiensten in een kennisnetwerk van het Vlaams steunpunt verkeersveiligheid.
- Het sensibiliseren van leidinggevendenden m.b.t. het kennishiaat van de relatie tussen verkeersinfrastructuur en veiligheid (sensibiliseringscampagne, screening capaciteit en kennis).

Aanbeveling 5: Onderzoek naar inrichtingsprincipes voor primaire wegen:

- Zijn middenbermen verplicht bij snelheden van 90 km/u?
- Hoe gebeurt de integratie van openbaarvervoervoorzieningen langs primaire wegen (Halten)?
- Vanaf wanneer dienen ongelijkvloerse kruisingen toegepast?
- Zijn verticale elementen noodzakelijk voor de snelheidsbeheersing en leesbaarheid van de weg (in bochten) of dient er gestreefd naar brede obstakelvrije zones zoals aangegeven in de Nederlandse aanbeveling (RONA) om 13 m obstakelvrije zone vanaf de rand van de rijweg te voorzien?
- Studie van volgende stellingen:
 - Conflictvrije regeling van linkse afslagstroken die meer dan twee recht doorgaande stroken kruisen dient algemeen verplicht te worden;
 - Aansluitingen van het hoofdwegennet mogen niet gebeuren met een ongeregeld kruispunt (dus zonder verkeerslichten of een rotonde).

Aanbeveling 6: Onderzoek naar inrichtingsprincipes voor secundaire en lokale wegen.

- Wat zijn de ervaringen en effecten met een bypass voor auto's, rechtsaf aan verkeerslichten dus buiten de lichtenregeling, (ook in verband met 'dode hoek')?
- Wat is het veiligheidseffect van fietssuggestiestroken (gemengd verkeer) versus 'fietspaden' op lokale wegen met lintbebouwing binnen en buiten de bebouwde kom, voornamelijk op wegen die er niet als een 'straat' uitzien (dus zonder gesloten of half gesloten wegbeeld met woningen)?

Aanbeveling 7: Veralgemening van de methode van de provincie West Vlaanderen waarbij GIS - convenants met gemeenten worden opgemaakt.

Aanbeveling 8: Veralgemening van het niveau van verwerking ongevallen GIS Provincie Limburg

Aanbeveling 9: Standaard ontwikkelen voor lokale overheden voor ongevalanalyse, databanken met systemen voor plan-registratie (bitmap).

Aanbeveling 10: Benchmarking organiseren in pilootgemeenten, per provincie en tussen wegbeheerders

Aanbeveling 11: Alle overheidsinstanties dienen bij hun analyses en adviezen uit te gaan van dezelfde 'standaard' methoden en basisgegevens.

Aanbeveling 12: Na-evaluatie en monitoring van verkeersveiligheid in jaarverslagen van wegbeheerders en hun veiligheidsauditor (naar analogie met boekhoudkundige 'revisoren').

Aanbeveling 13: Onderzoek naar systemen voor ongevalregistratie en de toepassing van GPS-coördinaten:

- Eenmalige registratie van ongevallen

- Digitale registratie via laptop on - line met databank (bv. voor plannen van kruispunten/kruispuntschema's)
- GPS systemen in politiewagens
- On-line registratie van de eenmalige registratie in databanken
- Ontwikkeling van 'Kruispunt-databank'

Aanbeveling 14: Het ontwikkelen van een standaard voor analyse ten behoeve van gemeenten

- Op korte termijn: verzamelen van resultaten van lokale onderzoeken in steunpunt Verkeersveiligheid.
- Uitwisselen van ervaringen tussen betrokkenen ongevalregistratie en analyse 'best practices'.
- Rapportage over evaluatie na herinrichting (ongevallen, gebruiksintensiteiten, gebruikerstevredenheid,...) in het kader van jaarverslagen.

Aanbeveling 15 : Oprichting provinciale steunfondsen verkeersveiligheid

Zie detaillering sub 3.1.4.3, 3.1.4.5; 3.1.5.3, 3.1.5.4

6.4 Aanbevelingen m.b.t. inzet van kennis en personeel bij de verkeersplanning

Aanbeveling 1: Monitoring van processen en projecten gebeurt weinig of niet. Het steunpunt zou de provincies en de gemeenten kunnen ondersteunen door een methodiek aan te reiken die hen helpt bij het evalueren van uitgevoerde projecten. Een verkeersveiligheidsaudit zou een geschikt instrument kunnen zijn.

Aanbeveling 2: De ongevalgegevens zijn onbetrouwbaar. Deze gegevens zijn echter zeer belangrijk voor de monitoring van maatregelen en projecten. Het steunpunt kan een rol spelen bij het ontwikkelen van een methodiek om de ongevalgegevens te verbeteren. Hierbij moet opgemerkt worden dat er ook vraag is naar gegevens over ongevallen met uitsluitend materiële schade. Het steunpunt zou ook zelf de verkeersveiligheidsgegevens kunnen centraliseren en verzamelen.

Aanbeveling 3: Het steunpunt zou een schakel kunnen zijn tussen het politieke niveau en het uitvoerende, administratieve niveau.

Aanbeveling 4: Er is vraag naar meer verkeersveiligheidsopleidingen bijvoorbeeld rond gedragsbeïnvloeding. Ook echt gespecialiseerde kennis blijft een probleem. Het steunpunt zou nieuwe opleidingen op maat van de ambtenaren kunnen initiëren.

Zie detaillering sub 4.1.4

6.5 Aanbevelingen m.b.t. analyse van de wijze waarop verkeersveiligheid in de beleidscyclus van het mobiliteitsconvenant wordt meegenomen

Aanbeveling 1: Hanteer het convenant verkeersveiligheid als beleidsinstrument (onderdeel mobiliteitsconvenant).

Aanbeveling 2: Kwaliteitszorg: routines beter op mekaar afstemmen en verbeteren.

Aanbeveling 3: Doelmatigheid van het beleidsproces verkeersveiligheid verhogen.

Aanbeveling 4: Kennismanagement verkeersveiligheid introduceren en invoeren.

Zie detaillering sub 6

BIJLAGE 1: Relevante factoren waarop analyse werd uitgevoerd (in verband met infrastructuur) Statistiek Leuven 2000

- Evolutie vanaf 1977 voor doden en gewonden
- Evolutie materiele schade vanaf 1995
- Ernst van de ongevallen volgens aard van de weg (gemeentewegen, gewest en prov. wegen, autosnelwegen)
- ...
 - Ongevallen zwakke weggebruikers
 - Lokalisatie op Ring/binnen centrum/buiten centrum /andere
 - Aansprakelijkheid (47 % persw 19 % fiets 19% bromfiets voetg 5%
 - voetgangerongevallen met Auto/(brom)fiets: oversteekplaats/trottoir/andere)
 - fietsongevallen met auto of moto/andere weggebruiker : fietspad, opent portier/manoeuvre/ rechtsafbeweging/linksafbeweging/andere
 - Fietsongevallen 195 op fietspad (84) op geen fietspad (111) eenrichtingsfietspad (52) tweerichtingsfietspad (32) waarvan tegen de richting (24); gelijkaardige analyse voor bromfiets besluit meer discipline en repressie!)
 - Bromfietsongevallen
 - ongevallen per deelgemeente
 - binnen /buiten bebouwde kom
 -
 - Evolutie
 - Type Plaats waar ongevallen voorkomen
 - Kruispunt/buitenkruispunt (kwart van ongevallen) 78% in bebouwde kom
 - Hindernissen buiten rijbaan
 - Ongevallenconcentraties
 - Evolutie ongevallen naar soort weg
 - Gewestwegen
 - (heringerichte) steenwegen worden veiliger
 - Ring (is onveiliger)
 - primaire weg (boudewijnlaan) onveiliger
 - opvallend veiliger tijdens werken op ring
 - Ontsluitingswegen
 - Luswegen in binnenstad

BIJLAGE 2: Analyse van ongevalregistratie en -analyse in oriëntatienota's van Mobiliteitsplannen van verschillende gemeenten

Geert Claessens, Langzaam Verkeer vzw

studie	opdrachtgever	uitvoerder	datum studie	bron gegevens	jaarlijkse gegevens	cijfergegevens	evoluties	ongevallen kaart	speciale topics
Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan Geel	stad Geel	LV	2000	NIS	1995-97	- aantal slachtoffers volgens ernst, met vergelijking niveau vlaanderen - opsplitsing naar zachte weggebruikers en ernst met vergelijking niveau Vlaanderen	evolucie aantal ongevallen 1989-97 volgens ernst	-	-
Synthesenota Mobiliteitsplan Lubbeek	gemeente Lubbeek	GEDAS	2000	NIS	1995-97	- aantal verkeersongevallen - aantal slachtoffers volgens ernst - aantal ongevallen volgens wegtype (gemeentewegen, N2 en N223), opgedeeld bibeko en bubeko + berekening aantal ongevallen per jaar per km - slachtoffers volgens wegtype en ernst - slachtoffers volgens wegtype en vervoerswijze	-	-	- subjectieve verkeersveiligheid op basis van schoolenquôte, met als resultaat top 19 van gevaarlijke straten
Synthesenota Mobiliteitsplan Zandhoven	gemeente Zandhoven	GEDAS	2001	NIS	1996-98	- aantal letselongevallen - aantal slachtoffers volgens vervoerswijze en ernst - vergelijking met verdeling volgens ernst en vervoerswijze met Vlaanderen - ongevallen naar type weg en aard bebouwing (bibeko en bubeko) - vergelijking aantal ongevallen volgens type weg in Zandhoven, Antwerpse steden en Antwerpse gemeenten	-	- aantal slachtoffers op gewestwegen en snelwegen (puntelelementen) - aantal slachtoffers op gemeentewegen (min 5 ongevallen) (puntelelementen)	- subjectieve onveiligheid op basis van schoolenquôte
Synthesenota Mobiliteitsplan Begijnendijk	gemeente Begijnendijk	GEDAS	1999	BIVV	1995-97	- ongevallen langs de N10 volgens type (langsrij, langsachter bij linksafslag en frontaal bij linksafslag) - aantal betrokken voertuigen bij ongevallen - overzicht van het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers en het aantal in ongevallen betrokken zwakke weggebruikers per straat	-	- ongevallenfrequentie in verhouding tot lengte wegvak (lijnelementen)	-
Synthesenota (concept) Mobiliteitsplan Aalst	stad Aalst	Planning	2001	politie Aalst	1999	- overzicht kruispuntgegevens per vervoerswijze (aantal ongevallen en totaal aantal gewonden) - overzicht wegvakongevallen per vervoerswijze (aantal ongevallen en totaal aantal gewonden)	- evolucie aantal ongevallen en aantal slachtoffers volgens ernst 1990-99 (Aalst en Vlaanderen)	- lokatie kruispuntongevallen (puntelelementen)	-
Analyserapport Mobiliteitsplan Lier	stad Lier	TRITEL	1998	-	-	-	-	- knelpunten fietsverkeer op basis schoolenquôte (puntelelementen - aantal vermeldingen)	-
Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan Geraardsbergen	stad Geraardsbergen	LIBOST	2000	- NIS - politie	1998	- aantal verkeersongevallen en aantal slachtoffers volgens ernst en vervoersmiddel - overzicht gevaarlijkste kruispunten (gewogen ongevallendichtheid) - overzicht gevaarlijkste wegvakken (gewogen ongevallendichtheid per km)	- evolucie 1993-98 volgens vervoerswijze en ernst	- aantal ongevallen per kruispuntdeelkern en per wegvak	- subjectieve onveiligheid: enkel in Viane op basis van enquôte BGJG

studie	opdrachtgever	uitvoerder	datum studie	bron gegevens	jaar gegevens	cijfergegevens	evoluties	ongevallen kaart	speciale topics
Synthesenota (concept) Mobiliteitsplan Heist-op-den-Berg	gemeente Heist-op-den Berg	LIBOST	1999	- NIS - Rijkswacht	-	-	- evolutie totaal aantal slachtoffers, aantal doden, aantal ongevallen,	- zwarte punten 1990-93 op basis van aantal ongevallen (enkel in tabelvorm, niet op kaart)	- aanvullende gegevens van politie met verkeersongevallen per weekdag, per leeftijdscategorie, per maand, volgens weggebruiker - subjectieve onveiligheid op basis van enquêtes bij bewoners en bezoekers
Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan Turnhoutse	bovengemeentelijk samenwerkingsverband Turnhout - Vosselaar - Oud-Turnhout	LV	2001	NIS	1997-99	- aantal slachtoffers per 100.000 inw, opgesplitst per gemeente en vergeleken met Vlaanderen	- evolutie aantal slachtoffers volgens ernst 1992-99	kaart met gewogenongevallendichtheid op basis van ongevallen-GIS	met op van