

Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen.

Aanbevelingen aan de Vlaamse overheid en het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit op basis van een beschrijvend onderzoek.

RA-2003-05

Sofie Boets, Ward Vanlaar

Onderzoekslijn stand van zaken



DIEPENBEEK, 2003.
STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID BIJ STIJGENDE MOBILITEIT.

Documentbeschrijving

Rapportnummer: RA-2003-05
Titel: Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen.

Ondertitel: Aanbevelingen aan de Vlaamse overheid en het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit op basis van een beschrijvend onderzoek.

Auteur(s): Sofie Boets, Ward Vanlaar
Promotor: Rob Cuyvers
Onderzoekslijn: Stand van zaken
Partner: Limburgs Universitair Centrum
aantal pagina's: 218
Trefwoorden: verkeersveiligheid, steunpunt, ...best presterende landen

Projectnummer Steunpunt: 0.2
Projectinhoud: Aanpak verkeersveiligheid in best presterende landen

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, januari 2003.

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

T 011 26 81 90
F 011 26 87 11
E info@steunpuntverkeersveiligheid.be
I www.steunpuntverkeersveiligheid.be

Voorwoord

Voorliggend onderzoek werd uitgevoerd door het BIVV in opdracht van het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Doel van het onderzoek is de beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen op alle beleidsniveaus te beschrijven en de doelstellingen en werkplannen van het steunpunt voor de volgende jaren aan te scherpen op basis van een screening van het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen.

Al vrij snel werd duidelijk dat de gegeven opdracht binnen een tijdsbestek van 3 maanden onmogelijk was. De screening van het verkeersveiligheidsbeleid in de onderzochte landen – Canada, Denemarken, Finland, Groot-Brittannië, Nederland, Zweden – op basis van literatuurstudie, vragenlijsten en interviews was omvangrijker dan oorspronkelijk verwacht. In het Europese Sunflower-project, waarin Groot-Brittannië, Nederland en Zweden hun verkeersveiligheidsbeleid onderzochten, kwam men tot dezelfde vaststelling.

Daarom werd de optie genomen om een algemene beschrijving op te nemen van het verkeersveiligheidsbeleid in de voornoemde landen met bijzondere aandacht voor de elementen die voor Vlaanderen interessante ideeën kunnen aanreiken. Ten aanzien van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid werden het mobiliteitsplan Vlaanderen en het eindverslag van het Vlaams Overlegforum binnen de Belgische context als uitgangspunt genomen. De bespreking ervan in dit rapport beperkt zich tot het strategische niveau waarbij de ervaringen uit het buitenland als referentiekader werden genomen. Voor de doelstellingen en werkplannen van het steunpunt werd dezelfde aanpak gevolgd.

Dit rapport is dan ook een eerste aanzet tot verder onderzoek naar mogelijke implementatie van buitenlandse ervaringen inzake verkeersveiligheid in Vlaanderen.

We danken in het bijzonder Myriam Adriaensen en Christiane Neuville voor het voorbereidende opzoekingswerk.

Miran Scheers
Afdelingshoofd, Afdeling Gedrag en Beleid

Inhoudstafel

1	INLEIDING	1
2	METHODOLOGIE.....	4
3	HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID VAN 6 BEST PRESTERENDE LANDEN	6
3.1	Groot-Brittannië	6
3.1.1	<i>Inleiding</i>	6
3.1.1.1	<i>Beleidsplan</i>	6
3.1.1.2	<i>Actoren</i>	6
3.1.1.3	<i>Groot-Brittannië in cijfers</i>	7
3.1.2	<i>Education</i>	7
3.1.2.1	<i>Campagnes</i>	7
3.1.2.2	<i>Verkeerseducatie</i>	8
3.1.2.3	<i>Rijopleiding</i>	8
3.1.3	<i>Engineering</i>	9
3.1.3.1	<i>Infrastructuur</i>	9
3.1.3.2	<i>Verkeersveiligheidsaudits</i>	10
3.1.3.3	<i>Zwarte punten</i>	10
3.1.3.4	<i>Technologie</i>	10
3.1.4	<i>Enforcement</i>	11
3.1.4.1	<i>Verplichte veiligheidsmaatregelen</i>	11
3.1.4.2	<i>Snelheid</i>	11
3.1.4.3	<i>Alcohol</i>	12
3.1.4.4	<i>Fiscale voordelen</i>	12
3.1.4.5	<i>Handhavingsbeleid</i>	12
3.1.5	<i>Implementatie en evaluatie</i>	12
3.1.5.1	<i>Implementatie</i>	12
3.1.5.2	<i>Budgettering</i>	13
3.1.5.3	<i>Evaluatie</i>	13
3.2	Zweden	13
3.2.1	<i>Inleiding</i>	14
3.2.1.1	<i>Beleidsplan</i>	14
3.2.1.2	<i>Actoren</i>	14
3.2.1.3	<i>Zweden in cijfers</i>	15
3.2.2	<i>Education</i>	16
3.2.2.1	<i>Rijopleiding</i>	16
3.2.2.2	<i>Campagnes</i>	16
3.2.2.3	<i>Draagvlak</i>	17
3.2.2.4	<i>Bedrijven</i>	17
3.2.2.5	<i>Diepte-studies</i>	17
3.2.3	<i>Engineering</i>	18
3.2.3.1	<i>Infrastructuur</i>	18
3.2.3.2	<i>Technologie</i>	19
3.2.4	<i>Enforcement</i>	19
3.2.4.1	<i>Verplichte veiligheidsmaatregelen</i>	19

3.2.4.2	<i>Snelheid</i>	20
3.2.4.3	<i>Alcohol</i>	20
3.2.4.4	<i>Handhavingsbeleid</i>	20
3.2.5	<i>Implementatie en evaluatie</i>	21
3.2.5.1	<i>Budgettering</i>	21
3.2.5.2	<i>Evaluatie</i>	21
3.3	<i>Nederland</i>	22
3.3.1	<i>Inleiding</i>	22
3.3.1.1	<i>Beleidsplan</i>	22
3.3.1.2	<i>Actoren</i>	22
3.3.1.3	<i>Nederland in cijfers</i>	23
3.3.2	<i>Education</i>	23
3.3.2.1	<i>Verkeerseducatie</i>	23
3.3.2.2	<i>Rijopleiding</i>	24
3.3.2.3	<i>Campagnes</i>	24
3.3.2.4	<i>Bedrijven</i>	25
3.3.3	<i>Engineering</i>	25
3.3.3.1	<i>Infrastructuur</i>	25
3.3.3.2	<i>Zwarte punten</i>	26
3.3.3.3	<i>Technologie</i>	26
3.3.4	<i>Enforcement</i>	26
3.3.4.1	<i>Verplichte veiligheidsmaatregelen</i>	26
3.3.4.2	<i>Alcohol</i>	27
3.3.4.3	<i>Snelheid</i>	27
3.3.4.4	<i>Fiscale voordelen</i>	27
3.3.4.5	<i>Handhavingsbeleid</i>	27
3.3.5	<i>Implementatie en evaluatie</i>	28
3.3.5.1	<i>Budgettering</i>	28
3.3.5.2	<i>Evaluatie</i>	29
3.4	<i>Denemarken</i>	29
3.4.1	<i>Inleiding</i>	29
3.4.1.1	<i>Beleidsplan</i>	29
3.4.1.2	<i>Actoren</i>	31
3.4.1.3	<i>Denemarken in cijfers</i>	31
3.4.2	<i>Education</i>	32
3.4.2.1	<i>Verkeerseducatie</i>	32
3.4.2.2	<i>Rijopleiding</i>	33
3.4.2.3	<i>Campagnes</i>	33
3.4.2.4	<i>Bedrijven</i>	34
3.4.2.5	<i>Diepte-studies</i>	34
3.4.3	<i>Engineering</i>	34
3.4.3.1	<i>Stedelijk wegmanagement</i>	34
3.4.3.2	<i>Infrastructuur</i>	35
3.4.3.3	<i>Verkeersveiligheidsaudits</i>	35
3.4.3.4	<i>Zwarte punten</i>	36
3.4.3.5	<i>Technologie</i>	36

3.4.4	Enforcement	36
3.4.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen	36
3.4.4.2	Snelheid	37
3.4.4.3	Alcohol	37
3.4.4.4	Handhavingsbeleid	37
3.4.5	Implementatie en evaluatie	38
3.4.5.1	Implementatie	38
3.4.5.2	Budgettering	38
3.4.5.3	Evaluatie.....	39
3.5	Finland	40
3.5.1	Inleiding	40
3.5.1.1	Beleidsplan.....	40
3.5.1.2	Actoren.....	40
3.5.1.3	Finland in cijfers	41
3.5.2	Education	41
3.5.2.1	Verkeerseducatie	41
3.5.2.2	Campagnes	42
3.5.2.3	Rijopleiding	42
3.5.2.4	Bedrijven	43
3.5.3	Engineering	43
3.5.3.1	Infrastructuur	43
3.5.3.2	Zwarte punten	44
3.5.3.3	Technologie.....	44
3.5.4	Enforcement.....	44
3.5.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen	45
3.5.4.2	Fiscale maatregelen.....	45
3.5.4.3	Snelheid	45
3.5.4.4	Alcohol	45
3.5.4.5	Handhavingsbeleid	46
3.5.5	Implementatie en evaluatie	47
3.5.5.1	Implementatie	47
3.5.5.2	Budgettering	47
3.5.5.3	Evaluatie.....	47
3.6	Canada.....	48
3.6.1	Inleiding	48
3.6.1.1	Beleidsplan.....	48
3.6.1.2	Actoren.....	49
3.6.1.3	Canada in cijfers	49
3.6.2	Education	50
3.6.2.1	Rijopleiding	50
3.6.2.2	Campagnes	51
3.6.3	Engineering	52
3.6.3.1	Infrastructuur	51
3.6.3.2	Technologie.....	52
3.6.4	Enforcement.....	53

3.6.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen	53
3.6.4.2	Snelheid	52
3.6.4.3	Alcohol	52
3.6.4.4	Handhavingsbeleid	53
3.6.5	Implementatie en evaluatie	54
3.6.5.1	Budgettering	54
3.6.5.2	Evaluatie.....	54
4	EVALUATIE VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSPROGRAMMA'S	56
4.1	Inleiding	56
4.2	Evaluatie	56
4.2.1	Visie	56
4.2.2	Kwantitatieve doelstellingen	57
4.2.3	Strategie.....	57
4.2.4	Maatregelenpakket	58
4.2.4.1	Education.....	58
4.2.4.2	Engineering	60
4.2.4.3	Enforcement.....	61
4.2.5	Actoren	62
4.2.6	Budgettering	64
4.2.7	Evaluatie.....	65
4.2.8	Schema	66
5	DE BELEIDSRELEVANTE ELEMENTEN VOOR VLAANDEREN.....	67
5.1	Inleiding	67
5.2	Vergelijking van het verkeersveiligheidsbeleid van de best presterende landen met het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid	67
5.2.1	Waarden, normen en een visie.....	68
5.2.2	De realiteit	69
5.2.3	Kwantitatieve doelstellingen en subdoelstellingen.....	71
5.2.4	Strategie.....	72
5.2.5	Maatregelen	73
5.2.6	Evaluatie.....	75
5.3	Besluit.....	75
6	AANBEVELINGEN VOOR DE WERKPLANNEN VAN HET STEUNPUNT.....	76
6.1	Inleiding	76
6.2	Steunpunt	77
6.3	Beleidsmanagement.....	77
6.4	Education	78
6.5	Engineering	78
6.6	Enforcement	78

6.7	Rol van het steunpunt binnen het verkeersveiligheidsbeleid	78
7.	REFERENTIES	81
8.	AFKORTINGEN	88
9.	BIJLAGEN	91
9.1	Contactpersonen	91
9.2.	Ingevulde vragenlijsten	92
9.3.	Tabellen	122
9.4.	Bijlagenbundel.....	122
1.	GROOT-BRITTANIË	124
1.1	Nationaal niveau.....	124
1.1.1	<i>Inleiding</i>	124
1.1.2	<i>Detail</i>	124
1.1.2.1	<i>Doelstellingen</i>	124
1.1.2.2	<i>Strategie</i>	125
1.1.2.3	<i>Implementatie</i>	135
1.1.2.4	<i>Evaluatie</i>	135
1.2	Intermediair niveau	136
1.2.1	<i>Detail</i>	136
1.2.1.1	<i>Strategie</i>	136
1.3	Lokaal niveau	137
1.3.1	<i>Inleiding</i>	145
1.3.2	<i>Detail</i>	145
1.3.2.1	<i>Doelstellingen</i>	145
1.3.2.2	<i>Strategie</i>	145
1.3.2.3	<i>Implementatie</i>	146
1.3.2.4	<i>Evaluatie</i>	147
2.	ZWEDEN	148
2.1	Nationaal niveau.....	148
2.1.1	<i>Inleiding</i>	148
2.1.2	<i>Detail</i>	148
2.1.2.1	<i>Doelstellingen</i>	148
2.1.2.2	<i>Strategie</i>	149
2.1.2.3	<i>Implementatie</i>	152
2.1.2.4	<i>Middelen</i>	152
2.2	Intermediair niveau	153
2.2.1	<i>Detail</i>	153
2.2.1.1	<i>Strategie</i>	153
2.3	Lokaal niveau	153
2.3.1	<i>Detail</i>	153
2.3.1.1	<i>Strategie</i>	153
3.	NEDERLAND	154

3.1	Nationaal niveau.....	154
3.1.1	<i>Inleiding</i>	154
3.1.2	<i>Detail</i>	155
3.1.2.1	<i>Doelstellingen</i>	155
3.1.2.2	<i>Strategie</i>	156
3.1.2.3	<i>Implementatie</i>	171
3.1.2.4	<i>Middelen</i>	172
3.1.2.5	<i>Evaluatie</i>	172
3.2	Intermediair niveau	174
3.2.1	<i>Inleiding</i>	174
3.2.2	<i>Detail</i>	176
3.2.2.1	<i>Strategie</i>	177
3.2.2.2	<i>Middelen</i>	182
3.2.2.3	<i>Evaluatie</i>	183
3.3	Lokaal niveau	183
3.3.1	<i>Inleiding</i>	183
3.3.2	<i>Detail</i>	183
3.3.2.1	<i>Doelstellingen</i>	183
4.	DENEMARKEN	185
4.1	Nationaal niveau.....	185
4.1.1	<i>Inleiding</i>	185
4.1.2	<i>Detail</i>	186
4.1.2.1	<i>Doelstellingen</i>	186
4.1.2.2	<i>Strategie</i>	186
4.1.2.3	<i>Evaluatie</i>	191
4.2	Intermediair niveau	192
4.2.1	<i>Detail</i>	192
4.2.1.1	<i>Strategie</i>	192
4.3	Lokaal niveau	192
4.3.1	<i>Inleiding</i>	192
4.3.2	<i>Detail</i>	193
4.3.2.1	<i>Strategie</i>	193
4.3.2.2	<i>Implementatie</i>	193
5.	FINLAND	194
5.1	Nationaal niveau.....	194
5.1.1	<i>Inleiding</i>	194
5.1.2	<i>Detail</i>	195
5.1.2.1	<i>Doelstellingen</i>	195
5.1.2.2	<i>Strategie</i>	196
5.1.2.3	<i>Implementatie</i>	206
5.1.2.4	<i>Middelen</i>	207
5.1.2.5	<i>Evaluatie</i>	207

5.2	Intermediair niveau	208
5.2.1	<i>Inleiding</i>	208
5.2.2	<i>Detail</i>	208
5.2.2.1	<i>Strategie</i>	208
5.3	Lokaal niveau	209
5.3.1	<i>Inleiding</i>	209
5.3.2	<i>Detail</i>	209
5.3.2.1	<i>Strategie</i>	210
5.3.2.2	<i>Implementatie</i>	210
5.3.2.3	<i>Evaluatie</i>	211
6.	CANADA.....	211
6.1	Nationaal niveau.....	211
6.1.1	<i>Inleiding</i>	211
6.1.2	<i>Detail</i>	211
6.1.2.1	<i>Doelstellingen</i>	211
6.1.2.2	<i>Strategie</i>	212
6.1.2.3	<i>Evaluatie</i>	215
6.2	Intermediair niveau	216
6.2.1	<i>Detail</i>	216
6.2.1.1	<i>Evaluatie</i>	217
6.3	Coherentie tussen de niveaus.....	218

1. Inleiding

In februari 2002 besloot het *Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit* het project "Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen" uit te besteden aan het *Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)*. De opdracht bestond erin het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen te screenen met als tweeledig doel de beschrijving van de beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen op de verschillende beleidsniveaus (centraal, provinciaal, gemeentelijk) en de aanscherping van de doelstellingen en werkplannen van het steunpunt voor de volgende jaren.

De keuze van de best presterende landen is gebaseerd op de vergelijking van een aantal verkeersveiligheidsindicatoren. Deze zijn afgeleid van de officiële ongevalstatistieken per land die verzameld zijn in de International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Tabel 1 geeft de resultaten van verschillende indicatoren in het jaar 1998 / 2000 weer per land, gesorteerd op het aantal doden per 100.000 inwoners¹. Om de vergelijking met een niet-Europees land mogelijk te maken, werd Canada eveneens geselecteerd.

De cijfers maken duidelijk dat binnen de Europese Unie Groot-Brittannië en Zweden de veiligste landen zijn. Dit geldt voor beide verkeersveiligheidsindicatoren. Houdt men enkel rekening met het aantal doden per 100.000 inwoners, dan zijn Nederland, Finland, Duitsland en Denemarken de volgende best presterende landen. Buiten de Europese Unie vallen ook in Noorwegen en Canada relatief weinig verkeersdoden. België scoort met 14,36 doden per 100.000 km in 2000 minder goed.

Deze relatieve getallen staan in contrast met de absolute waarden van het aantal verkeersslachtoffers. Groot-Brittannië telde in 2000 3.409 verkeersdoden (30 dagen) en Zweden 591. Dit verschil wordt verklaard door het scherpe contrast qua expositie. In Groot-Brittannië woonden in 1998 57,5 miljoen mensen en werden er 467,7 miljard voertuigkilometers gereden terwijl Zweden slechts 8,9 miljoen inwoners telt die 67,4 miljard kilometer (1998) reden.

Met 10,2 miljoen inwoners en 90 miljard voertuigkilometers in 2000 is de expositie in België niet zo groot als die in Nederland en Groot-Brittannië. Vandaar dat het interessant is om na te gaan welke elementen het verkeersveiligheidsbeleid in de 8 best presterende landen zo succesvol maken.

¹ Site van IRTAD: Federal Highway Research Institute bast.

Landen	Verkeersongevallen			Expositiegegevens		Verkeersveiligheids-indicatoren	
	Letsel-ongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Bevolking X 1.000	Miljard voertuig - kilometers	Doden per 100.000 inwoners	Dodelijk risico per miljard voertuig-kilometers
Groot-Brittannië	238.923 / 233.729	3.421 / 3.409	321.791 / 316.874	57.548 / 58.058	459,2 / 467,7	5,94 / 5,87	7.45 / 7.29
Zweden	15.514 / 15.770	531 / 591	21.356 / 22.032	8.848 / 8.861	67,4 / -	6,00 / 6,67	7.88 / -
Nederland	41.299 / 37.947	1.066 / 1.082	49.543 / 46.084	15.654 / 15.864	115,8 / -	6,81 / 6,82	9.20 / -
Noorwegen	8.864 / -	352 / 341	12.120 / -	4.418 / -	31,7 / -	7,97 / 6,84	11.1 / -
Finland	6.902 / 6.633	400 / 396	9.097 / 8.508	5.147 / 5.171	44,8 / 46,7	7,77 / 7,66	8.93 / 8.48
Duitsland	377.257 / 382.949	7.792 / 7.503	497.319 / 504.074	82.057 / 82.163	627,2 / 623,3	9,50 / 9,13	12.42 / 12.04
Denemarken	7.556 / 7.346	499 / 498	9.175 / 9.092	5.294 / 5.330	44,4 / 46,8	9,43 / 9,34	11.23 / 10.63
Canada	150.974 / -	2.934 / -	217.754 / -	30.300 / 30.759	- / 309,8	9,68 / -	-

Ierland	8.239 / 7.757	458 / 415	12.773 / 12.043	3.705 / 3.787	-	12,36 / 10,96	-
Italië	204.615 / 211.941	6.326 / 6.410	293.842 / 301.559	57.563 / -	-	10,99 / -	-
Oostenrijk	39.225 / 42.126	963 / 976	51.077 / 54.929	8.075 / 8.110	70,1 / 74,0	11,93 / 12,03	13.73 / 13.18
Frankrijk	124.387 / 121.223	8.918 / 8.079	168.535 / 162.117	58.722 / 59.225	507 / 534	15,19 / 13,64	17.59 / 15.13
België	51.167 / 49.065	1.500 / 1.470	70.760 / 67.961	10.192 / 10.239	86,1 / 90,0	14,72 / 14,36	17.43 / 16.33
Spanje	97.570 / 101.729	5.957 / 5.776	141.377 / 149.781	39.347 / 39.465	-	15,14 / 14,64	-
Luxemburg	1.058 / 905	57 / 76	- / 1.255	424 / 435	-	13,44 / 17,47	-
Griekenland	24.819 / -	2.182 / -	33.721 / -	10.499	81,6 / -	21,2 / -	26.73 / -
Portugal	49.319 / 44.159	2.126 / 1.860	66.603 / 59.922	9.474 / -	-	22,44 / -	-

Tabel 1: Verkeersveiligheidsindicatoren o.b.v. verkeersongevallen en expositiegegevens (1998/2000).

2. Methodologie

In de eerste plaats werden een aantal verkeersveiligheidsparameters (onder meer de verkeersopvoeding, de rijopleiding, de aanpak van zwarte punten, het handhavingsbeleid, etc.) gekozen waarop de screening en de onderlinge landenvergelijking gebaseerd zou worden. De keuze van de parameters werd geleid door de inhoud van de onderzoeksvraag en de algemene principes van een verkeersveiligheidsbeleid. Vervolgens werd een tabel opgesteld met alle parameters die als basis zou dienen voor de informatieverzameling (tabel 2). Het voordeel van deze tabel is dat de informatieverzameling op een gestructureerde manier verloopt. Omdat niet elk onderdeel van een beleidsplan zich laat vatten in een dergelijke rigide structuur, gebruikten we de tabel op een flexibele manier.

Land					
Niveau	Lokaal	1) Inleiding:	Algemene kwalitatieve beschrijving van het beleid (strategieën, speerpunten, visies, beleidsplannen, etc.)		
		2) Detail			
		2A) Doelstellingen:		kwantitatief/kwalitatief; subdoelstellingen	
		2B) Strategie:	Education (opvoeding en voorlichting):		overzicht campagnes (thema's) verkeersopvoeding in basis- en secundair onderwijs rijopleiding (type, aantal uren rijopleiding, slaagpercentages)
			Engineering (infrastructuur en technologie):		definitie en aanpak zwarte punten Architectuur van wegennet en wijze van categorisering Reglementering omtrent verblijfsgebieden (soort (zone30, woonerf, etc.), voorwaarden, hoeveel, etc.) samenstelling voertuigenpark: overzicht per gewicht- en vermogensklasse, veiligheidsvoorzieningen, etc.
			Enforcement (wetgeving en handhaving): NIET UITSLUITEND TOEGESPITST OP SNELHEID, OOK ROI, GORDEL, ETC.		wettelijke verplichtingen veiligheidsmaatregelen in voertuigen fiscale maatregelen om veilige voertuigen te stimuleren en zware voertuigen en hoge vermogens te ontmoedigen snelheidsreglementeringen: verschillende regimes, procentuele verhouding daarvan (X% van de wegen behoort tot 120, X% behoort tot 90, etc.) handhaving: aantal PV's, handhavings- en verwerkingsbeleid, seponeringsbeleid, overzicht per categorie van snelheidsovertredingen, inzet personeel, inzet materieel (beschikbaarheid), aantal onbemande camera's
			Coherentie tussen drie E's		
		2C) Implementatie:	Hoe?		
			Wat?		
			Wie?		personeel belast met verkeer en vervoer
		2D) Middelen:	Budgettering		
			Extra mensen		
			Extra materiaal		
		2E) Evaluatie:	Opvolging verantwoordelijkheden		
			Opvolging plan via tussenevaluaties		
Terugkoppeling doelstellingen			Via indicatoren (inspanningsgegevens, ongevallengegevens, gedragsgegevens, zelfrapportage, externe factoren)?		
Intermediair					
Nationaal					
Coherentie tussen drie niveaus					

Tabel 2: Verkeerveiligheidsparameters

Na een eerste zoektocht naar informatie werd contact opgenomen met sleutelfiguren in de verschillende landen met de vraag of zij interessante internetadressen konden doorgeven dan wel of zij de officiële documenten van het verkeersveiligheidsbeleid wilden opsturen. Bijkomend werd aan de contactpersonen in 5 landen gevraagd of zij bereid waren te participeren aan het onderzoek door een gestandaardiseerde vragenlijst in te vullen en aan de contacten in de 3 best presterende landen – Zweden, Groot-Brittannië en Nederland – werd de vraag gesteld of zij een diepte-interview wilden afleggen.

Aangezien tijdens de informatieverzameling bleek dat Noorwegen en Duitsland weinig Engelstalige documenten ter beschikking stellen, werd in overleg met het steunpunt besloten dat de behandeling van beide landen niet prioritair was. In de bijlagenbundel kan men de summier informatie consulteren.

De eerste fase van de informatieverzameling omvatte een uitgebreide literatuurstudie die zich vooral richtte op de officiële internetsites van elk land (Ministeries van Verkeer, Verkeersveiligheidsorganisaties) en hun links. Op de site van de Europese Commissie konden een aantal Europese studies geconsulteerd worden en verschillende referenties konden teruggevonden worden in de documentatiedienst van het BIVV. Daarnaast hebben sommige landen officiële documenten opgestuurd en werd via internet gezocht naar meer gedetailleerde en versnipperde informatie. In een volgende fase werd ter aanvulling van de informatie uit de literatuurstudie een gestandaardiseerde vragenlijst opgestuurd naar 3 contactpersonen, respectievelijk in Canada, Denemarken en Finland. De inhoud van de vragenlijst betrof een gedetailleerde uitwerking van de tabel. Bij de opstelling van de vragen werd rekening gehouden met de methodologie van vragenlijsten en interviews². Naast enkele opinievragen op het einde van de vragenlijst werden enkel open en gesloten vragen over feiten gesteld. Teneinde de vragenlijst niet onnodig lang te maken, werd ze per land zodanig aangepast dat enkel gepeild werd naar de uit de literatuurstudie ontbrekende informatie. In de 3 best presterende landen werd een semi-structureerd diepte-interview van een sleutelfiguur afgenomen en geregistreerd door een dictafoon. De vraagstelling was gebaseerd op de tabel/vragenlijst en op de informatie uit de literatuurstudie en verschilde bijgevolg per land. Het interview ging vooral dieper in op thema's uit de literatuurstudie en trachtte de ontbrekende informatie op een gedetailleerde manier aan het licht te brengen. Voordelen van een interview ten opzichte van een vragenlijst zijn de soepelheid – men kan om verduidelijking vragen, doorvragen, meer uitleg geven – en de volledigheid en adequaatheid. Uit tijds- en budgetoverwegingen werd geopteerd enkel interviews af te nemen in de 3 landen die het hoogst scoren op verkeersveiligheid en bijgevolg het meest relevant zijn.

Na afronding van de informatieverzameling werd de informatie gesynthetiseerd. Er werd gezocht naar de grootste gemene delers, namelijk naar die aspecten die het merendeel van de gescreende landen gemeenschappelijk heeft en waarvan bijgevolg aangenomen kan worden dat zij uniform op een positieve manier bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarnaast werden ook verschillen in aanpak van verkeersonveiligheid per land in kaart gebracht. De analyse van dergelijke verschillen kan nuttige informatie opleveren over de noodzakelijke randvoorwaarden voor de succesvolle implementatie van bepaalde verkeersveiligheidsmaatregelen.

Tenslotte werden aanbevelingen geformuleerd voor het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen en werden mogelijke bijsturingen van het actieprogramma van het steunpunt aangegeven.

² Billiet, J.B., 1996. *Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek: ontwerp en dataverzameling*. Acco, Leuven/Amersfoort, 319p.

3. Het verkeersveiligheidsbeleid van 6 best presterende landen

3.1. Groot-Brittannië

3.1.1. Inleiding

3.1.1.1. Beleidsplan

Het nationaal verkeersveiligheidsplan van het DTLR³ (Department of Transport, Local Government and Regions) in Groot-Brittannië (GB)⁴ "Tomorrow's roads: safer for everyone" streeft tegen 2010 de doelstelling van 40% minder verkeersdoden of zwaargewonden, 50% minder dode of zwaargewonde kinderen (<16jaar) en 10% minder lichtgewonden (uitgedrukt in aantal lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometers) na tegenover het gemiddelde in 1994-1998. Om de doelstellingen te bereiken, wil GB vooral inwerken op het rijden onder invloed van alcohol en drugs, de verbetering van de weginfrastructuur, het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding, betere programma's uitwerken ten aanzien van de zwakke weggebruikers zoals kinderen, voetgangers, fietsers en bromfietsers, het gebruik van het openbaar vervoer naast het wandelen en fietsen promoten en de snelheid op de rijbaan indijken. In het actieplan worden een aantal aanbevelingen per thema aangegeven.

3.1.1.2. Actoren

De nationale overheid DTLR is verantwoordelijk voor het nationaal beleid en wijst jaarlijks vaste budgetten voor transport⁵ toe aan de lokale autoriteiten, die 5-jarige Lokale Transportplannen (LTP) moeten opstellen. Deze plannen worden vrij ingevuld op basis van de lokale vereisten en interesses. Op lokaal niveau hebben de verkeersveiligheidsagenten een belangrijke taak. Zij zijn tewerkgesteld door de gemeente of de politie (Schotland) en hun functie varieert van het informeren over verkeersveiligheid (publiciteit, scholen) tot het ontwerpen van ongevalreductieschema's.

Om een zekere uniformiteit over het landgebied te verzekeren, legt het DTLR bepaalde elementen wel nationaal vast zoals de rijexamens, de rijtraining, de verkeersborden, de algemene snelheidslimieten en de voertuigveiligheidsmaatregelen. De Administraties van Schotland (Scottish Parliament) en Wales (the National Assembly) bepalen daarnaast hun eigen verkeersveiligheidsstrategie. Gezien de omvang van de populatie is Engeland onderverdeeld in verschillende regionale overheden waaronder Londen. Om de consistentie van de lokale transportplannen in Engeland te verzekeren, worden, onder leiding van de regionale DTLR-overheid, bijeenkomsten per regio georganiseerd. Noord-Ierland heeft een volledig afgescheiden verkeersveiligheidsbeleid.

³ *Tomorrow's roads: safer for everyone*. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of Transport, Local Government and Regions.

⁴ Groot-Brittannië (GB) bestaat uit de landen Engeland, Schotland en Wales. Elk heeft een eigen Verkeersadministratie en Engeland, met de grootste bevolking, is verder onderverdeeld in verschillende regio's. De regio's van Engeland (bvb. Londen) zijn zoals Schotland en Wales verder onderverdeeld in gemeenten, het lokaal beleidsniveau. Het Verenigd Koninkrijk bestaat uit dezelfde drie landen plus Noord-Ierland. Noord-Ierland heeft een eigen verkeersveiligheidsplan.

⁵ Transport in de brede zin kan verschillende elementen omvatten zoals bereikbaarheid, infrastructuur, verkeersveiligheid,...

Het Road Safety Advisory Panel telt alle relevante actoren uit verschillende sectoren en bestuurslagen en adviseert de Minister.

3.1.1.3. Groot-Brittannië in cijfers

In 2000 bedroeg het voertuigbestand 28,8 miljoen, opgesplitst in 820.000 tweewielers en 28 miljoen vier- of meerwieler. Op een populatie van 58,1 miljoen komt dit neer op bijna 50 gemotoriseerde voertuigen per 100 inwoners. De totale weglengte van GB bedraagt 391.707 km, waarvan 3.465 km snelweg, 6.941 km 2X2-wegen, 39.724 km 1X1-wegen.⁶

Landoppervlakte (km ²)	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Bestand personen- en stationwagens (X 1000)
229.883	58.058	28.790	24.405
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo ⁷ (km)	Weglengte BuBeKo ⁸ (km)	Weglengte snelwegen (km)
391.707	185.790	205.911	3.465
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
467.700	378.700	94.100	176.900

Groot-Brittannië in cijfers (2000)⁹.

3.1.2. Education

3.1.2.1. Campagnes

Ter ondersteuning van het nationaal plan richt het DTLR met de staatsgesubsidieerde nationale THINK!-campagnes¹⁰ de aandacht op verschillende verkeersveiligheidsthema's zoals snelheid, kinderen, drinken-rijden, gordeldracht en vermoeidheid. Voor het jaar 2002 is een hele publiciteitskalender uitgewerkt. De lokale verkeersveiligheidsagenten steunen deze campagnes sterk door posters en ander door de overheid ter beschikking gesteld materiaal te verdelen in scholen.¹¹ In Engeland wordt € 48 miljoen (GBP 30 miljoen) per jaar geïnvesteerd in publiciteit (posters, TV, kranten,...). De publiciteitsdienst van de overheid neemt contact op met de lokale verkeersveiligheidsagenten en informeert hen over de verschillende campagnes. De campagnes omtrent rijden onder invloed worden het hele jaar door gevoerd, dus niet meer geconcentreerd op piekmomenten.

⁶ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

⁷ BiBeKo is 'binnen de bebouwde kom'

⁸ BuBeKo is 'buiten de bebouwde kom'

⁹ IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

¹⁰ Site van het DTLR: <http://www.think.dtlr.gov.uk/>

¹¹ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

3.1.2.2. Verkeerseducatie

Verkeersveiligheidseducatie¹² is een lokale verantwoordelijkheid en is niet nationaal in de curricula van basis- en secundaire scholen opgenomen. Wel worden leerkrachten in het basisonderwijs aangemoedigd verkeersveiligheid te integreren in andere lessen door het aanbieden van lesplannen verkeersveiligheid¹³. Deze plannen¹⁴ kunnen zij terugvinden op het internet of in tijdschriften voor leerkrachten. Daarnaast moedigt de overheid de lokale autoriteiten aan om vrijwilligers te rekruteren (meestal (groot)ouders) om met jonge kinderen tijdens de schooluren op de baan te gaan en hen enkele praktische voetgangersvaardigheden aan te leren. Er wordt van uitgegaan dat een dergelijke praktische training meer impact heeft dan een 'in vitro' benadering. Aan 100 lokale autoriteiten zal de overheid geld toewijzen om 1 coördinator te rekruteren die de vrijwilligers zal zoeken en opleiden. Op vrijwillige basis kunnen jonge kinderen fietscursussen volgen en een fietsdiploma krijgen.

De verkeersveiligheidsagenten spelen een belangrijke rol bij het lokale beleid inzake verkeerspubliciteit en -educatie.

3.1.2.3. Rijopleiding

De DSA (Driving Standards Agency), een uitvoerend bureau van het DTLR, is verantwoordelijk voor de afname en inhoud van het theoretisch en praktisch rijexamen en streeft voortdurend de verhoging van de rijstandaarden na. DSA heeft voor 'pre-bestuurders' (15- tot 17-jarigen) een educatiepakket uitgegeven en stuurt rijexaminatoren naar scholen om er uitleg te geven over rijtraining, -test en verantwoordelijk rijgedrag. De minimum leeftijden om te rijden op de Britse wegen bedragen 16 voor bromfietsen, 17 voor personenwagens en 21 voor grotere voertuigen als bussen en vrachtwagens.¹⁵ De training kan op twee manieren gebeuren: in een rijsschool met een professionele instructeur of met een niet-professionele begeleider die minstens 3 jaar een rijbewijs heeft. Uit onderzoek blijkt dat 98% van de kandidaten professionele rijlessen volgen, met een gemiddelde van 31 uur.¹⁶ 65% oefent daarnaast nog gemiddeld 24 uur. Het gemiddelde nationale slagingspercentage voor de eerste praktische rijtest bedraagt 47%. Om het rijbewijs te ontvangen, moet men slagen in de theorie- en nadien de praktijktest. Sinds mei 1999 is de inhoud van de praktische test aangepast: de test duurt gemiddeld 40 minuten i.p.v. 35 minuten, er wordt meer op rijbanen gereden waar hogere snelheidslimieten gelden en na de test ontvangen de kandidaten een testrapport.¹⁷ De overheid promoot het gebruik van een logboek¹⁸ als gids voor de training. Na het slagen ontvangt de kandidaat een rijbewijs maar blijft

¹² Etude Européenne: « Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires », menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

¹³ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

¹⁴ Hierin staat praktisch beschreven hoe verkeersveiligheid geïntegreerd kan worden in verschillende vakken: goede praktische adviezen.

¹⁵ Groot, H.A.M., Vandenbergh, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, ATh.

¹⁶ Tomorrow's roads: safer for everyone. Changes to the practical driving test. DTLR.

¹⁷ Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Chapter 3: Safer Drivers – training and testing.

¹⁸ Inhoud van het logboek: vaardigheden, vooruitgang, oefeningen, speciale rij-omstandigheden (o.a. nachtrijden, slechte weersomstandigheden,...). DSA heeft 250.000 kopies ter beschikking gesteld. Het is de bedoeling het gebruik ervan op termijn te verplichten.

onderworpen aan een probatiesysteem¹⁹. Bij overschrijding van 6 strafpunten (zware overtredingen) gedurende de eerste 2 jaar wordt de bestuurder weer kandidaat-bestuurder. Bij andere bestuurders ligt deze drempel op 12 strafpunten.

Vanaf 70 jaar wordt het rijbewijs jaarlijks vernieuwd en is een medisch examen telkens verplicht. Voor ouderen zal de overheid informatie bieden over opfrissingscursussen verkeer. Bromfietzers moeten 1 dag een verplichte basistraining volgen.

3.1.3. Engineering

3.1.3.1. Infrastructuur

²⁰Over de jaren heen werden reeds verschillende wegconstructiemaatregelen genomen ter verbetering van de veiligheid: wegmarkeringen, belichting, borden, zebrapaden, drempels, vluchteilandjes. De 15.163 km hoofdwegen (Trunk roads)²¹ vallen onder de verantwoordelijkheid van de Highways Agency, een overheidsinstelling gefinancierd door het DTLR. De overheid heeft meer controle over de acties van deze instelling dan over die van de lokale autoriteiten. De Highways Agency streeft de doelstelling van 1/3 minder verkeersdoden en -gewonden na. Hun plan is vooral gebaseerd op het verbeteren van wegontwerpen. Daarnaast promoten zij de fietserveiligheid, verkeersvertragsmaatregelen en veiligere schoolroutes. De andere wegen (34.867 km) vallen onder de verantwoordelijkheid van de lokale autoriteiten. De nationale overheid adviseert over de snelheidslimieten op de verschillende wegsoorten, doch de implementatie wordt lokaal beslist. In de bebouwde kom geldt de algemene regel dat als er straatlampen zijn, de snelheidslimiet 30 mph (48 km/u) is, tenzij anders vermeld door verkeersborden. Rond scholen en in residentiële gebieden wordt steeds vaker de 20 mph (32 km/u) limiet gesteld. De vroegere verplichte toelating van het DTLR om snelheidslimieten onder de 30 mph in te stellen, werd opgeheven. Eerder dan louter verkeersborden te plaatsen, streeft de overheid naar infrastructurele maatregelen die de snelheid automatisch doen verminderen. Scholen worden aangemoedigd om in samenwerking met de School Travel Advisory Group²² 'School Travel Plans' te ontwikkelen met praktische maatregelen om het schooltraject veiliger en minder wagenafhankelijk te maken (betere wandel- en fietsfaciliteiten, aanpassing schooluren, beter busvervoer,...). Momenteel worden 9 'Home Zone' projecten²³ uitgewerkt en geëvalueerd.

Voor het wegontwerp biedt de regering infrastructurele standaarden (Highways Agency – 'Standards') aan om uniformiteit te verzekeren. Het landelijk en stedelijk wegenmanagement²⁴ richt zich vooral op de bepaling van aangepaste snelheidslimieten en de constructie van snelheidsvertragers (drempels, platforms).

¹⁹ O.b.v. de 'New Drivers Act' (1997).

²⁰ Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Chapter 5: Safer Infrastructure.

²¹ Dit zijn voornamelijk snelwegen, maar ook 2X2 en 1X1 wegen.

²² STAG opgericht door de regering in 1998. Deze groep onderzoekt en adviseert over de veiligheid van schoolroutes. De leden komen uit verschillende geledingen: van ouders en leerkrachten tot verkeersveiligheidsexperts, lokale autoriteiten, vertegenwoordigers van het DETR en van de regio's.

²³ Gekopieerd van de Nederlandse 'Woonerven': infrastructurele aanpassingen in woongebieden waarbij de zwakke weggebruiker centraal staat.

²⁴ Stedelijk wegenmanagement: verkeersvertragsmaatregelen, infrastructurele botspreventie, 20 mph-zones, snelheidscamera's, voetgangersmaatregelen, fietserschema's, rotondes, antislip wegoppervlak, bebording, wegmarkering.

3.1.3.2. Verkeersveiligheidsaudits

GB is een pionier en kent reeds een hele geschiedenis (sinds eind jaren 80) in het voeren van verkeersveiligheidsaudits.²⁵ Deze checken de kwaliteit van een nieuw wegontwerpplan en gaan achteraf de effectieve werking van de nieuwe weg na. Ongevallenanalyses detecteren ongevalsfaciliterende elementen. Deze elementen vormen de basis van de verkeersveiligheidsaudit: het wegontwerpplan wordt op de aanwezigheid van dergelijke elementen (bvb. slecht geplaatste verkeersborden, onduidelijke wegmarkering,...) gecheckt. 'Standards' van de Highways Agency, waarin de normen voor wegontwerp aangegeven worden, en de 'Guidelines on Safety Audits' van het Institute of Highways and Transportation leiden het proces van de verkeersveiligheidsaudit en bijgevolg van het wegontwerp. Verkeersveiligheidsaudits worden niet systematisch gevoerd. De overheid moedigt wegontwerpers aan een verkeersveiligheidschecklist te gebruiken, doch deze is niet zo diepgaand als een audit. Auditors worden speciaal opgeleid in de cursussen Ongevallenanalyse en Veiligheidsaudit. Lokale autoriteiten wordt gevraagd audits op kinderverkeersveiligheid te voeren.

3.1.3.3. Zwarte punten

Sinds het begin van de jaren 70 onderzoekt GB systematisch ongevallen en zwarte punten²⁶. Het detecteren en elimineren van zwarte punten is een lokale bevoegdheid. Het is van het grootste belang dat data over ongevallen met letsel of dood tot gevolg op een goede manier verzameld wordt en dat mappen met dergelijke ongevalsgegevens opgesteld worden. Politierapporten specificeren de kleinste details van het ongeval en de context (tijdstip, weersomstandigheden, details bestuurder,...) en deze informatie wordt in een databestand opgeslagen dat consulteerbaar is door het DTLR en de lokale overheden. Het lokaal bestuur analyseert de ongevallen en gaat op die manier grondig op zoek naar gemeenschappelijke factoren bij meerdere accidenten (die plaatsvonden op eenzelfde plaats, gebied of weglengte) die bijgevolg geëlimineerd kunnen worden. Momenteel komen zwarte punten praktisch niet meer voor, maar spreekt men eerder van zwarte wegen en gebieden.

3.1.3.4. Technologie

Verschillende technologische aanpassingen zullen de verkeersveiligheid positief beïnvloeden²⁷: standaardisatie kinderzitjes, gordels in nieuwe bussen, betere botscapaciteit, verplichte ABS voor zwaar verkeer. Daarnaast loopt onderzoek in verband met intelligente gordels en airbags, EuroNCAP (European New Car Assessment Programme) en ISA (Intelligent Speed Adaptation).

Vanaf drie jaar na de aankoop van een nieuwe wagen, moet de wagen jaarlijks technisch gecontroleerd worden.

²⁵ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

²⁶ Interview met Dhr. Ian Drummond, Road Safety, DTLR.

²⁷ Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Chapter 7: Safer Vehicles.

3.1.4. Enforcement

3.1.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen

Gordelgebruik is altijd en overal verplicht. Kinderen moeten in kinderzitjes gezet worden. Het gebruik van dergelijke zitjes wordt aangemoedigd door de overheid door er geen VAT (Value Added Tax, i.e. BTW) op te heffen. Voor brom- en motorfietsers is het gebruik van een helm verplicht. De Highway Code omschrijft alle verkeersregels voor alle weggebruikers²⁸.

3.1.4.2. Snelheid

De nationale snelheidslimieten in GB zijn als volgt bepaald (voor wagens en motorfietsen)²⁹:

- Bebouwde kom: 30 mph / 48 km/u;
- 1X1: 60 mph / 96 km/u;
- 2X2: 70 mph / 112 km/u;
- Snelwegen: 70 mph / 112km/u.

Deze limieten gelden tenzij een verkeersbord het anders aanduidt, er werken bezig zijn of een ongeval gebeurd is. Momenteel is een experiment aan de gang op de M25 waarbij de normale 70 mph limiet verlaagd wordt op piekmomenten om zo de wegcapaciteit te vergroten en verkeersstroom te onderhouden³⁰.

Snelheidsovertredingen worden voornamelijk gedetecteerd door snelheidscamera's. De drempel om een snelheidsovertreding te vervolgen is de overschrijding van de snelheidslimiet met 10%. Politiecontroles worden niet specifiek georganiseerd. Eén van de maatregelen van het actieplan is de significante vermeerdering van het aantal snelheidscamera's. Vanuit deze context – vermeerdering van de snelheidscamera's leidt tot een toename van het aantal te verwerken boetes – is in 2001 een wet goedgekeurd die stelt dat het geld van de boetes gebruikt mag worden om de registratiekosten ervan te betalen, de rest gaat naar de overheid. Deze worden enkel op probleemplaatsen geïnstalleerd en om de zichtbaarheid te vergroten, moeten ze volledig geel geverfd zijn. Dit is besloten vanuit de redenering dat de weggebruiker geïnformeerd moet zijn over de controle. Momenteel wordt overgestapt op digitale camera's. De lokale overheden financieren de snelheidscamera's en de registratiekosten als verkeersveiligheidsmaatregel. Daarnaast zal men op termijn een systeem van administratiefrechtelijke afhandeling van de overtredingen instellen (cf. Nederland). Nu bekijkt de politie de foto en stuurt de boete. Gaat de beklagde akkoord, dan wordt de boete binnen de 28 dagen na ontvangst betaald, zoniet moet de beklagde een proces in de rechtbank inzetten. Zware snelheidsovertreders worden sowieso naar de rechtbank gestuurd.

²⁸ Site van het DTLR: <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/hc/>

²⁹ Site van de Highway Code: <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/hc/09.shtml#103>

³⁰ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR

3.1.4.3. Alcohol

De legale bloedalcohollimiet (BAC) is vastgelegd op 0,8 promille, een limiet die door de meerderheid van de mensen geaccepteerd wordt.³¹ De minimum diskwalificatieperiode is 1 jaar. Als het rijden onder invloed resulteert in een dodelijk ongeval bepaalt de rechter de boete en wordt het rijbewijs minimum 2 jaar ingetrokken. Alcoholcontroles zijn niet als zodanig georganiseerd, maar vinden plaats tijdens het algemene politiewerk en enkel bij een vermoeden mag de persoon getest worden. In 1998 werden in Engeland en Wales 815.000 ademtests uitgevoerd waarvan 95.000 positief of geweigerd. Sinds 1 januari 2000 is een nationaal schema opgesteld voor rechtbanken om bestuurders onder invloed naar rehabilitatiecursussen te sturen (vrijwillig en op eigen kosten). Bij volledige afhandeling van de training kan de diskwalificatieperiode verkort worden met 25%.

Bij een vermoeden van drugsgebruik wordt eerst het coördinatievermogen nagegaan (rechte lijn lopen, neus aanraken). Als het vermoeden blijft, wordt de persoon meegenomen naar het politiekantoor voor een bloedanalyse.

3.1.4.4. Fiscale voordelen

Met de formule 'Pass Plus' kunnen nieuwe bestuurders zich inschrijven voor extra rijtrainingen waarvan zij certificaten ontvangen die zij kunnen voorleggen aan verzekeringsmaatschappijen en op die manier kortingen krijgen.

3.1.4.5. Handhavingsbeleid

Verkeershandhaving valt onder het algemene politiewerk. De 'Home Office', i.e. de ministeriële dienst verantwoordelijk voor wetgeving, handhaving en politie, legt een lage prioriteit voor politionele verkeershandhaving. In 2000 werden 2 miljoen verkeersovertredingen in de rechtbank afgehandeld. Momenteel werkt de overheid aan een herziening van de strafbepalingen. Bij een overtreding vastgesteld door een politieagent wordt ofwel een boete uitgeschreven of wordt de overtreder naar de rechtbank gestuurd. Als alternatief voor de boete kan de politie eveneens beslissen de persoon naar een door het DTLR goedgekeurde 'Driver Improvement' cursus te sturen, integraal bekostigd door de overtreder (± € 2400 (GBP 1500)). Steeds meer lokale overheden bieden deze alternatieve straf.

3.1.5. Implementatie en evaluatie

3.1.5.1. Implementatie

De nationale overheid DTLR³² is verantwoordelijk voor het nationaal beleid en wijst jaarlijks vaste budgetten voor transport³³ toe aan de lokale autoriteiten, die 5-jarige Lokale Transportplannen³⁴ (LTP) met te implementeren maatregelen moeten opstellen. Deze schema's worden vrij ingevuld op basis van de lokale vereisten en interesses, doch de overheid staat het lokaal bestuur bij door het aanbieden van een goede praktische gids³⁵. Het DTLR legt de jaarlijkse vaste transportbudgetten vast op basis van de lokale

³¹ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

³² Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010.

³³ Transport in de brede zin kan verschillende elementen omvatten zoals bereikbaarheid, infrastructuur, verkeersveiligheid,...

³⁴ LTP: maatregelen i.v.m. milieu/omgeving, veiligheid, economie, bereikbaarheid en integratie.

³⁵ DTLR: A Road Safety Good Practical Guide: www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/06.htm

noden, aangegeven in de lokale transportplannen. Projecten die bijdragen tot het bereiken van de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen worden zeker gesubsidieerd. De gemeentelijke autoriteiten zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van verkeersveiligheidsacties, de regering treedt dus niet dwingend op, zolang de nationale doelstellingen maar gehaald worden. In de jaren 80 daarentegen werden subsidies specifiek voor verkeersveiligheid verdeeld.

3.1.5.2. Budgettering

Lokale autoriteiten in Engeland spenderen jaarlijks zo'n € 208 miljoen (GBP 130 miljoen) aan niet infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.³⁶ € 48 miljoen (GBP 30 miljoen) wordt geïnvesteerd in projecten voor kinderen onderweg naar school (School Crossing Patrols). Budgetten voor infrastructurele wegverbetering komen ongeveer op € 128 miljoen (GBP 80 miljoen) per jaar. Via regelmatige regionale bijeenkomsten worden de lokale transportplannen per regio op elkaar afgestemd en wordt de compatibiliteit van de lokale acties ten opzichte van het nationaal plan verzekerd. Tijdens dergelijke vergaderingen worden ervaringen uitgewisseld en adviezen ontwikkeld.

3.1.5.3. Evaluatie

In het Road Safety Advisory Panel³⁷ zetelen een 35-tal personen uit verschillende organisaties en beleidsniveaus³⁸ die de Minister van DTLR adviseren. Tijdens verschillende jaarlijkse bijeenkomsten bediscussiëren zij het beleidsprogramma en haar evolutie. Elk jaar moeten de gemeentelijke autoriteiten 'Annual Progress Reports' leveren aan het DTLR. Op basis van deze rapporten wordt om de drie jaar de vooruitgang ten opzichte van de nationale doelstellingen geëvalueerd zodat de programma's eventueel aangepast kunnen worden. Het nieuwe beleid loopt sinds 2000 en de eerste evaluatie zal plaatsvinden in 2003. De verkeersongevallendata is afkomstig van de politierapporten (ongeveer 50 vragen)³⁹ die bij letselgevallen ingevuld dienen te worden. Het DTLR leidt de evaluatie en het Road Safety Advisory Panel wordt geconsulteerd voor de beleidsherziening.

Het nationaal actieplan omvat 154 actievoorstellen. Viermaal per jaar wordt gerapporteerd over de voortgang van de implementatie⁴⁰. Daarbij wordt aangegeven wie verantwoordelijk is, wat de huidige stand van zaken is, welke de volgende stappen en hun doeldata zijn en wat de doeldatum voor de volledige implementatie is.

3.2. Zweden

³⁶ Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR

³⁷ DTLR: Road Safety Advisory Panel: www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/02.htm

³⁸ Leden: alle overheidsdepartementen, vertegenwoordigers van wagenbestuurders, motorfietsers, gehandicapten, voetgangers, rij-instructie-organisaties, child safety, BRAKE (beroepsverkeer), lokale autoriteiten (verkozenen + ingenieurs).

³⁹ Met informatie over type ongeval, details weggebruiker, details context. De politie typt deze rapporten in en automatisch ontvangen het DTLR en de regionale overheden een kopie. Jaarlijks wordt deze data samengevat weergegeven in een Annual book of statistics.

⁴⁰ Site DTLR: Road Safety Strategy: Implementation Progress Report to end Sept. 2000, to end Dec. 2000, to end March 2001, to end June 2001, to end Sept. 2001 en to end Dec. 2001.

3.2.1. Inleiding

3.2.1.1. Beleidsplan

Zweden heeft tegen het jaar 2007 de doelstelling vooropgesteld niet meer dan 270 verkeersdoden en zwaar gewonden te hebben. Dit betekent een reductie van 50% van het aantal in 1996. Het beleid steunt op de Vision Zero, namelijk dat elke dode of zwaargewonde in het wegtransportsysteem er één te veel is. In 1997 besliste het Parlement dat deze visie de lange termijn doelstelling voor verkeersveiligheid is en dat het wegverkeerssysteem zodanig aangepast moet worden dat deze doelstelling in het bereik ligt. Onder Vision Zero⁴¹ wordt gesteld dat de verantwoordelijkheid bij de ontwerpers van het wegverkeerssysteem⁴² ligt en dat de weggebruiker verantwoordelijk is voor het opvolgen van de regels binnen het systeem. Het wegverkeerssysteem moet zo ontworpen zijn zodat iedereen, jong en oud maar ook fysiek gehandicapte personen veilig kunnen reizen en dat fouten van weggebruikers zoveel mogelijk opgevangen kunnen worden zodat dodelijke of ernstige verwondingen vermeden worden. De individuele weggebruiker draagt dus niet de volledige verantwoordelijkheid voor ongevallen, doch het systeem is gebaseerd op weggebruikers die zich aan de regels houden⁴³. Het Vision Zero concept richt zich niet op de complete eliminatie van ongevallen maar op de menselijke tolerantie voor mechanische krachten⁴⁴ (kinetische energie): wanneer de ongevals-exposure of de mechanische krachten bij een ongeval onder de drempel van 'ernstige verwonding' (of van 'niet aanvaardbaar verlies van gezondheid') gehouden kunnen worden, dan is het systeem veilig. De zwakste weggebruiker dicteert het systeemontwerp. Drie veiligheidsnetten⁴⁵ vormen de oplossing van verkeersonveiligheid: ongevalpreventie, letselpreventie en spoedgevallendiensten, verzorging en rehabilitatie. In vergelijking met het wegverkeer hebben andere transportsectoren zoals de luchtvaart en de scheepsvaart een lange geschiedenis van systematisch veiligheidswerk.

3.2.1.2. Actoren

De hoofdrolspelers van het verkeersveiligheidswerk zijn de SNRA (Swedish National Road Administration), de Nationale Politie en de gemeentelijke autoriteiten. Daarnaast speelt de door de staat gesubsidieerde niet-gouvernementele National Society for Road Safety (NTF), die 73 nationale en 24 gewestelijke verkeersveiligheidsorganisaties⁴⁶ overkoepelt, een belangrijke rol in het stimuleren en promoten van verkeersveiligheidsinitiatieven. De NTF-organisaties voorzien onder andere educatie aan lokale leden, leiden en financieren verkeersveiligheidsprojecten, informeren de weggebruiker via de media en adviseren

⁴¹ Secretary Matts-Ake Belin, 2000. Shared Responsibility for Road Safety. Swedisch Official Report, Submitted by the Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, Stockholm 2000.

⁴² Gedeelde verantwoordelijkheid: politici die beslissen over ruimtelijke planning en verkeer, planners van het wegverkeerssysteem, wegenmanagers (bvb. SNRA, gemeentelijke autoriteiten), politie, voertuigfabrikanten en -verkopers, organisaties betrokken bij verkeersveiligheid, bedrijven/organisaties/private personen die transportdiensten kopen, bedrijven/organisaties/private personen die goederen en/of personen vervoeren en alle weggebruikers.

⁴³ Tingvall, C., The Vision Zero. In: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990'ies. Stockholm, Springer Verlag.

⁴⁴ Tingvall, C. & Haworth, N., 1999. Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sept. 1999.

⁴⁵ Tingvall, C., The Vision Zero. In: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990'ies. Stockholm, Springer Verlag.

⁴⁶ Bijvoorbeeld: NTF Youth, NTF Senior, professional drivers, Families for 'Vision Zero', children's traffic club. Verschillende van deze organisaties zijn verder onderverdeeld op lokaal niveau.

bestuurders op elk niveau. Onderzoek en ontwikkelingactiviteiten gerelateerd aan verkeersveiligheid wordt door het VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute) en een aantal universiteiten uitgevoerd. De projecten zijn meestal door de staat gesubsidieerd. VTI voorziet eveneens informatie en documentatie over wegen, verkeer en verkeersveiligheid. De nationale overheid SNRA⁴⁷, met de Minister van Transport en Communicatie aan het hoofd, heeft 4 taken: sectorale verantwoordelijkheid (samenwerking met en coördinatie van de verschillende relevante actoren), publieke autoriteit (opstellen en toepassen van reglementeringen voor voertuigen, rijbewijzen, verkeersomgeving en commercieel verkeer, en het beheer van de staatssubsidies), nationale wegenmanagement (ontwerp en onderhoud staatswegen, supervisie van het gemeentelijk wegenmanagement) en contractueel werk (planning, ontwerp, bouw, werking en onderhoud van wegen). Het Ministerie van Transport en Communicatie benadrukt het belang van de coördinatie van verkeersveiligheid met andere werkgebieden (milieu, werkomgeving, gezondheid, strafrecht,...). Het basisprincipe van Vision Zero is de gedeelde verantwoordelijkheid. De GNS (Group for National Society Co-operation) is een centraal orgaan dat de samenwerking tussen de SNRA, de Nationale Politie en de gemeenten coördineert.

Vision Zero is gebaseerd op ethische regels⁴⁸: men moet alles doen wat men kan om dood of ernstig letsel te voorkomen, elke actie moet wetenschappelijk gefundeerd en getest zijn, de best gekende oplossing moet altijd gebruikt worden, zowel het risico als de mogelijke schadelijke effecten leiden de beslissing om een bepaalde situatie te veranderen en het werk is gebaseerd op het feit dat de verantwoordelijkheid voor elk sterftegeval of verlies van gezondheid bij de systeemontwerper van dat specifieke systeem ligt.

De regering heeft in 1999 een 11-puntenplan ter verbetering van de verkeersveiligheid opgesteld. In 2000 werkte de SNRA voornamelijk in op 6 items:

Focus op de gevaarlijkste wegen;

- Veiliger verkeer in de gemeenten;
- Nadruk op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker;
- Veilig fietsverkeer;
- Garantie voor transportkwaliteit;
- Beter gebruik van nieuwe technologie.

3.2.1.3. Zweden in cijfers

Het Zweedse wegennet bestaat voor 2/3 uit private niet-verharde en boswegen (over het algemeen open voor publiek).⁴⁹ Het overige derde bestaat uit 98.000 km staatswegen (4.900 km Europese autowegen, 10.200 km andere nationale wegen, 83.000 km gewestswegen) en 39.500 gemeentelijke wegen en straten. Over de staatswegen werd in 2000 46 miljoen kilometer gereden. Op het lokale wegennetwerk werden 21 miljoen voertuigkilometers gereden. De lengte van de voet- en fietspaden in de gemeenten wordt geschat op 30.500 km. In 2000 waren er ongeveer 3,9 miljoen geregistreerde wagens,

⁴⁷ SNRA, 2000. Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000.

⁴⁸ Tingvall, C., The Vision Zero. In: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990'ies. Stockholm, Springer Verlag.

⁴⁹ SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

354.000 trucks, 15.000 bussen en 120.000 motorfietsen.⁵⁰ In verhouding tot de 8,9 miljoen inwoners betekent dit 44 wagens per 100 inwoners.

Landoppervlakte (km ²)	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
449.964	8.861	4.735	3.890
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
210.000 (1999)	-	-	-
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
69.558 (1999)	-	9.853	-

Zweden in cijfers (2000)⁵¹.

3.2.2. Education

3.2.2.1. Rijopleiding

Vanuit de overweging dat ervaring noodzakelijk is voor veilig rijgedrag werd in 1993 de minimumleeftijd voor de rijtraining (voorlopig rijbewijs) verlaagd tot 16 jaar. Op die manier wordt gemiddeld 118 uur geoefend op de baan, in tegenstelling tot slechts 41 uur wanneer men op 17,5 jaar aan de training begint. Het praktisch leerproces wordt overgelaten aan een beroepsinstructeur in een rijsschool of aan een vrijwillige begeleider naar keuze. De begeleider moet goedgekeurd worden door de gewestelijke administratieve Raad (SNRA). In 1999 stelde de SNRA gelet op het succes van de verlenging van de leerperiode, aan de regering een leerproces in drie fasen voor met een controle tussen iedere fase, een theoretisch examen in de derde fase, en een praktisch examen op het einde van die fase. Het theoretisch en praktisch examen kunnen vanaf 18 jaar afgelegd worden.⁵² Het praktisch examen vindt zowel in residentiële zones als op snelwegen plaats en duurt 45 minuten. De kandidaat-bestuurder moet een verklaring van goede gezondheid tekenen. De slagingspercentages van personen die training volgden in een rijsschool zijn ongeveer 82% voor het theorie- en 75% voor het praktisch examen.⁵³ Van diegenen die geen professionele lessen volgden, slaagt ongeveer 55% voor het theorie- en 52% voor het praktisch examen. Het aantal praktische en theoretische rijtesten in 2000 bedroeg 165.600 respectievelijk 179.800. Gedurende de eerste twee jaar na het slagen in de rijtesten is de bestuurder onderworpen aan een voorlopig rijbewijssystem. Wanneer het rijbewijs in deze periode wordt ingetrokken, moet de bestuurder opnieuw beide testen afleggen.

3.2.2.2. Campagnes

⁵⁰ Swedish Institute, 2000. Fact sheet on Sweden: Road Safety in Sweden.

⁵¹ IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

⁵² Groot, H.A.M., Vandenbergh, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 1999. TAINER: Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs.

⁵³ SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

Het 11-punten programma van de overheid⁵⁴ stelt dat de weggebruiker verantwoordelijk is voor het opvolgen van de verkeersreglementen. Naast verkeerstoezicht speelt informatie hierbij een belangrijke rol. Sensibilisatiecampagnes worden regelmatig gevoerd ter informering van de weggebruiker over gordelgebruik, snelheidslimieten en alcohol. Eén van de taken van het NTF is de informering van de weggebruiker via de media. In 2000 ging de aandacht onder meer naar 'de politionele verkeerscontroles', 'onvoldoende veiligheid voor kinderen' en 'de levensreddende rails'. Daarnaast organiseert NTF nationale opinieonderzoeken om het draagvlak voor verkeersveiligheid te vergroten en gedragsveranderingen na te gaan. In 1998⁵⁵ heeft de regering € 6,9 miljoen (SEK 65 miljoen) geïnvesteerd in een algemene informatiecampagne om een beter begrip van de verkeersveiligheid te promoten.

3.2.2.3. Draagvlak

Eén van de belangrijkste taken van de SNRA is het vergroten van het draagvlak voor verkeersveiligheid. Verkeersonveiligheid moet gezien worden als een publiek gezondheidsprobleem waarvoor tal van personen, van politicus over wegontwerper tot bedrijfsleider, een zekere verantwoordelijkheid dragen en niet meer als een negatieve bijwerking van wegverkeer. De ethische basis is dat leven en gezondheid nooit vervangen kunnen worden door andere maatschappelijke waarden. Mobiliteit moet dus geleid worden vanuit een veiligheidsstandpunt, en niet omgekeerd.

3.2.2.4. Bedrijven

Zo worden transportbedrijven aangespoord veiligheid in hun beleid op te nemen waardoor de transportkwaliteit gegarandeerd kan worden.⁵⁶ Dit kan onder meer door het installeren van systemen zoals de alcohol ignition interlocks (alcolock) in hun transportvoertuigen waardoor nuchter rijden gegarandeerd wordt. Momenteel vinden trials plaats in 100 taxi's, 100 bussen en 100 vrachtwagens. Op langere termijn is het de bedoeling dat veiligheid een competitieve factor wordt in de transportsector. Aangezien beroepschauffeurs vaak als eerste op de plaats van een ongeval zijn, worden momenteel EHBO-opleidingen voor hen georganiseerd.

3.2.2.5. Diepte-studies

Sinds 1997 voert de SNRA diepte-studies uit op elk fataal ongeval.⁵⁷ Daarbij worden alle mogelijke actoren (van wegontwerper tot werkgever van het slachtoffer) betrokken. Het doel van de analyse is preventief en oplossingsgericht, namelijk het ontdekken van mogelijke fouten in het systeem en die bijgevolg op te heffen zodat gelijkaardige ongevallen vermeden kunnen worden. De SNRA wordt direct door de politie op de hoogte gebracht wanneer een fataal ongeval zich voordoet. De basisgegevens die verzameld worden, omvatten onder meer het wegontwerp, de geldende snelheidslimiet, de eventuele snelheidsovertreding, het model, jaar en de veiligheidsspecificaties van het voertuig, details van de betrokken personen, details van de verwondingen en het politierapport. Nadien wordt uitgemaakt of het ongeval het gevolg was van het wegsysteem, van onvoldoende persoonlijke bescherming of van een serieuze overtreding.

⁵⁴ SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

⁵⁵ Ministry of Industry, Employment and Communications, 1999. 11-point programme for improving road traffic safety. Stockholm, Sweden.

⁵⁶ SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

⁵⁷ SNRA. All fatal accidents investigated: the SNRA's in-depth studies – vital data in road traffic safety work.

3.2.3. Engineering

3.2.3.1 Infrastructuur

In 1999 werd besloten het wegnetwerk zodanig aan te passen dat menselijke fouten in zekere mate opgevangen kunnen worden⁵⁸. Tal van kost-effectieve Vision Zero infrastructurele maatregelen kunnen onderscheiden worden⁵⁹. Zo worden steeds meer kruispunten omgevormd tot rotondes en worden stopborden in plaats van voorrangsborden geplaatst. Een centrale beveiligingsrail voorkomt frontale botsingen. Langs de kant van de weg worden vaste obstakels (bomen, rotsblokken) zoveel mogelijk verwijderd. Vaste verkeersborden moeten vervangen worden door buigzame. De bossen worden zoveel mogelijk omheind om grote dieren (elanden, herten,...) van de weg te houden. Op plaatsen waar de wegkant niet vrijgemaakt kan worden, dienen beveiligingsrails opgesteld te worden. In tegenstelling tot de conventionele rails vangen stalen kabelrails de wagen beter op waardoor de kans op terugkaatsing in het verkeer geminimaliseerd wordt. Snelheidslimieten moeten bepaald worden door het technisch niveau van voertuig en weg zodat deze het tolerantieniveau van het menselijk lichaam niet overschrijden. Hoe veiliger de wegen en voertuigen, hoe hoger de snelheidslimieten mogen liggen. Op basis van deze bepalingen en de afgeleide snelheidslimieten kunnen wegen hiërarchisch ingedeeld worden⁶⁰:

- Ononderbroken Weg (70 km/u, soms 50 of 90 km/u);
- 50/30 Straat (hoofdstraat);
- 30 Straat (residentieel gebied, rond scholen);
- Straat met wandelsnelheid (woonerf);
- Wagenvrije Zone (wegen voor voetgangers en fietsers, voetpad, fietspad etc.).

Per wegtype wordt uitleg gegeven over de functie, het verwachte gedrag en het wegontwerp. Op termijn moet het wegtype duidelijk onderscheidbaar zijn door het ontwerp zodat de weggebruiker direct weet welk gedrag verwacht wordt (snelheid) en welk gedrag van andere weggebruikers verwacht kan worden. Deze redenering komt overeen met die van 'Duurzaam Veilig' in Nederland.

Op termijn wordt gestreefd naar de nationale implementatie van deze maatregelen. De SNRA heeft in 2000 een lijst opgesteld die 3.600 km weglengte aanduidt waar het grootste aantal verkeersdoden en -gewonden vallen. Deze wegen worden als eerste aangepakt.

De Vision Zero maatregelen in de bebouwde kom⁶¹ hebben vooral betrekking op de verlaging van de snelheidslimiet op banen waar zwakke weggebruikers en gemotoriseerd verkeer samen voorkomen. De 50 km/u straten dienen vervangen te worden door 50/30 km/u straten, 30 km/u straten of wandelstraten. Drempels en rotondes kunnen de aanpassing aan de snelheidslimiet verzekeren. Sinds 1 mei 2000 hebben voetgangers op zebra's steeds voorrang. In 2000⁶² hebben een 150- à 200-tal gemeenten hun

⁵⁸ SNRA, 2000. Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000.

⁵⁹ SNRA. "Vision Zero" – from concept to action.

⁶⁰ Wrangborg, P., 2001. The new approach to traffic planning and street design – growth, account and implementation. SNRA

⁶¹ SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

⁶² SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

stratennet aangepast aan de "Lugna gatan"⁶³ (Kalme straten) planning van de SNRA. De SNRA steunt en spoort de lokale autoriteiten aan tot de aanpassing van hun wegennet door vergaderingen met experts en seminaries te organiseren. Er wordt niet dwingend opgetreden. Daarnaast worden 'goede voorbeelden' van gemeentelijke Vision Zero projecten nationaal verspreid (bvb. "Op Weg naar Vision Zero" in Trollhättan⁶⁴, bijlagenbundel). De SNRA en de Nationale Politie moeten, in samenwerking met de Nationale Associatie van Lokale Autoriteiten, de gemeentelijke vorderingen opvolgen en evalueren. Het openbaar vervoer dient naast het wandelen en fietsen een meer competitieve transportmodus te worden in de stedelijke gebieden. De ruimte moet dermate ingericht worden dat personen deze modi gebruiken in plaats van hun wagen (ruimtelijke ordening) en informatieborden moeten details over vertrekuren van trein, tram en bus weergeven. Sommige bedrijfsleiders geven geldcompensaties aan werknemers die per fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het werk gaan. De huidige Zweedse belastingswetgeving regelt echter niets in dit opzicht. De samenwerking tussen de lokale inwoners en de publieke autoriteiten om levensgevaarlijke plaatsen/situaties te detecteren, wordt zoveel mogelijk aangemoedigd.

3.2.3.2. Technologie

Naast de infrastructurele maatregelen, pleit de overheid voor meer gebruik van nieuwe technologie zoals het elektronisch rijbewijs. Momenteel lopen verschillende projecten rond het gebruik van ISA⁶⁵, alcolock, de gordel-reminder en verkeersborden die feedback geven⁶⁶. Zweden neemt ook deel aan de EuroNCAP (European New Car Assessment Program) die de voertuigveiligheid bij verschillende soorten ongevallen nagaat en de EuroRAP (Road Assessment Programme) die de veiligheidskwaliteit van wegen analyseert en de sterkwaliteit vastlegt.

3.2.4. Enforcement

3.2.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen

Verschiedende veiligheidsmaatregelen zijn verplicht. Gordelgebruik is overal verplicht in de wagen. Voor kinderen onder de 7 jaar moet een kinderzitje gebruikt worden. Achterwaartse kinderzitjes mogen niet gebruikt worden in wagens met een zij-airbag. In 2000 droeg 90% van de bestuurders en 92% van de passagiers vooraan een gordel. Eén van de Vision Zero maatregelen betreft de algemene installatie van gordel-reminders in voertuigen. Alle voertuigen moeten minstens met gedimde lichten rijden, dag en nacht, en van 1 december tot 31 maart moeten speciale winterbanden gebruikt worden. Alle motor- en bromfietzers moeten een helm dragen. De fietshelm is (nog) niet verplicht doch tal van inspanningen (campagnes) worden geleverd om het gebruik ervan te vergroten.

3.2.4.2. Snelheid

⁶³ Dit is een compilatie van voorbeelden en advies als leidraad voor gemeenten bij het verbeteren van hun verkeersveiligheid. De categorisatie o.b.v. de snelheidslimieten wordt als basis gebruikt.

⁶⁴ En route to Vision Zero: national project in Trollhättan (2000-2001): De straten zijn aangepast volgens de principes van Vision Zero en extra veilige wagens kunnen gehuurd worden voor getestritten door het circuit. Het project demonstreert Vision Zero in realiteit en toont aan dat kost-effectieve maatregelen radicaal de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

⁶⁵ In de gemeenten Umea, Borlange, Lidköping en Lund, in totaal zullen 5.500 systemen geïnstalleerd worden.

⁶⁶ In het noorden van Zweden, rond gevaarlijke kruispunten. Deze borden signaleren de snelheid per voertuig en waarschuwen bij snelheidsovertreding.

Binnen Vision Zero⁶⁷ moeten snelheidslimieten aangepast worden aan de menselijke tolerantie voor mechanische krachten. Op plaatsen waar voetgangers en voertuigen in aanraking kunnen komen, moet de snelheid beperkt worden tot 30 km/u. Op kruispunten waar wagens zijdelings op elkaar kunnen inrijden, mag de snelheid de 50 km/u niet overschrijden. De maximale snelheid is 70 km/u op wegen waar frontale botsingen mogelijk zijn en waar noch zijdelingse noch frontale accidenten kunnen voorkomen, kan een snelheid tot 100 km/u aanvaard worden. Randvoorwaarden zijn een goed voertuigontwerp en -onderhoud en 100% gebruik van de veiligheidsmaatregelen. In 2000⁶⁸ werden 26.000 rijbewijzen ingetrokken, voornamelijk te wijten aan snelheidsovertredingen (12.247). In totaal werden 143.004 snelheidsovertredingen gerapporteerd. Sinds 2000 zijn de SNRA en de Nationale Politie in het kader van Vision Zero gestart met trials met geautomatiseerde snelheidscamera's. De weggebruikers worden geïnformeerd over de aanwezigheid van deze camera's. Een nationale informatiecampagne loopt samen met deze geïntensiveerde controle.

3.2.4.3. Alcohol

Zweden heeft een heel strikte wetgeving rond rijden onder invloed. De legale bloedalcoholconcentratie (BAC) bedraagt 0,2 promille. De politie mag ademhalingstests uitvoeren zonder vermoeden van alcoholgebruik. De mildste straf is een geldboete en een korte intrekking van het rijbewijs.⁶⁹ Bij een BAC boven 1,0 promille krijgt men een gevangenisstraf, wordt het rijbewijs ingetrokken en moet men een nieuwe rijtest afleggen. Deze straffen zijn over het algemeen goed geaccepteerd door de Zweden. Zij percipiëren rijden onder invloed als een zware misdaad. In 2000 rapporteerde de politie 16.523 bestuurders onder invloed van alcohol. In totaal werden 1.108.493 ademhalingstests uitgevoerd.

3.2.4.4. Handhavingsbeleid

De Onderzoekscommissie⁷⁰ herziet momenteel de reglementering inzake het niet naleven van de verkeersregels en zal wijzigingen voorstellen in het perspectief van Vision Zero.

3.2.5. Implementatie en evaluatie

3.2.5.1. Budgettering

In 1999 verdeelde de SNRA € 162,2 miljoen (SEK 1.521 miljoen) staatssubsidies over de lokale autoriteiten, organisaties en private wegautoriteiten.⁷¹ Daarvan werd € 47,2 miljoen (SEK 443 miljoen) geïnvesteerd in openbaar vervoer infrastructuur en ging € 94,7 miljoen (SEK 888 miljoen) naar stedelijke aanpassingen. In april 1999 besloot de

⁶⁷ Tingvall, C. & Haworth, N., 1999. Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sept. 1999.

⁶⁸ SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

⁶⁹ Swedish Institute, 2000. Fact sheet on Sweden: Road safety in Sweden.

⁷⁰ 'Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility'

⁷¹ SNRA, 2000. Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000.

regering € 42,6 miljoen (SEK 400 miljoen) per jaar gedurende de periode 1999-2003 te investeren in specifiek fysieke verkeersveiligheidsmaatregelen. De maatregelen moesten kost-effectief zijn en geconcentreerd op de gevaarlijkste wegen. Voor deze maatregelen gaf de SNRA in 1999 reeds in totaal € 87,4 miljoen (SEK 820 miljoen) uit.

In 2000 werd in totaal € 283,9 miljoen (SEK 2.661 miljoen) geïnvesteerd in het staatswegennet, waardoor een bijkomende 112 km weglengte aangepast werd aan de normen beschreven in het National Road Management Plan 1998-2007.⁷² Voor de andere nationale wegen en de gewestswegen werd € 323,8 miljoen (SEK 3.035 miljoen) gespendeerd. € 131,6 miljoen (SEK 1.234 miljoen) werd primair verdeeld over de implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen.

3.2.5.2. Evaluatie

Beleidsonderzoek door de Onderzoekscommissie over de nieuwe gedeelde verantwoordelijkheid in de verkeersveiligheid adviseert de opstelling van een nationale Inspectiedienst voor het wegverkeer (20-30 personen), verdeeld over verschillende lokale bureaus, met als taken⁷³:

- Algemene en specifieke evaluaties en enquêtes;
- Toezicht op de systeemontwerpers bij het voeren van diepte-studies van ongevallen en bij hun besluitvorming over maatregelen;
- Opstelling van regels en reglementeringen voor de vereisten van een systeem van kwaliteitsgarantie voor verkeersveiligheid;
- Onderzoek en ontwikkeling.

De SNRA is verantwoordelijk gesteld voor de implementatie van een nieuw informatiesysteem voor verkeersgewonden en -ongevallen, namelijk STRADA (zie bijlagenbundel).

3.3. Nederland

3.3.1. Inleiding

3.3.1.1. Beleidsplan

⁷² SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

⁷³ Secretary Matts-Ake Belin, 2000. Shared Responsibility for Road Safety. Swedisch Official Report, Submitted by the Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, Stockholm 2000.

Nederland⁷⁴ heeft in haar Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) volgende doelstellingen vooropgesteld tegen het jaar 2010: maximum 750 verkeersdoden en 14.000 ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. Dit betekent een daling met 30%, respectievelijk 25% ten opzichte van het aantal verkeersdoden en -gewonden in het jaar 1998. De maatregelen om die doelstellingen te halen, kaderen binnen de 'Duurzaam Veilig' visie die stelt dat de *kans op actieve fouten van weggebruikers verkleind dient te worden door op een consistente en systematische manier latente fouten uit het wegverkeerssysteem te halen*. Daar waar het startprogramma Duurzaam Veilig (1997-2001) de nadruk legde op concrete infrastructurele projecten benadert Duurzaam Veilig fase 2 (2003-2010) de verkeersveiligheid op een meer integrale manier, namelijk door zicht te richten op de verkeersdeelnemer (opleidingen, voorlichting/communicatie, handhaving, beperking alcohol, drugs, medicijnen, etc.) en op de context van de verkeersdeelnemer (infrastructuur, voertuigveiligheid, verkeersmanagement, werkgevers, sociale groepen, ruimtelijke ordening, algemeen mobiliteitsbeleid, etc.). Naar aanleiding van het Decentralisatie-convenant (1994) wordt het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland zoveel mogelijk decentraal gevoerd: de rijksgesubsidieerde provinciale en gemeentelijke overheden krijgen een initiërende en coördinerende rol. Zij zijn primair verantwoordelijk voor het beheer van hun wegen en dienen in samenwerking met private partijen en maatschappelijke organisaties optimale inspanningen te leveren ter verhoging van de veiligheid. Alle provincies en *kaderwetgebieden* moeten tegen 2004 in hun integrale Regionale/Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP/PVVP) aangeven hoe zij hun, in onderling overleg afgesproken regionale doelstellingen, zullen halen tegen 2010. Elk plan moet minstens de essentiële onderdelen van het beleid bevatten⁷⁵, daarnaast kan men deze plannen vrij invullen met projecten inzake educatie, informatie, infrastructuur, technologie en handhaving. De implementatie van maatregelen wordt voorafgegaan door een effecten- en kosteneffecten-analyse⁷⁶.

3.3.1.2. Actoren

De aanpak van het NVVP is decentraal⁷⁷. Op basis van het Decentralisatie-convenant Verkeersveiligheid (1994) legde het Rijk een groot deel van haar taken neer bij de regio. Een belangrijke regierol ligt bij de provincies en kaderwetgebieden die elk een Regionaal/Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV/POV) opgericht hebben. Tegen 2004 moeten de 12 provincies en 7 kaderwetgebieden in overleg met alle overheden en partners integrale Regionale / Provinciale Verkeersveiligheidsplannen (RVVP/PVVP) ontwikkeld hebben met duidelijke weergave van de doelstellingen, de maatregelenpakketten, de projecten, de partners en de randvoorwaarden. Voor wat de inhoud van deze plannen betreft, is er geen enkele centrale controle, zolang de afgesproken regionale doelstellingen maar gehaald worden. Voor de vertaling van de nationale doelstellingen naar de regionale doelstellingen is een werkgroep in het leven geroepen, met vertegenwoordigers uit de vier bestuurslagen: Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Er wordt rekening gehouden met het inwonersaantal en de verwachte bevolkingsgroei per regio. Op lokaal niveau dienen de 504 gemeenten in hun Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerbeleid aan te geven hoe zij concreet invulling zullen geven aan de provinciale/regionale verkeers- en vervoersplannen. De

⁷⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid.*

⁷⁵ Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel B: Planologische kernbeslissing: Essentiële onderdelen en plankarten.*

⁷⁶ *De kosten en kosten-effectiviteit van NVVP-maatregelen.* SWOV-schrift 84, December 2000.

⁷⁷ Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid.*

Rijksoverheid vervult binnen het regionaal verkeersveiligheidsbeleid de taak van faciliterend leiderschap. Daarnaast zorgt het Rijk voor kennisverspreiding, de veiligheid op de Rijkswegen en de decentrale financiering. Voor de subsidiëring geldt dat 50% door het Rijk en 50% door de decentrale overheden gedragen wordt.

3.3.1.3. *Nederland in cijfers*

In 2001⁷⁸ bedroeg het aantal geregistreerde personenwagens in Nederland 6.539.212. Zij delen de baan met 755.977 bestelauto's, 83.458 vrachtauto's, 59.828 trekkers en 11.374 autobussen. De totale lengte van de fietspaden en -stroken bedroeg in 1998 19.200 kilometer. De totale netlengte van de spoorwegen bedroeg in 1999 2.808 kilometer. De dichtheid van het wegennet bedraagt 439 km/100 km².

Landoppervlakte (km ²)	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
41.526	15.864	7.927	6.539
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
116.500 (1999)	59.000 (1999)	57.500 (1999)	2.200 (1999)
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
122.530 (1999)	97.990 (1999)	-	-

Nederland in cijfers (2000)⁷⁹.

3.3.2. **Education**

3.3.2.1. *Verkeerseducatie*

Een voorwaarde voor veilig verkeersgedrag is een adequaat kennis- en vaardigheidsniveau. De rijksoverheid legt het gewenste minimumniveau van kennis, inzicht, rijvaardigheid en rijgeschiktheid vast in twee juridische kaders, namelijk in dat van de onderwijsdoelen en dat van de wettelijke exameneisen⁸⁰. In het basisonderwijs zijn twee kerndoelen voor Verkeer opgenomen: ten eerste 'de leerlingen kennen de verkeersregels en de betekenis van de verkeersborden en kunnen die kennis toepassen als ze deelnemen aan het verkeer', ten tweede 'de leerlingen kunnen op een veilige manier deelnemen aan het verkeer als voetganger, fietser en als zelfstandig gebruiker van het openbaar vervoer'. Deze kerndoelen zijn binnen het leergebied 'Gezond en zelfredzaam gedrag' opgenomen⁸¹. De effectieve uitwerking ervan varieert per school. Sommige gemeenten huren een verkeersleerkracht in. Aangezien de basisschoolcurricula niet veel plaats meer bieden voor verkeerseducatie hopen de Ministeries van Onderwijs

⁷⁸ Kerncijfers mobiliteit 2001: Site: www.vianed.nl

⁷⁹ IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

⁸⁰ Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid.*

⁸¹ Kerndoelen basisonderwijs 1998: <http://www.minocw.nl/kerndoelen/kern.doc>

en van Verkeer en Waterstaat via een grootschalig leerlingenonderzoek⁸² besluiten te kunnen trekken voor een soepele educatiemethode.

3.3.2.2. Rijopleiding

Rijscholen zijn verantwoordelijk voor de praktische en indien *gewenst of verplicht* de theoretische rijopleiding.⁸³ Gemiddeld wordt 35 uur praktische training gevolgd bij een professioneel gekwalificeerd instructeur, doch er is geen minimum aantal lesuren nodig alvorens de rijtest te mogen afleggen. Teneinde op 18 jaar het rijbewijs (B) te ontvangen, moet men slagen in een theorie- en praktijkexamen. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is verantwoordelijk voor de examens en gaat tevens de *lichamelijke en geestelijke rijgeschiktheid* na. In de loop van 2002 zullen verkeersinzichtsvragen aan het huidige theoretische examen toegevoegd worden. Sinds 30 maart 2002 is het beginnerrijbewijs ingevoerd waardoor jonge bestuurders gedurende 5 jaar strafpunten kunnen oplopen voor zware overtredingen.⁸⁴ Het rijbewijs wordt geschorst als iemand voor de derde maal door de politie is aangehouden en veroordeeld. Blijkt uit het daaropvolgende verplichte rijvaardigheidsonderzoek (bij het CBR) dat de beginnende bestuurder niet rijvaardig is, dan wordt het rijbewijs ongeldig verklaard en moet de persoon opnieuw een volledig examen afleggen. Personen vanaf 65 jaar krijgen om de 5 jaar een nieuw rijbewijs mits medische goedkeuring. Vanaf eind 2002 zal ook een praktisch rijexamen voor de bromfiets ingevoerd worden.

3.3.2.3. Campagnes

Naast de binnenschoolse verkeerseducatie stimuleert het project 'Permanente Verkeerseducatie'⁸⁵ ook tal van buitenschoolse activiteiten met als doel verkeersdeelnemers van jong en oud vertrouwd te maken met kennis, vaardigheden en verantwoordelijkheden om zich veilig te gedragen in het verkeer. De decentrale overheden kunnen dergelijke maatregelen opnemen in hun integrale RVVP/PVVP. Momenteel wordt een vervolproef van het regionaal project 'Rijbewijs-in-stappen' (Gelderland) gefinancierd door het Rijk⁸⁶.

Voorlichting en communicatie zijn essentieel om verkeersdeelnemers te informeren over nieuw of gewijzigd beleid maar ook over verkeersveilig gedrag op zich. Tal van campagnes worden jaarlijks nationaal gevoerd. Het Meerjarenprogramma Communicatie-Verkeersveiligheid loopt parallel aan het Beleidsplan van de Nederlandse Politie en geeft voor de periode van 2002 tot 2007 de planning weer van communicatie-activiteiten en de verhoogde verkeershandhaving die daarop aansluit.⁸⁷ De nationale campagnes worden ondersteund door regionale activiteiten gericht op het thema. Specifieke regionale campagnes kunnen in de regionale integrale maatregelenpakketten opgenomen worden. Teneinde het draagvlak voor verkeersveiligheid algemeen te vergroten, zal een

⁸² Dit onderzoek omvat een nulmeting van kennisniveau en houding ten opzichte van verkeer en verkeersveiligheid.

⁸³ Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

⁸⁴ Site van het CBR: www.cbr.nl

⁸⁵ Vissers, J., 2000. *Permanente Verkeers Educatie: De koers voor de periode 2000 t/m 2010*. – rapportnummer. TT00-3. Veenendaal, Traffic Test.

⁸⁶ Site van het CBR: www.cbr.nl/vervolg/vervolg.asp?ID=74491

⁸⁷ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

koepelcampagne uitgewerkt worden die de rode draad doorheen de verschillende afzonderlijke campagnes weergeeft.

3.3.2.4. Bedrijven

Met het project Safety Culture geeft de overheid een kwaliteitsimpuls aan vervoersbedrijven die moet leiden tot garanties voor inspanningen op het gebied van veiligheid. Hetzelfde tracht men te verwezenlijken met het zakelijk personenverkeer.

3.3.3. Engineering

3.3.3.1. Infrastructuur

Wat de weginfrastructuur betreft, wordt gestreefd naar een duurzaam veilige weginrichting⁸⁸, waaronder men verstaat dat elke weg één duidelijke functie en vormgeving heeft zodat duidelijk is welk gedrag van de verkeersdeelnemer verwacht wordt en dat de combinatie van te grote snelheids-, massa- en richtingsverschillen vermeden moet worden. Vijf wegcategorieën worden onderscheiden: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. In het Startprogramma Duurzaam Veilig⁸⁹ lag de nadruk op de duurzaam veilige inrichting van de wegvakken. Het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek) heeft aanbevelingen gedaan over de vormgeving, doch in plaats van deze rigide op te volgen, zal in overleg met de verschillende overheden en op elementair niveau een pakket essentiële kenmerken⁹⁰ opgesteld worden waar iedereen zich aan moet houden. Het doel is dat het wegtype direct aangeeft wat van de weggebruiker verwacht wordt en wat de weggebruiker kan verwachten, in termen van verkeersdeelnemers, wegontwerp. Het besef groeit dat het Verkeersveiligheidsbeleid ingebed moet worden in andere beleidsdomeinen zoals de Ruimtelijke Ordening.⁹¹ Een mobiliteitstoets voor ruimtelijke plannen zal ontwikkeld worden waardoor de decentrale overheden geholpen worden om in hun ruimtelijke plannen rekening te houden met verkeer en vervoer. Hoewel de provincies en kaderwetgebieden vrij zijn in de bepaling van hun ruimtelijke plannen, dwingt het Rijk enkele minimale ruimtelijke eisen af door de opname van maatregelen met een ruimtelijke relevantie in de NVVP-essentiële onderdelen. Het startprogramma Duurzaam Veilig gaf de aanzet tot verschillende infrastructurele maatregelen⁹² zoals de categorisering in verkeersaders en verkeersluwe gebieden, de verlaging van de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 km/u, de uniforme voorrang op rotondes en de duidelijke voorrangsinformering op verkeersaders. Daarnaast werd aangevangen met de uitbreiding van de 30 km/u- en de 60 km/u-zones die op termijn met minimaal 12.000 km, respectievelijk 3000 km weglengte verlengd moeten zijn. Voor deze maatregelen, en zeker voor de reglementaire bepalingen in residentiële gebieden, bestaat geen centrale regelgeving aangezien de lokale implementatie sterk afhangt van de specifieke ruimtelijke situatie. Ook werd door

⁸⁸ SWOV rapport R-2001-28

⁸⁹ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

⁹⁰ Onder andere wegmarkering, bebording,...

⁹¹ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

⁹² COVER-evaluatie: Achtergronddocument Startprogramma Duurzaam Veilig. 29 juni 2001.

een nationale wetwijziging de bromfiets binnen de bebouwde kom op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u of lager verplaatst naar de rijbaan en heeft langzaam verkeer sinds kort altijd voorrang van rechts.

3.3.3.2. Zwarte punten

Voor de aanpak van zwarte punten op rijkswegen is een risico-atlas ontwikkeld die aan de hand van kleuren het risico weergeeft.⁹³ Vier indicatoren worden onderscheiden:

aantal gewonden per kilometer weglengte;

- aantal gewonden per voertuigkilometers;
- aantal doden per kilometer weglengte;
- aantal doden per voertuigkilometers.

Wegvakken die op de vier indicatoren rood scoren, worden na afweging van de kosten-baten⁹⁴ als eerste aangepakt. Uit black-spots analyses blijkt echter dat ongevallen steeds vaker verspreid over het wegennet voorkomen. De stapsgewijze duurzaam veilige inrichting van het wegennet werkt hier het best op in.

3.3.3.3. Technologie

Verder wil het Nederlandse Rijk de verkeersveiligheid bevorderen door veiligheidseisen te bepalen voor voertuigen teneinde het letselrisico voor zwakkere verkeersdeelnemers te verminderen (o.a. veiliger voorzijden van wagens, dodehoekspiegel, wiplash-preventie, betere botscompatibiliteit van voertuigen). Onderzoek naar nieuwe technologieën wordt gestimuleerd: ISA, Black Box, alcoholslot⁹⁵, externe voertuigcontrole.

3.3.4. Enforcement

3.3.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen

Wat de veiligheidsmaatregelen in voertuigen⁹⁶ betreft, is het gebruik van de autogordel vooraan en achteraan verplicht. Voor passagiers kleiner dan 1,50 meter en jonger dan 12 jaar geldt dat het kinderzitje vooraan verplicht is en achteraan enkel indien er één voorhanden is. Brom- en motorfietsers dienen een gekeurde helm te dragen en nog voor het einde van 2002 zal de dodehoekspiegel verplicht zijn voor vrachtwagens. Sinds 1 oktober 2001 moeten nieuwe vrachtwagens voorzien zijn van een dodehoekspiegel of -camera.

3.3.4.2. Alcohol

De legale BAC bedraagt 0,5 promille. In 1992 werden de straffen voor rijden onder invloed verzwaard. Overtreders met een BAC van 0,8 promille en meer worden sinds 2002 door de rechtbank verplicht tot het volgen van de cursus Educatieve Maatregel

⁹³ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

⁹⁴ Verhouding van het absolute aantal ongevallen tot het totale wegverkeer op die plaats.

⁹⁵ Alcohol Interlock Implementation in the European Union: Feasibility Study, SWOV.

⁹⁶ Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Verkeersborden en Verkeersregels in Nederland. Site: 'Van A naar Beter'.

Alcohol en Verkeer (EMA).⁹⁷ Voor beginnende chauffeurs is de drempel om naar die cursus gestuurd te worden, verlaagd tot 0,5 promille. Momenteel zijn besprekingen aan de gang over de verlaging van de wettelijke BAC limiet voor chauffeurs met een beginrijbewijs tot 0,2 promille. Jaarlijks wordt ongeveer 1 op 16 voertuigen gecontroleerd op rijden onder invloed.

3.3.4.3. Snelheid

Per wegcategorie⁹⁸ worden verschillende snelheidslimieten aangegeven: binnen de bebouwde kom bedraagt de algemene snelheid 50 km/u, doch dit kan variëren tussen de 30 en 70 km/u, buiten de bebouwde kom geldt de algemene snelheidslimiet van 80 km/u en op de autowegen en autosnelwegen bedraagt de limiet 100, respectievelijk 100-120 km/u. De decentrale overheden kunnen deze nationale bepalingen aanpassen naargelang de ruimtelijke situatie. Momenteel worden de 30 km/u zones sterk uitgebreid. Het grootste deel van de snelheidscontroles gebeurt met behulp van radar, maar ook andere technieken worden gebruikt. De gewone flitspaal kan 400 of 800 opnamen maken. Laserguns worden regelmatig gebruikt aangezien deze gemakkelijk inzetbaar zijn⁹⁹. In 1999 werden 6,3 miljoen pv's uitgeschreven waarvan 4,4 miljoen voor overdreven snelheid.

3.3.4.4. Fiscale voordelen

Een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen in de wagen zijn vrijgesteld van de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen¹⁰⁰ (BPM) zoals de route-planner en zij-airbags. Het gebruik van andere vervoersmodaliteiten zal gestimuleerd worden door de invoering in 2004 van de kilometerheffing voor personenwagens waardoor niet het bezit maar het gebruik belast zal worden.

3.3.4.5. Handhavingsbeleid

Het Meerjarenprogramma Communicatie-Verkeersveiligheid¹⁰¹ loopt parallel aan het Beleidsplan van de Nederlandse Politie (2002-2007). Per campagne wordt in samenspraak met de politiekorpsen de handhaving met betrekking tot het specifieke thema geïntensiveerd. Met het startprogramma Duurzaam Veilig¹⁰² werden regioprojecten uitgewerkt ter intensivering van de verkeershandhaving (regionale plannen verkeershandhaving). Hiervoor worden in alle politieregio's regionale handhavingsteams ingezet. Aangezien handhaving integraal deel uitmaakt van de regionale maatregelenpakketten dienen de handhavingsprioriteiten in samenspraak tussen politie, Openbaar Ministerie en lokale besturen vastgesteld te worden.

⁹⁷ Drs. R.C. Nägele en Drs. J.A.M.M. Vissers. *Educatieve Maatregel Alcohol – Verkeersdelicten*. Blauwdruk. Rapportnummer TT94-61.

⁹⁸ Site van SWOV of SWOV-rapport R-2001-28.

⁹⁹ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

¹⁰⁰ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

¹⁰¹ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

¹⁰² Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid*.

Teneinde de werklast van politie, Openbaar Ministerie en rechter te verlichten werd in 1992 de wet 'Administratiefrechtelijke afhandeling Verkeersvoorschriften'¹⁰³, of nog de 'Wet Mulder', van kracht. Lichte overtredingen worden op die manier gedepenaliseerd en afgehandeld door middel van het betalen van een geldsom, binnen de vier maanden na ontvangst van de bekeuring. De aangeschrevene moet het initiatief nemen om binnen een bepaalde termijn het proces van aanvechting van de boete op te starten. Gebeurt dit niet, dan wordt de boete automatisch opgestuurd. Zware overtredingen worden door de rechter afgehandeld. Seponering komt quasi niet voor aangezien lichte overtredingen automatisch verwerkt worden en de rechter enkel over de zware overtredingen beslist. Naast de bestraffing van negatief verkeersgedrag worden ook regelmatig door het 3VO (Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie) beloningsacties op touw gezet, bijvoorbeeld met betrekking tot gordeldracht, waarbij cadeaus (bloemen, cadeaubonnen,...) uitgedeeld worden.

3.3.5. Implementatie en evaluatie

3.3.5.1. Budgettering

De Rijkssubsidie voor het Startprogramma Duurzaam Veilig¹⁰⁴ (1997-2001) bedroeg € 180 miljoen, waarmee de decentrale overheden het – voornamelijk infrastructureel – maatregelenpakket konden/kunnen implementeren. De andere 50% wordt door de provincies en kaderwetgebieden gedragen. Enkel de door de Regionale Directies van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde regionale projecten konden hiervoor in aanmerking komen. Voor de interim-fase Duurzaam Veilig (2001-2003) maakte het Rijk € 60 miljoen vrij om de regionale overheden te stimuleren om zelf gekozen verkeerveiligheidsbevorderende maatregelen te nemen. Subsidies worden verdeeld op basis van het aantal inwoners in een provincie, rekening houdend met de verwachte bevolkingsgroei. Om de nationale doelstelling tegen 2010 te kunnen halen, moet Duurzaam Veilig fase 2 (2003-2010) volledig uitgewerkt worden. De hiervoor vereiste Rijksfinanciering bedraagt € 2,2 miljard. De kans dat dit bedrag voorhanden zal zijn, is klein. Als gevolg daarvan heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met de decentrale overheden afgesproken welk maatregelenpakket tot 2010 in ieder geval uitgevoerd zal worden. In het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) worden de projecten beschreven die zeker gesubsidieerd zullen worden. Het betreft vooral afspraken in verband met bereikbaarheid, en in mindere mate verkeersveiligheid. Bij elke nieuwe kabinetsperiode vindt besluitvorming plaats over investeringen in de economische structuur, waaronder infrastructuur. Gelden uit verschillende inkomstenbronnen worden dan verdeeld door het ICES (Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking). Het NVVP is op dat circuit aangesloten en heeft het project Duurzaam Veilig ingediend. Aangezien het huidige ICES-budget tegenvalt, is de kans klein dat het Rijk de volledige € 2,2 miljard zal kunnen investeren. Bij de verdeling van de rijksmiddelen over de regio's zal tijdens Duurzaam Veilig 2 rekening gehouden worden met meerdere verdeelsleutels (bvb. bodemgesteldheid, inwonersaantal, mate van verstedelijkt oppervlak). Er is enkel centrale controle op de inhoud van de projecten. Het Rijk betaalt mee aan de implementatie van de regionale maatregelenpakketten via de Gebundelde Doeluitkering, een algemeen fonds voor regionale en lokale infrastructuur. Op die manier worden decentrale MIT-projecten onder de € 12 miljoen gesubsidieerd. Duurdere projecten moeten voorgelegd worden aan het Ministerie van

¹⁰³ Barel, M., 1993. *Hoofdlijnen van de wet Mulder*. Studiepocket Strafrecht 24. W.E.J. Tjeenk Willink Zwolle.

¹⁰⁴ Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

Verkeer en Waterstaat. De aparte financieringsregeling voor de ROV/POV's zal stopgezet worden tegen 2004. Vanaf dan zal de Rijkssubsidie voor verkeersveiligheid integraal gestort worden in de Gebundelde Doeluitkering. De idee hierachter is dat het Rijk enkel inspraak heeft in de bepaling van de regionale verkeersveiligheidsdoelstellingen en dat de maatregelenpakketten vrij in te vullen zijn door de regionale overheden, zolang de afgesproken doelstellingen maar bereikt worden. In die zin is het belangrijk dat de regio's een totaalbeeld hebben van het budget dat zij kunnen verdelen over allerhande projecten.

3.3.5.2. Evaluatie

De NVVP-monitor¹⁰⁵ is een gezamenlijk project van alle overheden die de concrete maatregelen analyseert, controleert en evalueert zodat bijsturingen mogelijk zijn. De Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVVB) heeft ingestemd met de voorgestelde keuze van indicatoren om het effect van het beleid te meten. Daarvoor is aansluiting gezocht bij de essentiële onderdelen van het beleid (deel B) van de NVVP. De monitor NVVP zal gezamenlijk opgesteld worden door de monitors van iedere afzonderlijke overheidslaag. Het Rijk publiceert jaarlijks de voortgang van de activiteiten van het NVVP in het jaarverslag van het departement. Daarnaast wordt in de tweejaarlijkse actualisering van de NVVP-beleidsagenda (deel C) verslag gedaan van de resultaten en van de voortgang van de aangekondigde acties. De provincies en kaderwetgebieden publiceren jaarlijks een monitor over respectievelijk de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen en de gemeenten publiceren zo mogelijk jaarlijks de resultaten van de eigen beleidsinspanningen. Via een nationaal platform inzake monitoring kunnen de verschillende overheden hun monitor afstemmen op elkaar. De specifieke monitoring van de verkeersveiligheid richt zich op het aantal slachtoffers, de handhaving, nieuwe infrastructuur, technologie en vervoer van gevaarlijke stoffen.

In 2006 zal een grote evaluatie van Duurzaam Veilig 2 plaatsvinden waarbij men de ontwikkeling zal analyseren zodat bijsturingen tijdig kunnen gebeuren.

3.4. Denemarken

3.4.1. Inleiding¹⁰⁶

3.4.1.1. Beleidsplan

In 1988 lanceerde de Danish Road Safety Commission (opgericht door de Minister van Transport en samengesteld uit onder meer leden van het Deense Parlement, vertegenwoordigers van ministeries, van provincies en gemeenten, vertegenwoordigers van organisaties en talrijke deskundigen), die de Minister van Transport adviseert op het vlak van de verkeersveiligheid, het eerste Nationale Actieplan voor de Verkeersveiligheid 1989-2000. De bedoeling van dit plan was het aantal doden en gewonden tegen 2000 met 40% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1986-1987. De doelstelling was gespreid over 3 periodes: een vermindering met 15% in de eerste drie jaar, met 15% de volgende 3 jaar en met 10 tot 15% de laatste zes jaar. De nadruk lag vooral op snelheid, bestuurders onder invloed, fietsers en kruispunten. Sommige maatregelen werden ingesteld en gefinancierd door de Staat: verplichte gordeldracht in autobussen; verplicht steeds de lichten te laten branden tijdens het rijden; regelmatige veiligheidscampagnes in combinatie met verhoogde politiecontrole (gordel, alcohol,

¹⁰⁵ Monitor NVVP: Opzet

¹⁰⁶ The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

snelheid). Andere werden lokaal geïmplementeerd: informatiecampagnes, elimineren van zwarte punten, gedifferentieerde snelheidsbeperkingen in stedelijk gebied, aanpassing van de kruispunten. Daarnaast werden verschillende maatregelen die niet in het plan stonden, ingevoerd zoals de verplichte fietsreflectoren, hogere boetes voor rijden onder invloed en de verlaging van de legale BAC van 0,8 naar 0,5 promille. Ook werd beslist dat provinciale en gemeentelijke verkeersveiligheidsprojecten voor 50% gefinancierd zouden worden door de Staat. Niet alle maatregelen werden gerealiseerd en de doelstellingen werden niet gehaald.¹⁰⁷

In 2001 kwam er een nieuw Nationaal Plan 2001-2012 met als doelstelling: «Elk ongeval is er één te veel», geïnspireerd op Vision Zero in Zweden. De visie betekent dat alle overheden – nationaal en lokaal – verplicht zijn hun best te doen in de planning, ontwerp, constructie en onderhoud van verkeersvoorzieningen om ongevallen te voorkomen. De doelstelling bestaat erin het aantal doden en zwaargewonden tegen 2012 met 40% te verminderen ten opzichte van 1998 (2012: max. 300 doden en max. 2.443 zwaargewonden). In tegenstelling tot het eerste Plan wordt niet meer op alle gewonden gemikt, maar op de zwaargewonden (de maatregelen tegen laatstgenoemden zullen ook een uitwerking hebben op de eerst genoemden).

Er wordt bedoeld op maatregelen die het aantal zware ongevallen verminderen, d.w.z. ongevallen met fietsers, voetgangers en jongeren. In werkelijkheid is dat moeilijker, want het feit dat er bij een ongeval licht- of zwaargewonden vallen, kan toe te schrijven zijn aan het toeval.

De strategie richt zich op 5 punten:

- “verkeersveiligheid begint bij uzelf”;
- inspanningen op individueel vlak en op het vlak van de openbare instellingen;
- 4 centrale en duidelijk zichtbare targets, dezelfde als die van het eerste plan:
 - ongevallen veroorzaakt door snelheid;
 - ongevallen veroorzaakt door bestuurders onder invloed;
 - ongevallen met fietsers;
 - ongevallen op kruispunten;
- meer inspanningen voor de verkeersveiligheid op lokaal niveau;
- nieuwe kennis op het vlak van de verkeersveiligheid.

De Commissie stelt 62 initiatieven voor om het einddoel te halen. Van een groot aantal werd de kost-effectiviteit bepaald (zie bijlagenbundel). De initiatieven houden verband met de volgende basisvoorwaarden:

- de weggebruikers moeten hun gedrag veranderen (snelheid, gordel, alcoholgebruik);
- er moeten meer initiatieven komen voor gebruikers met hoog risico (kinderen, jonge bestuurders, senioren);
- bedrijven moeten directe acties ondernemen om de verkeersveiligheid te bevorderen;
- verkeersveiligheid moet geïntegreerd worden in iedere inrichtingsplanning;
- voertuigen moeten een betere veiligheidsuitrusting krijgen;
- de plaatselijke overheden en provincies moeten de klemtoon leggen op verkeersveiligheid op lokaal vlak;

¹⁰⁷ Desalniettemin werd het aantal slachtoffers met 30% teruggedrongen.

- de activiteiten van de centrale regering op het vlak van de verkeersveiligheid moeten opgevoerd worden.

3.4.1.2. Actoren

Verschillende organisaties en overheden spelen een belangrijke rol binnen het verkeersveiligheidsbeleid, zoals het Ministerie van Transport en het Ministerie van Justitie en de provinciale (14) en lokale (275) wegautoriteiten¹⁰⁸. Daarnaast heeft het Danish Road Directorate een heel verscheiden takenpakket binnen de wegensector, waaronder het publiceren van de wegnormen (Road Standards¹⁰⁹) in overleg met leden uit de hele wegsector, de informering van de verkeerssector, de ondersteuning van pilootprojecten en het ontwikkelen van methoden voor systematische ongevalsreductie. In 2000 werd het Danish Transport Research Institute gevormd om het verkeersonderzoek uit te breiden, en dit vooral gericht op de domeinen verkeersveiligheid, wegontwerp en verkeersgedrag. De Danish Road Safety Council coördineert nationale verkeersveiligheids campagnes, vooral gericht op alcohol, gordelgebruik en snelheid en uitgevoerd door de Council zelf, de Lokale Verkeersraden¹¹⁰ en de politie. Daarnaast leidt de Council de Traffic Club¹¹¹ voor kinderen van 3 tot 6 jaar, waarvan 40% van de kinderen in deze leeftijdsgroep lid is. De eenheid Verkeerspolitie van de Nationale Politie is vooral verantwoordelijk voor de verkeershandhaving, maar werkt daarnaast mee aan de nationale en lokale campagnes, zetelt in de Lokale Verkeersraden en speelt een actieve rol bij de verkeerseducatie in basisscholen. Alle verkeersregelende maatregelen (bebording, markering) moeten goedgekeurd worden door de politie en er is plaats voor discussie tussen wegautoriteiten en politie over de kwaliteit van een wegontwerp. Er zijn 54 politiedistricten in Denemarken. Het Road Safety and Transport Agency tenslotte werkt rond verkeersveiligheid voor weggebruikers en voertuigen, openbaar vervoer, verkeerswetgeving (rijtraining en -testing, technisch voertuigontwerp).

3.4.1.3. Denemarken in cijfers

Denemarken¹¹² heeft 71.681 km openbare wegen die onderverdeeld zijn in 1.659 km staatshoofdwegen, 9.986 km regionale wegen en 60.018 km gemeentelijke wegen. In 2000 waren er 1.843.000 personenwagens geregistreerd, 73.695 motorfietsen en 13.968 bussen en werden 46.867 miljoen voertuigkilometers gereden. In Denemarken leven 5,3 miljoen inwoners op een oppervlakte van 43.000 km², wat een bevolkingsdichtheid van 123 inwoners per km² geeft.

Landoppervlakte (km ²)	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
43.069	5.330	2.409	1.843
Totale weglengte	Weglengte BiBeKo	Weglengte BuBeKo	Weglengte snelwegen

¹⁰⁸ Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

¹⁰⁹ Voorziet de Wegsector van goed bruikbare instrumenten om wegen te ontwerpen. Sterke focus op verkeersveiligheid.

¹¹⁰ Leden van de Local Road Council: vertegenwoordigers van de gemeenten, van de lokale politie, van het schoolbestuur,...

¹¹¹ Alle kinderen van 3 jaar ontvangen een uitnodiging tot lidmaatschap. Leden ontvangen om de 6 maand verkeerstrainingsboekjes en -speelgoed tot 6,5 jaar.

¹¹² Statistical Yearbook 2001 : Transport: Site: www.dst.dk

(km)	(km)	(km)	(km)
71.681	19.999	51.682	953
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
46.867	37.235	9.698	21.832

Denemarken in cijfers (2000)¹¹³.

3.4.2. Education

3.4.2.1. Verkeerseducatie

De Council heeft een educatieprogramma¹¹⁴ verkeersveiligheid voor kinderen van 3 tot 7 jaar opgesteld. Dit wordt sinds 1970 in de Traffic Club voor kinderen (3-6), sinds 1991 in de kindertuinen (3-6 jaar) en sinds 1993 in de overgangsklas (5-7) gebruikt. Jonge kinderen wordt aangeleerd hoe ze veilig kunnen wandelen en de Verkeerspolitie bezoekt de klassen. Elke school heeft een verkeersleerkracht die de veiligheidseducatie coördineert.

Verkeersveiligheidseducatie in het primair en secundair onderwijs¹¹⁵ is sinds 1995 verplicht opgenomen in het curriculum en wordt geïntegreerd onderwezen in andere leergebieden. De praktische leerdoelen in het basisonderwijs omvatten het veilig gedrag als voetganger, fietser en passagier, betere vaardigheden en kennis van de reglementen en verkeersborden. Met de jongeren wordt vooral getraind in reële situaties en voor hen worden fietscursussen georganiseerd. De politie controleert ook regelmatig de fietsen op school (remmen, lichten). Voor 14- tot 16-jarigen zijn er een aantal campagne-activiteiten waarbij personen die als jongere gehandicapt werden door een verkeersongeval, komen vertellen over hun ervaring. Onlangs organiseerde de Council een op jongeren gerichte campagne (16-24) "SMS-Buddy with style"¹¹⁶.

Momenteel zijn er 18.000 'school patrol' kinderen in Denemarken. Zij zijn opgeleid, op basis van trainingmateriaal van de Council, in het helpen van jongere kinderen onderweg van en naar school¹¹⁷.

3.4.2.2. Rijopleiding

De rijopleiding¹¹⁸ wordt georganiseerd in rij scholen. Kandidaat-bestuurders moeten minstens 26 uur theorieles en 22 uur praktische training volgen, verspreid over

¹¹³ IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

¹¹⁴ Etude Européenne: "Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

¹¹⁵ Etude Européenne: "L'éducation routière au niveau secondaire dans les pays de l'Union Européenne." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

¹¹⁶ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

¹¹⁷ Radet for Storre Faerdselssikkerhed: Site: www.Faerdselssikkerhed.dk

tenminste 14 dagen, alvorens op 18 jaar het rijexamen af te mogen leggen. Het theoretisch rijexamen kan men al afleggen vanaf 17 jaar en 11 maanden. Tijdens de training wordt een logboek bijgehouden. De praktische rijtraining omvat onder meer nachtrijden en aan hoge snelheid rechtdoor rijden. De praktische rijtest duurt 45 minuten waarvan 25 minuten effectief rijden. Het Plan stelt voor om risico-perceptie in het lessenpakket op te nemen en jonge bestuurders te onderwerpen aan een rijbewijs met punten. Er is een verplichte medische controle alvorens het rijbewijs te ontvangen. Vanaf 70 jaar moet men bij elke vernieuwing van het rijbewijs een medische test ondergaan.

3.4.2.3. Campagnes¹¹⁹

Het is van belang om de dialoog met de weggebruikers te stimuleren om iedere weggebruiker te responsabiliseren en te sensibiliseren voor de rol die hij moet spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid door zijn gedrag te veranderen op het vlak van snelheid, alcoholgebruik en het dragen van de veiligheidsgordel. Daarvoor plant de Council nationale bewustwordingscampagnes¹²⁰ die gebruik maken van elektronische media zoals tv of internet. De staatsbudgetten die voor dat doel worden uitgetrokken, zullen verhoogd worden. Deze veiligheidscampagnes worden meestal gecombineerd met verhoogde politiecontrole. Ook op lokaal en provinciaal niveau worden specifieke informatiecampagnes gevoerd.

Alle provincies worden aangespoord jaarlijks een 'say no'-campagne te voeren gericht tegen het rijden onder invloed bij jongeren. Een agressieve en intensieve nationale gordelcampagne zal gelanceerd worden, gekoppeld aan bewustwordingsmaatregelen en opgevoerde controles. Helmgebruik bij fietsers is ook één van de belangrijke campagne-thema's. Een andere campagne is 'Safety Through Conversation' met als doel vrachtwagenchauffeurs aan te sporen met elkaar te praten over veiligheidsproblemen. De campagne "Guardian Angels" spoort meisjes aan hun vriend niet te laten rijden onder invloed.

3.4.2.4. Bedrijven

De Commissie streeft een veiligheidsbeleid in openbare en privé-ondernemingen¹²¹ na. Richtlijnen worden voorbereid waarin aangegeven wordt hoe bedrijven hun veiligheidseisen moeten stellen als ze een beroep doen op vervoersdiensten. Private en openbare bedrijven worden aangesproken om speciale bedrijfsplannen voor verkeersveiligheid op te stellen. De Road Directorate heeft een aantal richtlijnen gegeven

¹¹⁸ Groot, H.A.M., Vandenbergh, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, ATh.

¹¹⁹ The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

¹²⁰ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

¹²¹ Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

voor de opstelling van dergelijke plannen. Deze omvatten onder andere verkeersveiligheidsinformatie en -educatie aan het personeel, ongevalsinstructie en EHBO, de verbetering van de veiligheid van bedrijfsvoertuigen en verkeersveiligheidsvoorwaarden in contracten met transportbedrijven.

3.4.2.5. Diepte-studies

Een Accident Investigation Board is opgericht om, onafhankelijk van de politie en voertuigeninspectie, diepte-analyses van geselecteerde ongevalsituaties uit te voeren teneinde de kennis over oorzaken en omstandigheden van specifieke ongevallen te vergroten en preventief te kunnen optreden. Daarbij zullen onder andere het wegontwerp, het verkeersvolume en het voertuigontwerp onderzocht worden.

3.4.3. Engineering¹²²

3.4.3.1. Stedelijk wegmanagement

De meeste gemeenten hebben een lokaal verkeersveiligheidsplan opgesteld met lokale maatregelen zoals stedelijke planning, snelheidsmanagement, verkeersvertraging versus verkeersseparatie.

Provinciale en lokale snelheidsplannen moeten opgesteld worden als onderdeel van de lokale verkeersveiligheidsplannen waarin de snelheidsdifferentiëring aangegeven wordt. Daarbij is het van belang dat de wegen gecategoriseerd worden als verkeerswegen, lokale wegen, residentiële straten, industriële wegen, ringwegen of schoolwegen. Het specifieke ontwerp per wegtype is weergegeven in de Road Standards. Na de taxatie in termen van weggebruik en -ontwerp, moet bepaald worden welke snelheidslimieten gepast zijn. Deze plannen moeten eveneens de middelen en methoden aangeven om de gewenste snelheidsreductie te bereiken. Het Danish Road Directorate is verantwoordelijk voor de implementatie van de recentste verkeersveiligheidsontwikkelingen op de Deense wegen en voorziet richtlijnen voor stedelijk snelheidsmanagement¹²³. Verschillende snelheidsvertragende maatregelen kunnen gebruikt worden: drempels, wegeilandjes, wegversmalling, gerimpelde of verhoogde markeringen en rotondes. In de bebouwde kom moeten er meer oversteekmogelijkheden voor voetgangers zijn, moet het verkeer meer gescheiden worden en het verbindingswegennet voor fietsers uitgebreid worden.

Over het algemeen geldt dat in stedelijk gebied de snelheid niet boven de 50 km/u mag gaan en wanneer de weg gedeeld wordt met zwakke weggebruikers (residentiële straten, rond scholen), niet boven de 30-40 km/u. Er bestaan richtlijnen¹²⁴ voor planning en ontwerp van wegen in residentiële gebieden. Daarnaast bestaat er een wet in verband met veilige routes naar school, die gemeenten verantwoordelijk stelt. Kinderen (6 jaar en ouder) moeten veilig kunnen wandelen of fietsen naar school. Is dit niet het geval, dan moeten de gemeenten betalen voor openbaar vervoer of andere vervoersmogelijkheden voorzien. Vaak melden schoolverkeersborden het opschrift "snelheid naargelang de omstandigheden" (Verkeerswet §41)¹²⁵. Er zijn geen specifieke verplichte verkeersmaatregelen of -reglementen rondom scholen.

¹²² The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

¹²³ Snelheidsmanagement: weginfrasstructuur, wetgeving, handhaving, campagnes, technologie.

¹²⁴ De 'National Road Standards'

¹²⁵ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

3.4.3.2. Infrastructuur

Op basis van snelheidslimieten kunnen snelwegen (110 km/u), highways (80 km/u) en stedelijke wegen (50 km/u) onderscheiden worden. Het wegontwerp is gebaseerd op de Road Standards waarbij sterk rekening gehouden wordt met snelheid. In stedelijk gebied is de wegenreclassificatie verder gebaseerd op doelen als bereikbaarheid en mobiliteit met gevolgen voor het wegontwerp¹²⁶.

Het Nationaal Plan pleit voor verschillende infrastructurele maatregelen zoals de betere verlichting van autowegen, de herinrichting van de kruispunten (o.a. rotondes), het beter onderhoud van fietspaden, snelheidsbeperkingen op de kruispunten van hoofdwegen, stopsignalen in plaats van voorrangssignalen op gevaarlijke kruispunten en de systematische identificatie van zwarte punten.

3.4.3.3. Verkeersveiligheidsaudits

Sinds 1997 heeft Denemarken een model voor de systematische preventie van verkeersongevallen beschreven in het Deense Handboek voor Verkeersveiligheids Audit¹²⁷. De Commissie vraagt aan alle overheden om een verkeersveiligheidsaudit toe te voegen aan alle plannen voor bouwwerkzaamheden aan nieuwe of bestaande wegen. De nadruk zou meer moeten liggen op verkeersveiligheid en adequatere transportkeuzes. De principes van de audits voor nieuwe wegen kunnen ook toegepast worden op de evaluatie van lokale plannen en op de inplanting van woonzones, nieuwe bedrijven en op de regionale plannen voor de scholen. Gekwalificeerde auditors¹²⁸ duiden conflictzones op de plannen aan waar de veiligheid verbeterd moet worden. Op deze manier worden potentiële zwarte punten ontdekt alvorens de wegen geconstrueerd worden.

3.4.3.4. Zwarte punten

De strikte definitie van een zwart punt is 'een locatie waar het geregistreerd aantal ongevallen hoger ligt dan het verwachte aantal (o.b.v. verkeersvolume en wegtype). Tijdens het eerste Nationale Plan heeft het Deense wegennet systematisch de ergste zwarte punten geëlimineerd. Vandaag hebben de zwarte punten een complexer patroon en zijn de effecten van inspanningen minder uitgesproken. Alle wegautoriteiten worden aangesproken om de jaarlijkse politierapporten waarin de locaties van alle ongevallen staan, te gebruiken om systematisch zwarte punten te identificeren.

3.4.3.5. Technologie

¹²⁶ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

¹²⁷ Langer, K.A. *Road Safety Audit of existing roads*. Road Safety And Environment, Danish Road Directorate.

¹²⁸ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

De Commissie coördineert ontwikkelings- en demonstratieprojecten op het vlak van de telematica om de voor- en nadelen van de diverse oplossingen te testen. Momenteel worden experimenten gevoerd met alcolock als maatregel tegen recidivisten van het rijden onder invloed. Onderzoek richt zich eveneens op de aanpassing van voertuigen om verwondingen bij zwakke weggebruikers bij een aanrijding minder erg te maken.

Sinds 1996 moeten alle wagens om de twee jaar technisch geïnspecteerd worden.

3.4.4. Enforcement

3.4.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen

Het gebruik van de gordel is verplicht voor iedereen vanaf 3 jaar en zowel voor- als achteraan in de wagen en in autobussen. Tijdens de nationale gordelcampagne zal de handhaving geïntensiveerd worden. Het gebruik van het kinderzitje is verplicht tot 3 jaar. In 1993 zat 87% van de 0- tot 9 maanden oude baby's in zo'n zitje. Voor de 9 maanden tot 3 jaar oude baby's was dit 77%. Kinderen tussen de 3 en 7 jaar mogen ook nog in een kinderzitje zitten. De boete voor het niet dragen van de gordel en voor het niet gebruiken van een kinderzitje bedraagt € 67,2 (DKK 500). Het dragen van een helm is verplicht voor motorfietsers. Tijdens het rijden, moeten alle voertuigen op elk moment van de dag de lichten laten branden en een derde remlicht is verplicht. Zwaar verkeer moet een dodehoekspiegel hebben. Enkel handvrije mobiele telefoons mogen gebruikt worden. Jaarlijks worden ongeveer 5000 boetes uitgeschreven voor niet handenvrij bellen. Het gebruik van fietsreflectoren is verplicht, van een fietshelm niet, maar dat wordt sterk aangemoedigd via campagnes. Vanaf 1 januari 2003 zullen alle nieuwe wagens van een airbag voorzien moeten zijn. Voor nieuwe wagens met ABS is de belasting verminderd.

3.4.4.2. Snelheid

De nationale snelheidslimieten zijn als volgt bepaald (voor wagens):

- Autosnelwegen: 110 km/u;
- Buiten bebouwde kom: 80 km/u;
- Binnen bebouwde kom: 50 km/u.

Snelheid wordt vooral gecontroleerd met radar of laser of vanuit een politiewagen of -motor. Politiecontroles worden systematisch gevoerd. Na een succesvolle proef¹²⁹ met

¹²⁹ Onder andere in Kopenhagen: sinds 1999 experimenten met mobiele flitscamera's die het kenteken en het gezicht vastleggen. In één jaar tijd werden, met gemiddeld slechts 2 uur fotograferen

volautomatische mobiele snelheidscontrole¹³⁰ wordt dit de volgende twee jaar (2002-2004) in het hele land van kracht, en dit vooral op ongevalgevoelige trajecten. Het draagvlak voor dergelijke flitscamera's is groot. Het geld afkomstig van de boetes zou lokaal gebruikt kunnen worden voor verkeersveiligheidsinitiatieven. De minimumboete bedraagt € 67 (DKK 500) en de maximumboete is € 941 (DKK 7.000). Bij overschrijding van de snelheidslimiet met meer dan 70% en voor sommige voertuigen met meer dan 40% wordt de bestuurder tijdelijk gediskwalificeerd.

3.4.4.3. Alcohol

De politie-inspanningen tegen het rijden onder invloed zullen opgevoerd worden, vooral tegen de 30- tot 50-jarigen en vooral tijdens de zomermaanden. Recidivisten zullen op termijn onderworpen worden aan een alcolock-systeem. De boetes voor rijden onder invloed zijn sinds het vorige Nationale Plan verhoogd en de legale BAC is verlaagd van 0,8 naar 0,5 promille. Politiecontroles concentreren zich vooral op bepaalde momenten: kerstmis, na speciale evenementen zoals concerten en bij ongevallen. De frequente random controles focussen zich op de avond en nacht. De minimumboete voor rijden onder invloed bedraagt € 538 (DKK 4.000). Bij meer dan 1,2 promille alcohol in het bloed wordt het rijbewijs ingetrokken en krijgt men een boete. Personen die gediskwalificeerd zijn, kunnen naar een rehabilitatiecursus gestuurd worden. Een alternatieve straf is gemeenschapswerk.

3.4.4.4. Handhavingsbeleid

De Verkeerspolitie is verantwoordelijk voor de verkeershandhaving. In 1999¹³¹ werden 41.007 boetes uitgeschreven voor snelheidsovertredingen, 3.424 boetes voor rijden onder invloed en 7.079 voor dronken rijden. 3.442 personen die dronken reden en 3.039 personen die onder invloed reden, kregen een (meestal niet voorwaardelijke) gevangenisstraf. Naast de algemene routine controles worden regelmatig gerichte (snelheid, alcohol, gordel,...) politiecontroles georganiseerd.

De gemiddelde lengte van de periode tussen de overtreding en de handhaving bedraagt 2 tot 4 weken tenzij de beschuldigde niet akkoord gaat.¹³² De meeste overtredingen kunnen administratief afgehandeld worden als de beschuldigde de overtreding erkent. Slechts heel zelden worden straffen geseponneerd. Het is mogelijk dat boetes verminderd worden wanneer de beschuldigde een laag inkomen heeft. Voor jongeren onder de 18 jaar worden boetes gehalveerd.

3.4.5. Implementatie en evaluatie

3.4.5.1. Implementatie¹³³

en registreren per locatie, 105.000 bekeuringen uitgedeeld. Het budget voor het pilootproject was DKK 45 miljoen, gedeeld door de Politie en de Road Directorate.

¹³⁰ Verkeerskunde: *Denemarken: volautomatische snelheidshandhaving in het land*, nummer 3, pagina 16, 2002.

¹³¹ Statistical Yearbook 2001: Social conditions, health and justice. Site: www.dst.dk

¹³² Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

¹³³ The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012*. The Danish Ministry of Transport 2000.

De lokale verantwoordelijkheid is groot. Van de 275 gemeenten hebben minstens 176 een lokaal Verkeersveiligheidsplan of een ander plan waarin verkeersveiligheid opgenomen is. Deze plannen omvatten voornamelijk infrastructurele maatregelen. Ook de provincies nemen regelmatig initiatieven op het vlak van campagnes en infrastructuur.

Aangezien het grootste deel van de ongevallen met lichamelijk letsel of de dood tot gevolg plaatsvinden op gemeentelijke wegen, moedigt de Commissie de 275 gemeenten aan om lokale verkeersveiligheidsactieplannen op te stellen, die de gemeentelijke inspanningen weergeven. Dergelijke plannen vergroten het algemeen draagvlak voor verkeersveiligheid, en lokken een lokaal debat over verkeersveiligheid uit. Verder dienen zij als basis voor politieke beslissingen en budgetverdelingen. Het belang van deze plannen ligt bij het feit dat de lokale autoriteiten lokale kennis hebben: zij weten welke wegen gevaarlijk zijn en welke aanpassingen nodig. De Commissie spoort de gemeenten aan om in hun plannen ook een fietsveiligheidsbeleid op te nemen. Ook moeten zij burgers trachten te motiveren om deel te nemen aan lokale verkeersveiligheidsinspanningen. Lokale Verkeersveiligheidscomités¹³⁴ kunnen de gemeentelijke initiatieven coördineren.

3.4.5.2. Budgettering

De kosten voor de implementatie van de 62 initiatieven wordt geraamd op € 1,6 miljard (DKK 12 miljard) voor de ganse periode (2001-2012). Een groot deel van de maatregelen is al geïmplementeerd¹³⁵.

Om de lokale overheden aan te moedigen, werd in 1995 een Verkeersfonds¹³⁶ opgericht waardoor zij 50% van het totale budget kunnen krijgen voor verkeersveiligheidsprojecten die door hen opgezet en uitgevoerd worden.¹³⁷ Verschillende gemeenten hebben budgetten ontvangen om hun Lokale Verkeersveiligheidsplannen te maken. De Road Directorate, die de fondsen verdeelt, voorziet tevens een gids voor de opstelling van deze plannen. Bijna de helft van het Verkeersfonds (€ 8,6 miljoen (DKK 64 miljoen) voor 2000-2003) werd gebruikt voor verkeersveiligheidsprojecten.

Een onderzoek in 1997 van het Danish Road Directorate toont aan dat de lokale autoriteiten meer dan € 53,8 miljoen (DKK 400 miljoen) per jaar investeren in verkeersveiligheid.

¹³⁴ Potentiële deelnemers: lokale politie, openbare engineering / technische departementen, preventiecomités, leerkrachten in verkeersveiligheid, instellingsraden in kleuterscholen/ scholen, belangstellende en actieve lokale politici, grote lokale organisaties, lokale afdelingen van verkeersorganisaties, buurtverenigingen, vertegenwoordigers van lokale rijdschoolinstructeurs, vertegenwoordigers van lokale vervoersdiensten.

¹³⁵ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

¹³⁶ Verkeersfonds is het algemeen budget dat naar verkeersmaatregelen gaat (o.a. milieu, bereikbaarheid, verkeersveiligheid)

¹³⁷ Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

Met de introductie van de automatische snelheidscontroles zullen budgetten geleverd worden voor politie-initiatieven en informatiecampagnes.¹³⁸ In 2001 werd hier € 5,6 miljoen (DKK 42 miljoen) in geïnvesteerd.

De Danish Road Safety Council ontvangt € 2 miljoen (DKK 15 miljoen) per jaar en via het Verkeersfonds komt daar nog een bedrag bij om het aantal campagnes op te drijven.¹³⁹

Het Road Safety and Transport Agency ontvangt een budget van € 5,8 miljoen (DKK 43,7 miljoen) voor het fiscaal jaar 2000.

Het totaal budget voor de Road Directorate was € 232 miljoen (DKK 1.728 miljoen) in 1998, waarvan € 130 miljoen (DKK 971 miljoen) naar constructie en verbetering van de nationale wegen ging.

3.4.5.3. Evaluatie

Voor de volledige follow-up van de nieuwe doelstellingen zal de Commissie een werkgroep samenstellen die moet controleren of de voorgestelde initiatieven goed uitgevoerd worden en of de kennis en ervaring goed wordt verzameld en verspreid om de doelstellingen te halen.

De Commissie zal de evolutie van de toewijzing en het gebruik van gelden van de staat, de provincies en de gemeenten voor de verkeersveiligheid volgen, en oordelen of de bedragen toereikend zijn om de doelstellingen te halen.

Regelmatig zullen de verkeersveiligheidsstatistieken verwerkt worden zodat de besluitvormers – zo nodig – hun acties kunnen aanpassen om de doelstellingen te halen.

Om de 4 jaar (begin voorjaar 2005) zal de Commissie een stand van zaken opmaken van de nationale en lokale initiatieven. In deze stand van zaken zal ook vermeld worden welke bijkomende inspanningen nodig zijn, welke nieuwe initiatieven er moeten komen en welke gerealiseerde initiatieven geëvalueerd moeten worden.

De Road Safety Commission heeft de evolutie van de ongevallenstatistieken voor de belangrijkste doelen van het eerste Plan van zeer nabij gevolgd, met uitzondering van de ongevallen die verband houden met snelheid, want die informatie kan niet voldoende in dat verband worden gebracht. Ze zal dat ook doen voor het nieuwe plan voor wat betreft snelheid, alcoholgebruik, kruispunten, fietsers en weggebruikers met hoog risico.

De Commissie wil meer gedetailleerde statistieken in het systeem POL-SAS¹⁴⁰ verzamelen, die beter gebruikt kunnen worden door de Staat en de plaatselijke overheden en wil een combinatie van data afkomstig van ziekenhuizen en van de registraties van de politie over ongevallen. Zo zullen proefprojecten opgezet worden voor het systematisch inzamelen en meedelen van de gegevens van ziekenhuizen over verkeersongevallen.

Tenslotte zal de Commissie het initiatief nemen om een evaluatie te maken van alle verkeersveiligheidsinspanningen gedurende 1998-2000.

¹³⁸ Report to the Danish Parliament from the Minister of Transport on the Road Safety Commission's new objectives, 15 December 2000. Site: <http://www.trm.dk/eng/pub/safety.htm>

¹³⁹ Site van Ministry of Transport, Denemarken.

¹⁴⁰ Sinds 1 april 2000 kunnen alle 54 politiedistricten verkeersongevallen rapporteren via POL-SAS.

3.5. Finland

3.5.1. Inleiding

3.5.1.1. Beleidsplan

Het verkeersveiligheidsbeleid in Finland streeft met het Road Safety Plan 2001-2005¹⁴¹ de doelstelling van minder dan 250 verkeersdoden in 2005 na. Dit betekent een reductie van 65% ten opzichte van het aantal in 1989, namelijk 734. Om dit te bereiken, worden enkele prioritaire maatregelen genomen die zich focussen op de verkeersveiligheid in de bebouwde kom (zwakke weggebruikers, snelheid), het gedrag van bestuurders (educatie, informatie, wetgeving, handhaving), de algemene appreciatie, i.e. het draagvlak, voor verkeersveiligheidszaken (politieke interesse, levenslange verkeersveiligheidseducatie) en het probleem van de baanafwijkingen en frontale botsingen (snelheid, wegconstructie). Om op lange termijn efficiënt te kunnen werken aan verkeersveiligheid wordt de nadruk gelegd op het vergroten van de algemene appreciatie voor verkeersveiligheid, de intoming van de verkeersgroei (ruimtelijke ordening, vervoersmodaliteiten) en het efficiënt gebruik van technologie. Tegen het jaar 2025 hoopt het Ministerie van Transport en Communicatie de doelstelling van minder dan 100 verkeersdoden per jaar te hebben bereikt. Het plan stelt dat toekomstige verkeersveiligheidsactiviteiten geleid moeten worden door de visie dat het wegtransportsysteem zodanig geconstrueerd moet zijn dat niemand gewond wordt of sterft op de baan (Vision Zero, cfr. Zweden).

3.5.1.2. Actoren

Het Ministerie van Transport en Communicatie coördineert de implementatie en het verkeersveiligheidswerk op nationaal niveau. Daarnaast bepaalt het Ministerie de wettelijke en handavingsmaatregelen, de richtlijnen voor verkeersplanning en de strategieën voor de ontwikkeling van het weggennet. Een andere belangrijke actor is Finnra (Finnish Road Administration) die verantwoordelijk is voor het publieke weggennet en tevens een Road Safety Program 2005¹⁴² opgesteld heeft. Elk jaar geeft het Ministerie een verkeersveiligheidsdoel en budget aan Finnra. De Liikenneturva (Central Organization for Traffic Safety) promoot de verkeersveiligheid via educatie en informatie.

3.5.1.3. Finland in cijfers

In 2000 bedroeg het aantal voertuigen¹⁴³ in Finland 2,5 miljoen, waarvan 2,1 miljoen personenwagens. Dit komt neer op 476 voertuigen of 412 wagens per 1000 inwoners. Het totale weggennetwerk¹⁴⁴ bedraagt 384.000 kilometer. Finnra is verantwoordelijk voor het onderhoud en management van de openbare wegen (79.000 km), die 65% van het wegverkeer dragen. Er is 20.000 km stedelijke straten en wegen, 280.000 km private wegen¹⁴⁵. Het grootste deel van het weggennet bestaat uit wegen waar dagelijks ofwel minder dan 1.500 voertuigen ofwel tussen de 1.500 en 6.000 voertuigen passeren. 80% van de Finnen woont in gemeenten die bereikbaar zijn met de trein. De spoor- en waterwegen zijn de belangrijkste goederenvervoernetwerken.

¹⁴¹ Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

¹⁴² Finnra: Road Safety Program 2005.

¹⁴³ Site van Finnra : www.tieh.fi/aikas/liikonne.htm

¹⁴⁴ Site van Ministry of Transport and Communications : www.mintc.fi: Road Transport

¹⁴⁵ Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Toivonen Saara, Finnra

Landoppervlakte (km ²)	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
338.145	5.171	2.483	2.083
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
384.000	-	78.706	512
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
46.710	39.820	3.970	26.560

Finland in cijfers (2000)¹⁴⁶.

3.5.2. Education

3.5.2.1. Verkeerseducatie

Voor de leeftijd van 7 jaar¹⁴⁷ spelen ouders de centrale rol in de verkeerseducatie. Zij ontvangen veiligheidsinformatie in drie fasen: informatie over veilig transport van een kind, in de materniteitsdiensten; informatie over hoe een kind onafhankelijk kan beginnen bewegen, tijdens het vierjaarlijks gezondheidsonderzoek van het kind; en informatie over hoe de schoolroute geoefend kan worden, bij de schoolregistratie. In de kinderopvang voor 6-jarigen is verkeerseducatie verplicht opgenomen in het curriculum en wordt het gelinkt aan de normale activiteiten zoals tijdens het wandelen naar de bibliotheek of komt het aan bod tijdens discussies, spelletjes en liedjes.

Voor 7¹⁴⁸- tot 15¹⁴⁹-jarigen is verkeerseducatie sinds 1994 opgenomen in het basiscurriculum¹⁵⁰ en dit in het kader van de lessen lichamelijke opvoeding en milieu. Daarnaast kan verkeerseducatie als keuze-onderwerp in verschillende andere vakken geïmplementeerd worden. Momenteel wordt de inhoud van het curriculum herzien en men zou verkeerseducatie vast willen opnemen in een nieuw vak, de gezondheidsstudie. De praktische implementatie van de verkeerseducatie verschilt sterk tussen de scholen. Er is geen verplicht minimum aantal lessen in het curriculum vastgelegd.

¹⁴⁶ IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

¹⁴⁷ Huopalainen, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland.

¹⁴⁸ Etude Européenne: "Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

¹⁴⁹ Etude Européenne: "L'éducation routière au niveau secondaire dans les pays de l'Union Européenne." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

¹⁵⁰ Huopalainen, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland.

¹⁵¹Op het internet kunnen leerkrachten in de 'Verkeerseducatie toolbox voor leerkrachten' informatie en oefeningen terugvinden en uitprinten. De Liikenneturva stelt verkeersmateriaal op dat de scholen gratis of mits betaling kunnen ontvangen.

Daarnaast streeft Finland naar verkeerseducatie via training van beleidsmensen en campagnes.

3.5.2.2. Campagnes

Verkeersveiligheidscampagnes worden gepromoot en gesubsidieerd door de Ministeries van Transport en Communicatie en van Gezondheid, door het Liikenneturva en verzekeringsmaatschappijen.

Liikenneturva¹⁵² organiseert een drie jaar durende campagne onder het thema 'Behave in the Traffic' bedoeld om het draagvlak voor verkeersveiligheid te vergroten. Men redeneert dat als weggebruikers zich aan de regels zouden houden, het aantal verkeersdoden met 20 per jaar zou dalen. De link met dieren wordt gemaakt: dierlijk gedrag wordt niet geaccepteerd. De thema's van de campagnes zijn: rood licht, fietsreflectoren, gordelgebruik, fietshelm, afstand houden, vermoeidheid en snelheid.

¹⁵³Langs de nationale grenzen tussen Finland en Rusland is de verkeersveiligheid een groot probleem aangezien het rijgedrag sterk verschilt en de Russen geen kennis hebben van de Finse verkeersregels. Een positieve campagne werd op punt gesteld met levensgrote posters langs de grensposten en brochures die uitgedeeld werden (met informatie over snelheidslimieten, de verplichting van de brandende koplampen, verkeersregels en verkeershandhaving). Dit werd op een humoristische manier uitgebeeld.

'Veilige schoolroute' campagnemateriaal is vorig jaar naar alle scholen gezonden. Grote posters trekken de aandacht van bestuurders op de veilige weg van kinderen naar school.

3.5.2.3. Rijopleiding

Rijlessen¹⁵⁴ mogen zowel door begeleiders in rij scholen als door niet professionele begeleiders gegeven worden. In beide systemen geldt dat men minimum 20 uur theoretische en 30 uur praktische training moet volgen alvorens deel te nemen aan de examens. De voorwaarde om de rol van niet professionele begeleider op zich te nemen, is het slagen in een rij- en verkeerstest. Tijdens de praktische training moet minstens 4 uur op snelwegen gereden worden en zeker 2 uur moet men rijden na zonsondergang. Eveneens is het verplicht een slipcursus te volgen. Na het slagen in een theoretisch en praktisch examen ontvangt men een rijbewijs dat gebonden is aan een probatieperiode van 2 jaar. In de periode van 6 maanden tot 2 jaar na het ontvangen van dat rijbewijs moet men een tweede trainingssessie volgen in een rij school. Wanneer men dit niet doet of wanneer in het eerste jaar 2 of in de twee jaar 3 overtredingen begaan zijn, wordt de

¹⁵¹ Huopalainen, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland. Site: www.liikenneturva.fi

¹⁵² Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

¹⁵³ Transport Issues: Traffic Safety: Government resolution on improving road safety, 18 January 2001.

¹⁵⁴ Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

probatieperiode verlengd. Bij overschrijding van 3 overtredingen in één jaar of van 4 in twee jaar, wordt het rijbewijs ingetrokken.

Een systeem zal uitgewerkt worden waardoor beroepschauffeurs en senioren gecontroleerd worden op hun gezondheidstoestand en artsen zullen zich kunnen specialiseren in rijvaardigheidsassessment.

3.5.2.4. Bedrijven

Publieke en private bedrijven¹⁵⁵ worden aangespoord verkeersveiligheid in hun managements- en kwaliteitssystemen op te nemen. In de transportsector zou verkeersveiligheid een competitieve factor moeten zijn.

Bij herhaalde disconnectie van de snelheidslimiteerder en de tachograaf zullen zowel de chauffeur en de geregistreerde voertuiggebruiker bestraft worden. Er zal meer controle komen op de rij- en rusttijden. Dezelfde wetsbepalingen gelden bij overtredingen door gewone en professionele bestuurders.

3.5.3. Engineering

3.5.3.1. Infrastructuur¹⁵⁶

Het publieke wegennet (Finnra)¹⁵⁷ is verdeeld in:

- Klasse I hoofdwegen: 8.574 km;
- Klasse II hoofdwegen: 4.688 km;
- Regionale highways: 13.457 km;
- Verbindingswegen: 51.340 km.

Deze wegen omvatten 590 km snelwegen en 158 km semi-snelwegen.

Teneinde de verkeersgroei in te tomen, is een sterke coördinatie van wegplanning en landgebruikplanning nodig. Het actieplan wil dat nationale en regionale transportsysteemplannen¹⁵⁸ en -projecten samengesteld worden met als centraal uitgangspunt de minimalisatie van de nood aan wegverkeer en het gebruik van veilige vervoersmodaliteiten voor noodzakelijk reizen. Centraal staat dat landgebruikplanning en verkeersplanning gecoördineerd moeten worden¹⁵⁹. In de gemeenten wordt transportsysteemplanning aangevuld met transportveiligheidsplanning.

De bebouwde kom moet een compacte ononderbroken structuur krijgen zodat wegverkeer geminimaliseerd wordt. In het wegontwerp wordt vooral rekening gehouden met de zwakste weggebruiker. Het netwerk van fiets- en voetpaden wordt uitgebreid en de snelheidslimieten van 30 of 40 km/u worden effectief nageleefd door verkeersvertragende maatregelen en wegontwerp. Het systeem van de progressieve snelheidslimieten wordt verder uitgewerkt. Finnra heeft richtlijnen ontwikkeld voor de snelheidslimieten in de bebouwde kom.¹⁶⁰ De algemene snelheidslimiet is nog steeds 50

¹⁵⁵ Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

¹⁵⁶ Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki. Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. *Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on Safety Problems of Rural Roads*. Finnra, 17/1998.

¹⁵⁷ Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Toivonen Saara, Finnra

¹⁵⁸ *Finnra Road Safety Program 2005*, Helsinki 1999.

¹⁵⁹ Pakarinen, K., 1996. *Co-ordination of Traffic and Land-use planning in Finland*.

¹⁶⁰ Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Toivonen Saara, Finnra

km/u tenzij verkeersborden anders aanduiden. De nieuwe richtlijnen definiëren echter lagere snelheidslimieten (30-40 km/u) op het grote aantal straten en wegen in de bebouwde kom.

Om de verkeersomgeving rond scholen veiliger te maken, worden de volgens de kinderen gevaarlijke plaatsen gemeld aan de technische dienst van de gemeente.

In grote stedelijke structuren ligt de nadruk op de verdere uitbouw van het openbaar vervoer, de competitieve prijzen ervan en de gemakkelijke overstap. Andere infrastructurele maatregelen betreffen de verzachting van de wegomgeving bij het naderen van de bebouwde kom, middenbermen op 1X1 wegen en de automatische signalering van elanden.

Finnra neemt veiligheidsverbetering¹⁶¹ als de belangrijkste doelstelling bij de ontwikkeling van het hoofdwegennet tot 2030¹⁶². De nadruk zal liggen op de bebouwde kom, gebieden met een lage populatie en landelijke wegen. Doelen zullen gesteld worden voor: wegbreedte, kruispunten, verzachten van de wegomgeving en maatregelen voor zwakke weggebruikers. Nieuwe wegtypes zullen geconstrueerd worden op banen met veel verkeer teneinde frontale ongevallen te voorkomen. Voor verkeers- en wegenplanners is een nieuw educatiepakket samengesteld. Het Ministerie van Omgeving is gestart met het opstellen van richtlijnen voor duurzame verkeersplanning en het Ministerie van Transport en Communicatie stelt strategieën op voor licht verkeer en openbaar vervoer. Verkeersveiligheidsaudits zijn verder ontwikkeld.

3.5.3.2. Zwarte punten

Door het systematisch verkeersveiligheidswerk werden praktisch alle zwarte punten geëlimineerd. In feite worden problematische situaties op voorhand opgelost op basis van risico-assessments.

3.5.3.3. Technologie

Verder onderzoek wordt gevoerd rond nieuwe technologieën¹⁶³ die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. In 10.000 privé- en in 10.000 bedrijfsvoertuigen werd ISA geïnstalleerd. Informering over verkeersomstandigheden en opstoppingen lukt reeds binnen de 10 minuten.

3.5.4. Enforcement

3.5.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen¹⁶⁴

De Finse wetgeving stimuleert de verkeersveiligheid door het gebruik van de gordel vooraan en achteraan in de wagen en in vrachtwagens en in bussen tijdens lange ritten (sinds 28/09/2000) te verplichten. Kinderen onder de 12 jaar en/of kleiner dan 150 cm

¹⁶¹ Finnra: Guidelines for Road Management and Development 2015.

¹⁶² Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

¹⁶³ Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

¹⁶⁴ Site van Ministry of Transport and Communication: www.mintc.fi: Driving in Finland: Basic Rules for your safety.

moeten gebruik maken van een veiligheidszitje of van aangepaste gordels. Dit gebeurt reeds in 90% van de gevallen. De koplampen moeten continu aan staan tijdens het rijden. Wagens moeten een derde remlicht hebben. De hoofdgroeven van de banden van personenwagens en vrachtwagens moeten minstens 1,6 mm diep zijn en in de wintermaanden zelfs 3 mm. Brom- en motorfietsers zijn verplicht een helm te dragen (99%) en fiets en fietsers moeten goed zichtbaar zijn door reflectoren. Ook voetgangers wordt aangeraden reflectoren te dragen in alle omstandigheden.

De eerste voertuigeninspectie vindt plaats binnen de 3 jaar na registratie, de tweede binnen de 5 jaar na de eerste en nadien is er jaarlijks een inspectie.

3.5.4.2. Fiscale maatregelen

De belastingen op de aankoop van een personenwagen en op brandstof liggen hoog. De regering steunt het openbaar vervoer financieel. Bepaalde veiligheidsuitrusting in wagens, bijvoorbeeld ABS, leidt tot een verlaging van de verzekeringskosten.¹⁶⁵

3.5.4.3. Snelheid

Het wegtype bepaalt de snelheidslimieten¹⁶⁶:

- Snelwegen: 100-120 km/u;
- Gescheiden baanvakken en hoofdwegen: 80-100 km/u;
- Bebouwde kom: 50 km/u of lager.

De snelheidslimieten worden aangepast naargelang van de wegconditie, het landgebruik en het seizoen¹⁶⁷. In de winter worden de 100 km/u limieten veranderd naar 80 km/u en die van 120 naar 100 km/u. In residentiële gebieden door een verkeersbord aangegeven, geldt de wandelsnelheid en als er geen voetgangers zijn geldt 20 km/u als de limiet. Op 250 km van de hoofdwegen (totaal 8.600 km) wordt de snelheid automatisch gecontroleerd door een 100-tal camera's. Het actieplan wil dit uitbreiden tot minstens 800 km. Snelheidsovertredingen kunnen resulteren in een eenmalige geldboete, een bepaald aantal dagen dagboete (afhankelijk van het inkomen¹⁶⁸) tot een gevangenisstraf van 3 maanden. Gezien de beperkte beschikbare middelen van de politie worden meestal enkel die wagens tegengehouden die de limiet met minstens 10 km/u overtreden. Toch streeft men naar een nultolerantie. Snelheid wordt gemeten door de politie, met behulp van radar of snelheidsmeters.

3.5.4.4. Alcohol

De legale BAC¹⁶⁹ is vastgelegd op 0,5 promille. Het actieplan spoort onderzoek naar de verlaging tot 0,2 promille aan, zeker bij jonge bestuurders. Jaarlijks onderwerpt de politie ongeveer 1,2 tot 1,4 miljoen autobestuurders aan een ademtest en in 2000

¹⁶⁵ Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

¹⁶⁶ Site van het Ministry of Transport and Communication: www.mintc.fi: Adjust your speed to the conditions.

¹⁶⁷ Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on Safety Problems of Rural Roads. Finnra, 17/1998.

¹⁶⁸ Voor serieuze verkeersovertredingen: boete op basis van het maandelijks netto inkomen gebruik makend van de taxatiedata van het vorige jaar.

¹⁶⁹ Transport Issues: Traffic Safety: Government resolution on improving road safety, 18 January 2001.

werden 22.783 overtredingen¹⁷⁰ gerapporteerd. De controles worden het hele jaar door georganiseerd, zowel 's ochtends, als 's avonds, als in het weekend, als tijdens speciale vakanties. De politie blijft dan 30 minuten tot een uur ter plaatse en iedereen moet blazen. De rechtbank handelt de overtreding af¹⁷¹. De straf varieert van een geldboete tot een verblijf in de gevangenis van 3 maanden. De diskwalificatieperiode kan 3 maanden tot 2 jaar duren. Om het rijbewijs terug te krijgen, moet een medisch certificaat afgeleverd worden. Een experiment rond alternatieve rehabilitatiecursussen loopt momenteel. Personen onder invloed toelaten te rijden, is eveneens strafbaar.

Sinds 1951 worden regelmatig campagnes ten aanzien van rijden onder invloed gevoerd¹⁷².

3.5.4.5. Handhavingsbeleid

Het is de bedoeling om 10% van de € 420,4 miljoen (FIM 2,5 miljard) van het politiebudget uit te besteden aan controles die zich voornamelijk richten op snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik. Jaarlijks worden meer dan 300.000 boetes uitgeschreven voor verschillende overtredingen. De nationale eenheid van de mobiele politie (700 man) is gespecialiseerd in verkeerstoezicht. Zij werken op de hoofdwegen. In enkele grote steden worden lokale handhavingseenheden ingezet die vooral in de bebouwde kom opereren.

Het is de bedoeling de politionele verkeershandhaving te herstellen tot het niveau in 1992. Dit is een randvoorwaarde voor de verwezenlijking van verschillende andere maatregelen in het programma.

In Finland worden alle verkeersovertredingen geregistreerd¹⁷³. Wanneer een bestuurder 3 boetes krijgt op 1 jaar tijd of 4 boetes op 2 jaar tijd, wordt deze gediskwalificeerd. Normaal gezien geeft de politie de overtreder meteen een boete.¹⁷⁴ Serieuzere overtredingen gaan naar de vervolger ('prosecutor') die beslist of het in de rechtbank afgehandeld wordt. Dit proces kan een half tot een volledig jaar in beslag nemen. De politie kan bij lichte overtredingen een waarschuwing geven en de vervolger en de rechter kunnen beslissen te seponeren, doch dit gebeurt in beperkte mate.

De verkeershandhaving wordt strenger: het rijverbod zal verlengd worden en een beter systeem zal uitgewerkt worden voor hoge risico bestuurders.

Dagboetes¹⁷⁵ voor serieuze verkeersovertredingen worden bepaald volgens het maandelijks netto inkomen. Een dagboete bedraagt grofweg 1/60 van het maandelijks nettosalaris.

3.5.5. Implementatie en evaluatie

3.5.5.1. Implementatie

¹⁷⁰ Statistics Finland: general publications: Justice: Criminality.

¹⁷¹ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de politie van Finland, Maarit Porola, Chieg Superintendent.

¹⁷² 1997: Drunken Driving is not a private matter; 1998-2001: Some days you're better off without your car.

¹⁷³ Site van Ministry of Transport and Communication: www.mintc.fi: Driving in Finland: Enforcement and penalties.

¹⁷⁴ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de politie van Finland, Maarit Porola, Chieg Superintendent.

¹⁷⁵ Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de politie van Finland, Maarit Porola, Chieg Superintendent.

De doelstelling van minder dan 250 verkeersdoden per jaar kan enkel gehaald worden als het programma in haar geheel geïmplementeerd wordt. Essentieel hiervoor is de samenwerking van verschillende organisaties op de verschillende niveaus. De overheid moedigt de decentrale overheden aan tot inspanningen en stelt daartoe middelen ter beschikking.

De wegdistricten van Finnra implementeren die delen van het programma waar Finnra verantwoordelijk voor is.

In de provincies moet een full-time verkeersveiligheidscoördinator of een comité zetelen in de 'state provincial offices', die verantwoordelijk zijn voor de regionale implementatie, maar momenteel onvoldoende budgetten hebben.

Het Liikeneturva heeft eigen regionale diensten die werken aan educatie en informatie.

De provincies steunen hun gemeenten om actief bij te dragen tot verkeersveiligheid. De meeste gemeenten hebben verkeersveiligheidsgroepen die samenwerken met de regionale en lokale Road Administration diensten (Finnra), politie en Liikeneturva.

Gemeentelijke en provinciale verkeersveiligheidsplannen worden in samenwerking met deze actoren opgesteld en zijn afgeleid van het nationale plan maar houden rekening met regiogebonden problemen. De Gemeenten werken met concrete werkdoelen. In hun plannen moeten zeker technische en educatieve maatregelen opgenomen zijn. Het grootste deel van het geld gaat naar maatregelen in de bebouwde kom. Twee gidsen¹⁷⁶ bieden richtlijnen voor het verkeersveiligheidsbeleid in gemeenten. Over de geïmplementeerde maatregelen wordt gerapporteerd aan het Ministerie van Transport en Communicatie. Vooral projecten die openbaar vervoer, wandelen en fietsen aanmoedigen, krijgen nationale steun.

3.5.5.2. Budgettering

Om de doelstelling tegen 2005 te halen, moeten de 50 maatregelen van het programma volledig geïmplementeerd worden. De totale kost van de implementatie bedraagt € 355,9 miljoen (FIM 3,9 miljard), waarvan € 285,9 miljoen (FIM 1,7 miljard) door de centrale overheid, € 185 miljoen (FIM 1,1 miljard) door de gemeenten en € 185 miljoen door de weggebruikers betaald wordt.

Het totale openbare wegenmanagement kostte in 2000 € 0,77 miljard. Sinds 1999 voorziet het Ministerie van Transport en Communicatie¹⁷⁷ per jaar budgetten aan een tiental gemeenten voor onderzoek en ontwikkelingsprojecten rond gemeentelijk verkeersveiligheidswerk.

Finnra en de gemeenten financieren samen de gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. En beide zijn verantwoordelijk voor de implementatie van de infrastructurele maatregelen op hun eigen netwerk.

3.5.5.3. Evaluatie

De Consultative Committee on Road Safety¹⁷⁸ verzamelt informatie over de, door verschillende organisaties geïmplementeerde, maatregelen en stelt een jaarlijks follow-up rapport samen. Na de follow-up wordt het verkeersveiligheidsbeleid geëvalueerd. Verschillende onderzoeksprojecten proberen veiligheidsindicatoren¹⁷⁹ te ontwikkelen.

¹⁷⁶ 'Verkeersveiligheidswerk in gemeenten', 1999, Ministerie van Transport en Communicatie; Planning van snelheidslimieten in de bebouwde kom, Finnra.

¹⁷⁷ Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

¹⁷⁸ Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

¹⁷⁹ Op basis van gedrag,...

Om de efficiëntie van de maatregelen na te gaan, worden statistische studies toegepast waarbij men het ongevalsrisico en de densiteit met vroegere ongevallencijfers vergelijkt. Inspanningen zullen geleverd worden om ongevalgegevens betrouwbaarder en omvattender te maken. De regel geldt dat verkeersongevallen gerapporteerd moeten worden aan de politie als er serieuze verwondingen zijn, als verkeersmateriaal beschadigd is, als een groot dier aangereden is en als bezit van een derde partij beschadigd is.¹⁸⁰

Informatie over de kosten en de implicaties van maatregelen moet samengevat worden. Finnra gebruikt automatische verkeersmeetpunten (*LAM*), 180 in totaal, om rij-informatie te verzamelen.

3.6. Canada

3.6.1. Inleiding

3.6.1.1. Beleidsplan

Op nationaal niveau werkte het Ministerie Transport Canada een strategisch veiligheidsplan uit dat van toepassing is op de vier transportwijzen: luchtvaart, scheepvaart, spoorwegen en wegverkeer. Meer in het bijzonder wat de verkeersveiligheid betreft, werd in oktober een programma *Vision sécurité routière 2010*¹⁸¹ goedgekeurd. Het is de opvolger van het vorige plan «*Vision sécurité routière 2001*» dat in 1996 door de Canadese Raad van de besturen voor gemotoriseerd transport (*Conseil canadien des administrations en transport motorisé - CCATM*) werd goedgekeurd.

De CCATM is de Canadese instelling die officieel verantwoordelijk is voor de coördinatie van kwesties met betrekking tot de administratie, reglementering en controle van het voertuigtransport en met betrekking tot de verkeersveiligheid in het land. De raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale, provinciale en territoriale regeringen, en uit zowat 370 leden uit de privé-sector die belang hebben bij het wegverkeer. Het verkeersveiligheidsbeleid is grotendeels gedecentraliseerd (zie bijlagenbundel: *Verkeersveiligheidsbeleid 2001-2005 van Québec*): de provincies zijn primair verantwoordelijk en worden aangespoord hun eigen doelstellingen te formuleren. De federale regering is verantwoordelijk voor de bepaling van de veiligheidsnormen voor voertuigen en de nationale begeleiding van de provincies en *territoires* die op hun beurt verantwoordelijk zijn voor de rijtraining en -opleiding, de voertuiginspectie, verkeersveiligheidsprogramma's, weginfrastructuur en -onderhoud.

Vision sécurité routière 2010 houdt vast aan de Visie om van de *Canadese wegen de veiligste ter wereld te maken* (in vergelijking met de andere lidstaten van de OESO door als criterium het aantal doden per ingeschreven voertuig te hanteren) en aan de strategische doelstellingen van het eerste plan *Vision sécurité routière 2001*:

- het publiek sensibiliseren voor kwesties met betrekking tot het wegverkeer;
- de communicatie en samenwerking verbeteren tussen de diverse instellingen die op het vlak van de verkeersveiligheid actief zijn;
- de maatregelen voor de toepassing van de verkeersregels opvoeren;
- de inzameling van gegevens en de kwaliteit van de informatie over de verkeersveiligheid in het hele land verbeteren.

¹⁸⁰ Site van Ministry of Transport and Communication: www.mintc.fi: Driving in Finland: Traffic accidents.

¹⁸¹ Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

Daaraan voegt Vision 2010 kwantitatieve doelstellingen toe, namelijk een algemene nationale doelstelling dat het gemiddelde aantal omgekomen of zwaar gewonde weggebruikers in de periode 2008-2010 met 30% teruggebracht moet worden ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1996-2001. De Vision stelt ook verschillende partiële doelstellingen:

- het dragen van de veiligheidsgordel door minimaal 95% van de inzittenden van voertuigen en adequaat gebruik van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen door inzittenden van alle voertuigen;
- vermindering van het aantal dode of zwaargewonde inzittenden die de veiligheidsgordel niet droegen met 40%;
- vermindering van het aantal dodelijk of zwaar gewonde weggebruikers bij ongevallen met een bestuurder in staat van dronkenschap met 40%;
- vermindering van het aantal dodelijk of zwaar gewonde weggebruikers bij ongevallen veroorzaakt door overdreven snelheid of op kruispunten met 20%;
- vermindering van het percentage bestuurders die drie gevaarlijke inbreuken op het Verkeersreglement hebben gepleegd (twee als die inbreuken verband houden met alcoholgebruik) binnen een termijn van twee jaar met 20%;
- vermindering van het aantal jonge auto- of motorbestuurders tussen 16 en 19 jaar die zwaar gewond worden of omkomen in ongevallen met 20%;
- vermindering van het aantal weggebruikers die omkomen of zwaar gewond worden in ongevallen met een bedrijfsvoertuig met 20%;
- vermindering van het aantal omgekomen of zwaar gewonde voetgangers, bromfietzers en fietsers met 30%;
- vermindering van het aantal weggebruikers die dodelijk of zwaar gewond worden op rurale wegen met 40%.

3.6.1.2. Actoren

Vision 2010 werd goedgekeurd door de Canadese Raad van Besturen voor Gemotoriseerd Transport (CCATM), en vervolgens officieel bekrachtigd door alle ministers verantwoordelijk voor vervoer en verkeersveiligheid. De verbintenis om samen te werken wordt op nationale schaal aangegaan: nationale, provinciale en gemeentelijke overheden delen de verantwoordelijkheid voor het beheer, de reglementering en de controle van het wegtransport en de verkeersveiligheid.

Dankzij de CCATM beschikken de diverse bestuursniveaus over een uniek kader waarbinnen ze zich kunnen informeren over de initiatieven en programma's voor verkeersveiligheid, en waarbinnen ze op dat vlak kunnen samenwerken.

Transport Canada heeft in samenwerking met de ACCP een databestand opgebouwd van de «tussenkommende partijen op het vlak van verkeer», die op de website van het ministerie staat en links biedt naar andere instellingen voor verkeersveiligheid. Dit bestand levert de doeltreffende maatregelen voor de verkeersveiligheid, volledig uitgewerkt door eerstelijns politieagenten.

3.6.1.3. Canada in cijfers

In Canada zijn 900.000 km wegen verdeeld over de 10 provincies en 3 territories. Er zijn bijna 18 miljoen geregistreerde voertuigen en bijna 21 miljoen bestuurders met een rijbewijs. Het gemeentelijk wegennet is 655.892 km lang. De provinciale weglengte bedraagt 230.930 km en de federale weglengte bedraagt 15.082 km.¹⁸²

¹⁸² Site van Transport Canada

Landoppervlakte (km ²)	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
9.984.670	30.759	17.882	13.987
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
900.000	-	-	-
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
309.778	236.547	-	-

Canada in cijfers (2000)¹⁸³.

3.6.2. Education

3.6.2.1. Rijopleiding

In Canada hebben bijna 21 miljoen personen een rijbewijs. De provincies en *territories* hebben een systeem goedgekeurd voor het behalen van het rijbewijs in fasen.

De onderdelen van het programma rijbewijs-in-fasen¹⁸⁴ verschillen licht per provincie¹⁸⁵, maar in het algemeen wordt verlangd dat de kandidaat-bestuurder een programma voor het behalen van het rijbewijs volgt in twee fasen, met rijbeperkingen in de eerste fase en één of meer rijexamens vooraleer het eigenlijke rijbewijs te krijgen. Het programma is van toepassing op alle nieuwe bestuurders van personenwagens en motorfietsen.

De eerste fase van dit systeem duurt over het algemeen 6 tot 12 maanden. De opgelegde voorwaarden kunnen onder meer zijn: enkel een personenwagen besturen, enkel besturen in het bijzijn van een persoon met een rijbewijs en met een minimaal aantal jaren ervaring, enkel rijden indien men niets gedronken heeft, 's nachts niet rijden, niet rijden op wegen met gescheiden rijrichtingen of op stedelijke autowegen.

In de tweede fase zijn de beperkingen minder talrijk. De bestuurders kunnen verplicht worden enkel met een personenwagen te rijden en niets te drinken. Voor het behalen van het eigenlijke rijbewijs kunnen de kandidaat-bestuurders verplicht worden hun rijexamen van de tweede fase af te leggen binnen een termijn van uiterlijk vijf jaar. Zoniet zullen ze het programma vanaf het begin moeten overdoen.

De nieuwe bestuurders kunnen ook verplicht worden tijdens het hele programma van de toekenning van het rijbewijs in fasen vrij van overtredingen te blijven of verplicht worden een cursus preventief besturen te volgen.

¹⁸³ IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

¹⁸⁴ Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

¹⁸⁵ Canadian Licensing Systems for Young Drivers: Laws as of October 2001. Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute.

Op het einde van 1999 werd dit programma opgelegd aan nieuwe bestuurders in 6 provincies (80% van de bevolking van het land).

3.6.2.2. Campagnes

Tal van informerings- en sensibilisatiecampagnes worden nationaal gevoerd¹⁸⁶. In het kader van het Canadese Programma voor de bescherming van de inzittenden 2001¹⁸⁷ wordt de 'Opération impact' jaarlijks georganiseerd. Dit is een nationaal initiatief van één dag, gepatroneerd door de Canadese Vereniging van Politiechefs (Association canadienne des chefs de police - ACCP), waarbij de politiediensten de bevolking informeren over de risico's verbonden aan het niet dragen van de veiligheidsgordel en het niet gebruiken van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen en aan het rijden in staat van dronkenschap. Het Programma combineert sensibilisatie en toepassing van de wet en is voortaan van toepassing op inzittenden van alle voertuigen, terwijl het aanvankelijk alleen van toepassing was op personenvoertuigen. Er is een tv-video met de beschrijving van de doelstellingen van Opération Impact en van de belangrijkste boodschappen. De Strategie ter vermindering van het rijden met verminderde vermogens richt zich met volledige opvoedings- en sensibilisatieprogramma's onder meer op het rijden in staat van dronkenschap. Kinderen en ouders worden geïnformeerd over verkeersveiligheid door het verdelen van een video en een praktische gids met uitleg over het correcte gebruik van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen. Andere campagnes richten zich op de veiligheid van fietsers, de veiligheid in schoolbussen, de afgebakende veiligheidszones en het rijden in de winter.

In diverse provincies of *territories* is de Opération Impact een springplank naar omvangrijkere sensibilisatiecampagnes en campagnes voor het gebruik van de veiligheidsvoorzieningen, bedoeld voor mensen die hun veiligheidsgordel niet dragen.

3.6.3. Engineering¹⁸⁸

3.6.3.1. Infrastructuur

De nationale richtlijnen ter bevordering van het ontwerp van veiligere wegen wordt herzien. Zo zullen verkeersveiligheidsaudits plaatsvinden en zullen doorlopende alarmzones ingericht worden op de wegen. Dit zijn geribbelde zones die trillingen veroorzaken om de bestuurders te verwittigen dat ze van de rijbaan afwijken. Richtlijnen worden ook gegeven voor wegdekvernieuwing, wegrestauratie en -reconstructie.

Geografische Informatiesystemen (GIS) zullen gebruikt worden, die preciezere informatie leveren over de ongevallenplaatsen.

In sommige Canadese besturen (rechtsgebieden) zijn adviescomités of onderlinge instellingen opgericht waarin betrokken partijen uit de openbare en privé-sector vertegenwoordigd zijn. Deze comités bestuderen kwesties zoals de plaats van de fietser en de voetganger op de weg, het rijden in de winter, de verzadiging van de wegen

¹⁸⁶ Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

¹⁸⁷ Programme Canadien sur la protection des occupants 2001

¹⁸⁸ Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.