

Voortgangsrapport Vlaams Verkeersveiligheidsplan werkjaar medio 2016- medio 2017

Inhoud

Voortgangsrapport Vlaams Verkeersveiligheidsplan werkjaar medio 2016- medio 2017	1
Samenvatting	2
1. Beschrijvend deel: evolutie richting doelstelling en streefcijfers Verkeersveiligheidsplan.....	4
A. Overkoepelende doelstelling	4
B. Meest recente stand van zaken	4
i. Algemeen	4
ii. Kwetsbare weggebruikers.....	8
iii. Motorvoertuigen.....	13
2. Actieprogramma	17
2.1 PIJLER 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag	18
A. Rapportering werkjaar 2016-2017.....	18
B. Jaarprogramma 2017-2018.....	27
2.2 PIJLER 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën.....	30
A. Rapportering werkjaar 2016-2017.....	30
B. Jaarprogramma 2017-2018.....	37
2.3 PIJLER 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid.....	42
A. Rapportering werkjaar 2016-2017.....	42
B. Jaarprogramma 2017-2018.....	44
2.4 PIJLER 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid	46
A. Rapportering werkjaar 2016-2017.....	46
B. Jaarprogramma 2017-2018.....	48
2.5 PIJLER 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering.....	49
A. Rapportering werkjaar 2016-2017	49
B. Jaarprogramma 2017-2018.....	53

Samenvatting

In 2014 werden we geconfronteerd met de schande van de 400 verkeersdoden op Vlaamse wegen. Het waren inktzwarte cijfers. Het aantal verkeersslachtoffers was jarenlang gedaald, kende dan verschillende jaren van moeizame stagnering, maar steeg in 2014 dus weer tot schandalige cijfer van 400 doden op 1 jaar tijd. Gesterkt door het Vlaams regeerakkoord, dat mikt op een halvering van de ongevallencijfers tegen 2020, werd er een gespierd Verkeersveiligheidsplan opgesteld. De eerste resultaten zijn bemoedigend. De cijfers in 2016 en de eerste gegevens in 2017 zijn opnieuw positief.

We kunnen echter nog lang niet berusten. Vlaanderen kan, mag en zal geen vrede nemen met 318 verkeersdoden (het cijfer uit 2016). De dalende trend in de cijfers moet nu versterkt worden door de verdere uitvoering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan in de komende jaren. Dit rapport geeft in een eerste hoofdstuk een overzicht van de versterking van de verkeersveiligheid in Vlaanderen, die nu evolueert in de richting van de in het Verkeersveiligheidsplan geformuleerde streefcijfers. Onze inspanningen tegen de schande van de 400 beginnen vruchten af te werpen: volgens de meest recente cijfers van het aantal verkeersdoden zien we in 2016 (318 verkeersdoden) een daling met 16% t.o.v. 2015. Er is echter nog een lange weg te gaan. Om de ambitieuze streefcijfers te halen, mag de motor nu niet stilvallen. We zullen beleidsmatig nog een versnelling hoger moeten schakelen. De kwetsbare weggebruikers blijven een prioritair aandachtspunt, gelet op de globaal minder positieve evoluties, maar er gaat ook bijzondere aandacht naar de ongevallen met (lichte) vrachtwagens.

Een tweede hoofdstuk geeft een overzicht van alle verschillende maatregelen waar afgelopen werkjaar aan gewerkt werd. Met betrekking tot informeren, sensibiliseren en opleiden werd een concrete campagnekalender opgemaakt waarbij grootschalige affichecampagnes aangevuld werden met doelgroepgerichte acties. Daarnaast werd de kwalitatieve rijopleiding en –examen voor categorie B omgezet in regelgeving en in praktijk. De vakbekwaamheid en nascholing kregen nieuwe modules met extra aandacht voor bijvoorbeeld de dodehoekproblematiek.

Inzake het verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën realiseerde Vlaanderen een helderder snelheidsbeleid: een Copernicaanse revolutie op onze gewestwegen. We knipten in het oerwoud aan snelheidsborden. 70 kilometer per uur is vandaag de norm buiten de bebouwde kom, 90 de uitzondering. Een handleiding met duidelijke richtlijnen werd opgemaakt en gepubliceerd in september 2016. Daarnaast werd werk gemaakt van een veiligere afstemming van de verkeerslichten. Het “Actieplan verkeerslichten” vormt daarbij het te volgen draaiboek. 350 verkeerslichten worden jaarlijks onder handen genomen. Vervolgens werd ook het Vademecum Fietsvoorzieningen vernieuwd, met oog voor een verhoogde kwaliteit en specifieke aandacht voor o.m. fietssuggestiestroken en de aanduiding van fietspaaltjes.

Nieuwe ontwikkelingen binnen het handhavingsbeleid worden van nabij opgevolgd. Een eerste aanzet voor de uitbreiding van ANPR en trajectcontroles werd al gegeven, in nauwe samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken, net als een verdere digitalisering van bestaande camera's.

In het kader van evaluatie en monitoring kwam een onderzoeksagenda tot stand. Er werd gewerkt aan de lokalisatie van de verkeersongevallen en gevaarlijke puntenberekening, er werd met datamining rond ongevallenanalyse expertise opgebouwd omtrent de mogelijkheden van werken met big data en er vonden besprekingen plaats rond de mogelijke indicatoren die gebruikt kunnen worden voor diepgaandere monitoring.

Binnen het luik engagement werd actie ondernomen om de verkeersveiligheidscultuur te bevorderen binnen het lokaal beleid van de steden en gemeenten, onder de wegbeheerders, binnen het verenigingsleven en de bedrijven, binnen de verschillende overheden en ook onder de weggebruikers.

1. Beschrijvend deel: evolutie richting doelstelling en streefcijfers Verkeersveiligheidsplan

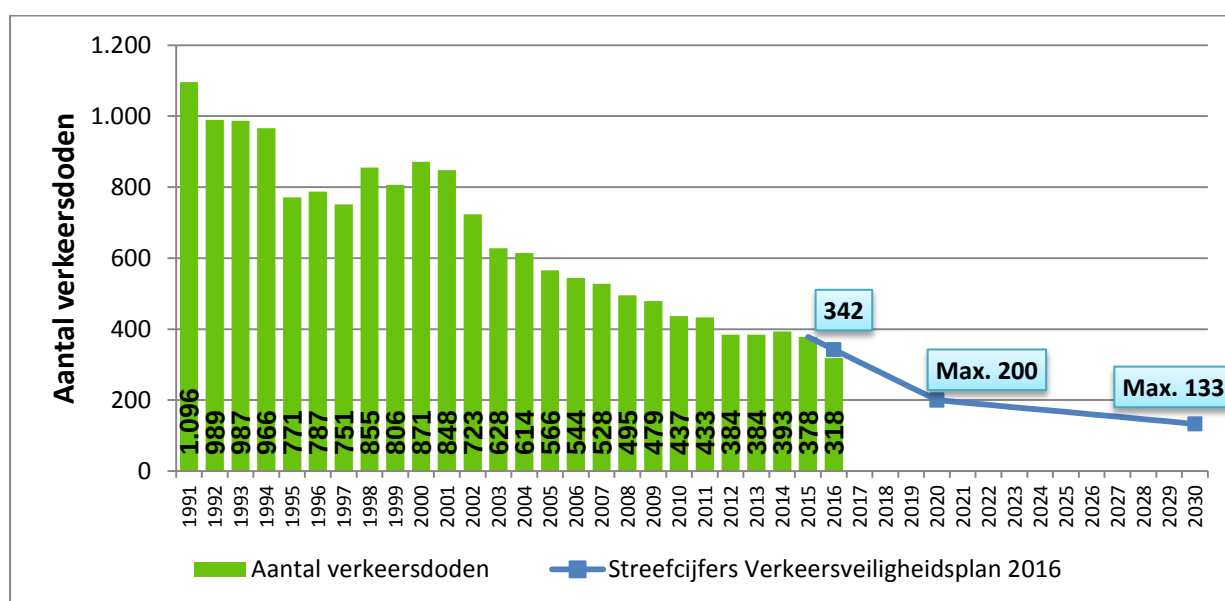
A. Overkoepelende doelstelling

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

B. Meest recente stand van zaken

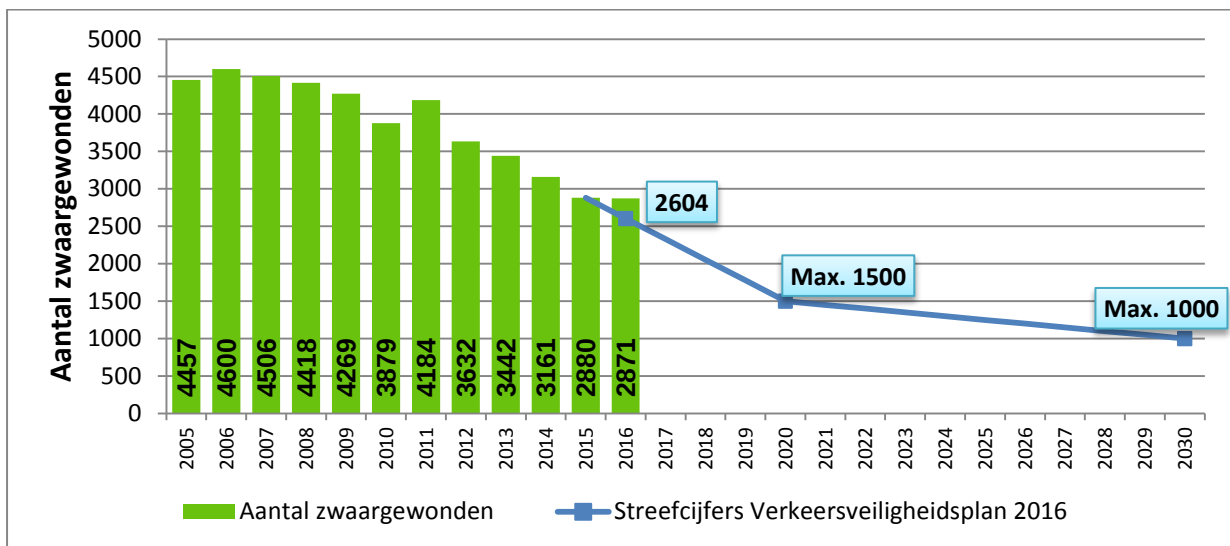
In dit deel wordt een overzicht gegeven van de meest recente evoluties op vlak van verkeersongevallengegevens, zowel op basis van de cijfers van de FOD Economie als de meest recente gegevens van de verkeersveiligheidsbarometer (2016 - 1^e trimester 2017), zodat we een zicht houden op de evolutie die we afleggen richting de in het verkeersveiligheidsplan geformuleerde streefcijfers.

i. Algemeen



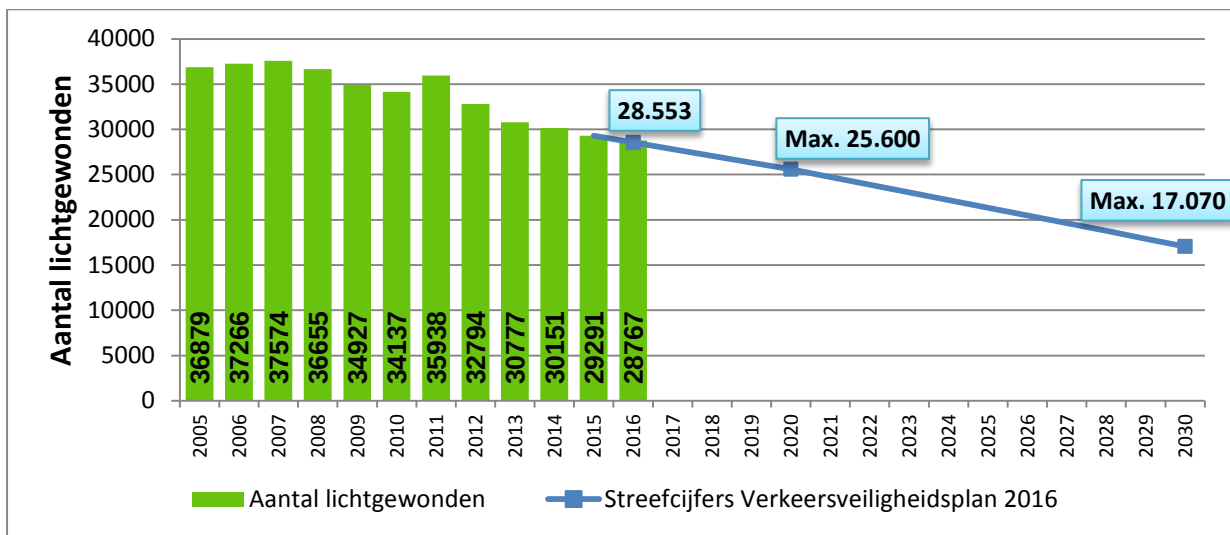
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

Figuur 1: Evolutie van het aantal verkeersdoden (1991-2016)



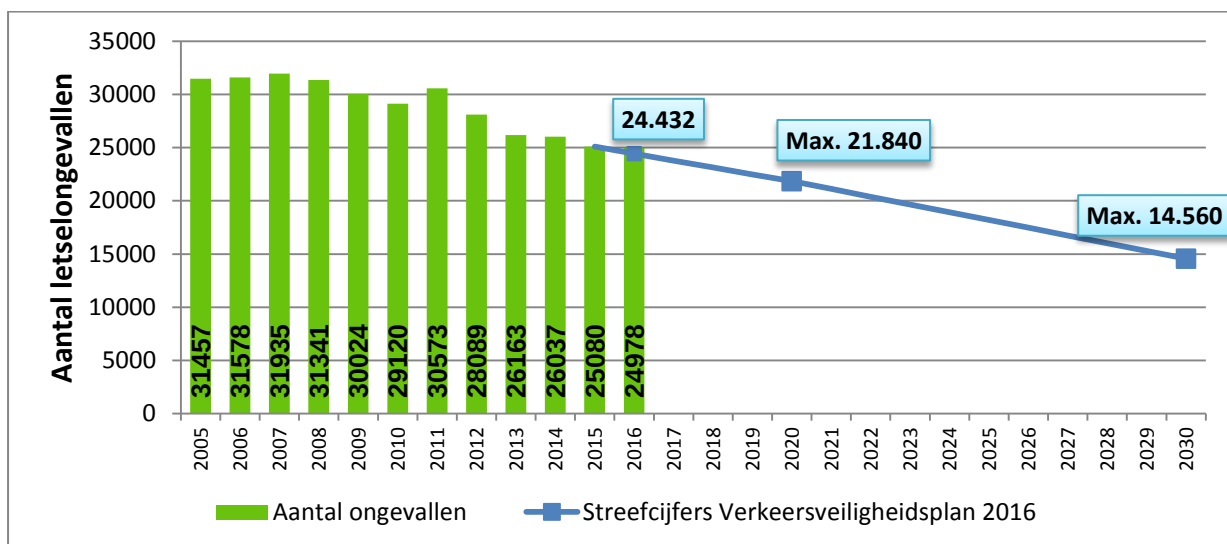
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

Figuur 2: Evolutie van het aantal zwaargewonden (2005-2016)



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

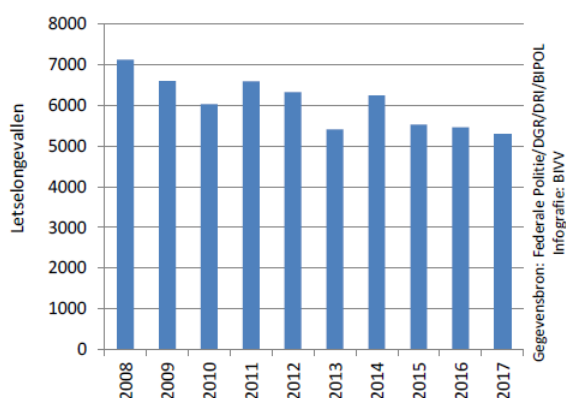
Figuur 3: Evolutie van het aantal lichtgewonden (2005-2016)



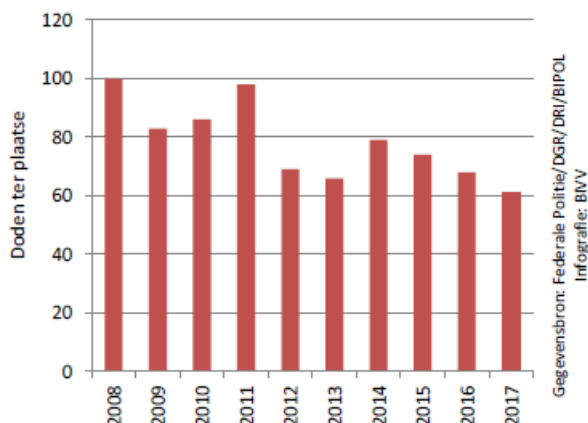
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

Figuur 4: Evolutie van het aantal letselongevallen (2005-2016)

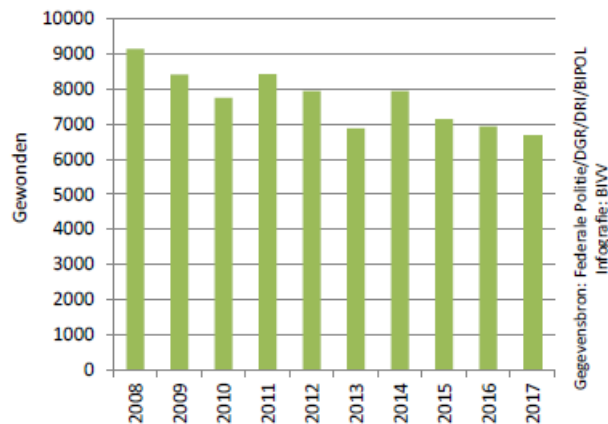
Voor het jaar 2016 kende Vlaanderen een gunstige evolutie van alle ongevalsindicatoren: het aantal letselongevallen is zeer licht gedaald tot gestagneerd (-0,4% letselongevallen (-102)), het aantal gewonden kende een lichte daling (-1,7% gewonden (-533)) en het aantal verkeersdoden is sterk gedaald (-15,9% doden (-60)). Het aantal lichtgewonden (-1,8%) daalde hierbij iets sterker dan het aantal zwaargewonden (-0,3%).



Figuur 5a: Evolutie aantal letselongevallen (1^e trimester 2017)



Figuur 5b: Evolutie aantal doden ter plaatse (1^e trimester 2017)



*Figuur 5c: Evolutie aantal gewonden
(1^e trimester 2017)*

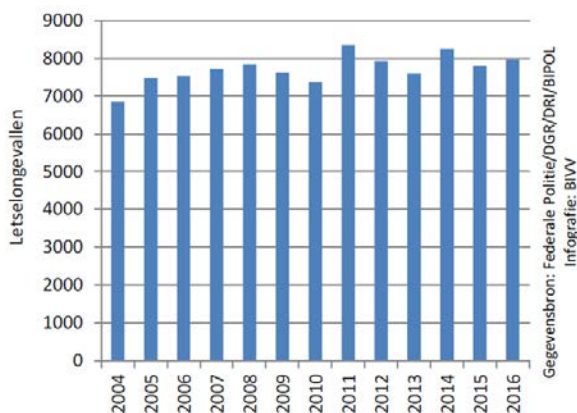
We zien dat deze gunstige trend van de ongevalsindicatoren zich in het eerste trimester van 2017 (licht) doorzet. Bij de verkeersdoden ter plaatse is de daling zelfs iets groter.

Ondanks de quasi-stagnatie van het aantal letselongevallen ten opzichte van 2015, behaalt Vlaanderen in 2016 een laagterecord voor alle ongevalsindicatoren. Het feit dat het aantal letselongevallen niet echt daalt is niet zo bemoedigend, zelfs met een laagterecord voor deze indicator. De evolutie van het aantal gewonden is gunstig maar niet uitzonderlijk. De daling van het aantal verkeersdoden is echter wel groot.

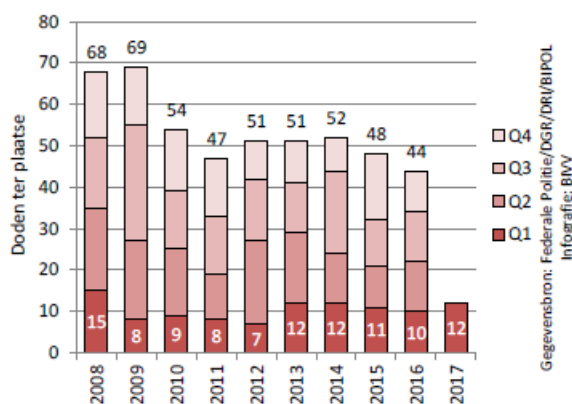
De evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden varieert sterk tussen de verschillende categorieën weggebruikers. Daarom bespreken we kort de evoluties bij de kwetsbare weggebruikers en bij ongevallen met motorvoertuigen.

ii. Kwetsbare weggebruikers

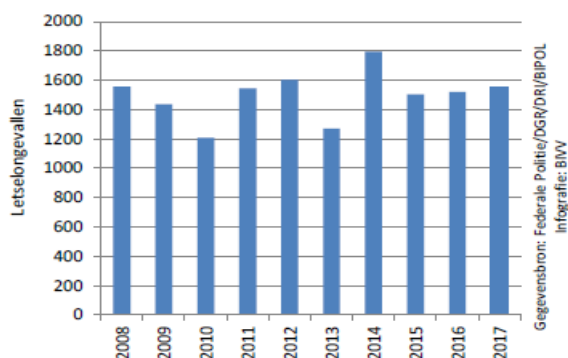
FIETSERS



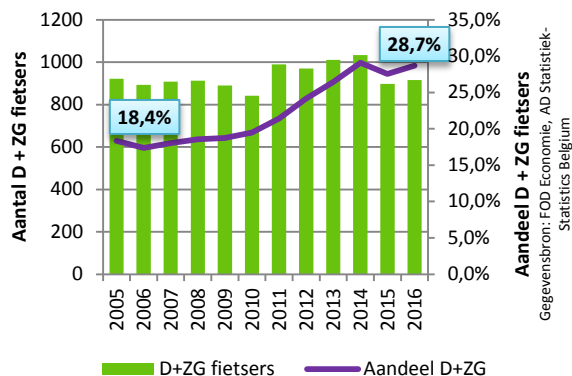
Figuur 6a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één fietser (2016)



Figuur 6b: Evolutie aantal doden ter plaatse bij fietsers



Figuur 6c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één fietser (1^e trimester 2017)



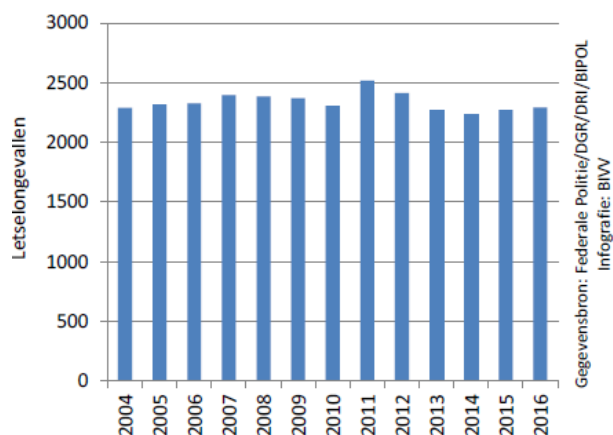
Figuur 6d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde fietsers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2016 steeg het aantal letselongevallen met fietsers (+2,2%). Het eerste trimester van 2017 liet ten opzichte van het voorgaande jaar opnieuw een stijging (+1,8%) optekenen.

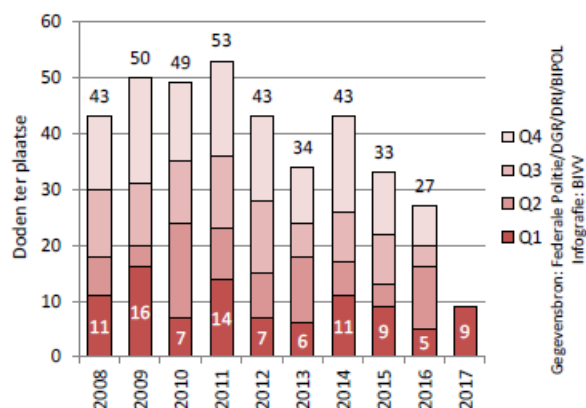
Het aantal doden ter plaatse bij fietsers liep in 2016 terug (-8,3% (-4)) maar was in het eerste trimester van 2017 opnieuw gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar (+20% (+2)). De verkeersdoden in zijn globaliteit bij de fietsers vertonen voor 2016 een daling met -22,2% (van 72 naar 56), een sterkere daling dan enkel bij de doden ter plaatse. Beschouwen we de dode en zwaargewonde fietsers zien we in 2016 terug een lichte stijging t.o.v. het jaar voordien. De daling van het aantal fietsdoden wordt hier dus teniet gedaan door de stijging van het aantal zwaargewonden. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden bereikt hiermee bijna 29% in 2016.

We zien hiermee nogmaals dat versterkte aandacht voor de fietsers nodig blijft.

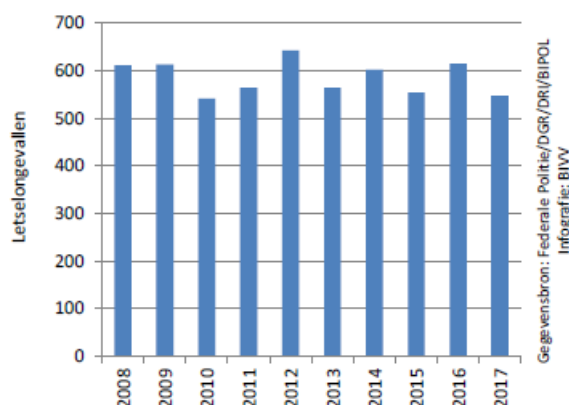
VOETGANGERS



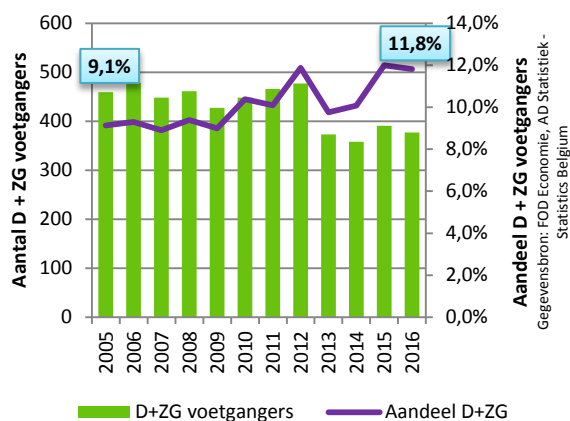
Figuur 7a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één voetganger (2016)



Figuur 7b: Evolutie aantal doden ter plaatse bij voetgangers



Figuur 7c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één voetganger (1^e trimester 2017)



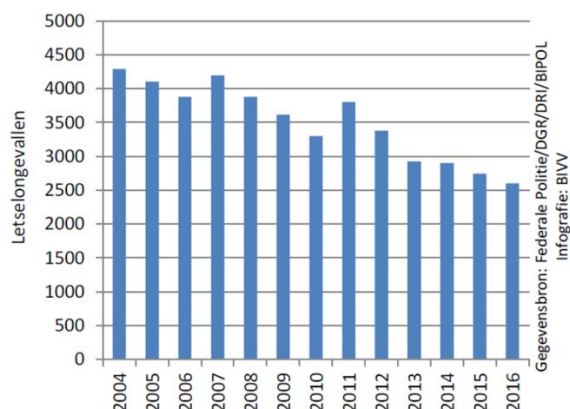
Figuur 7d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde voetgangers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2016 steeg het aantal letselongevallen met voetgangers licht (+0,8%). Het eerste trimester van 2017 liet daarentegen een forse daling (-11,4%) optekenen.

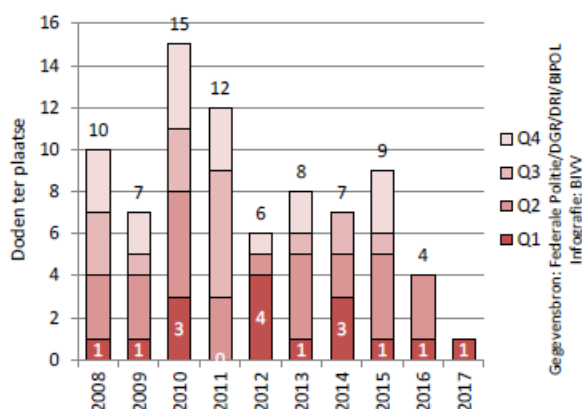
Het aantal doden ter plaatse bij voetgangers liep in 2016 sterk terug (-18,2% (-6)) maar het eerste trimester van 2017 evenaarde opnieuw de cijfers van 2015 en maakte daarmee de winst die in 2016 in het eerste trimester geboekt werd ongedaan. De verkeersdoden in zijn globaliteit bij de voetgangers vertonen voor 2016 een daling met -7,3% (van 41 naar 38), een beperktere daling dan bij de doden ter plaatse. Beschouwen we de dode en zwaargewonde voetgangers zien we in 2016 een lichte daling t.o.v. het jaar voordien. Op iets langere termijn bekeken, zien we echter eerder een status quo in de cijfers sinds 2013. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden bedraagt bijna 12% in 2016.

Ook voor de voetgangers blijft dus aandacht vereist.

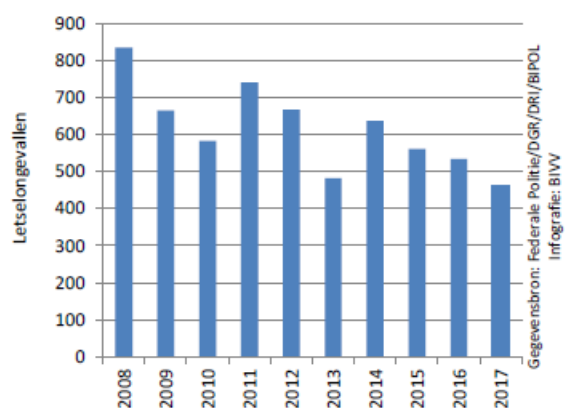
BROMFIETSERS



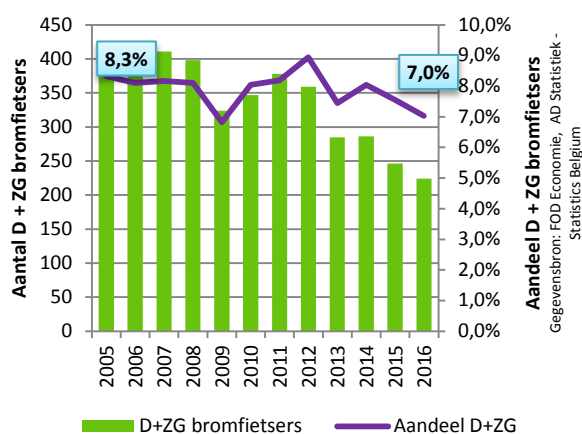
Figuur 8a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één bromfietser (2016)



Figuur 8b: Aantal doden ter plaatse met bromfietzers



Figuur 8c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één bromfietser (1^e trimester 2017)



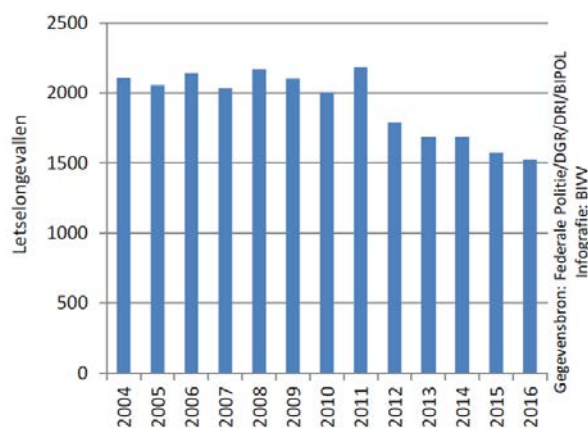
Figuur 8d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde bromfietzers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2016 is het aantal letselongevallen met bromfietzers fors gedaald (-5,2%). Het eerste trimester van 2017 liet opnieuw een forse daling (-13,8%) optekenen.

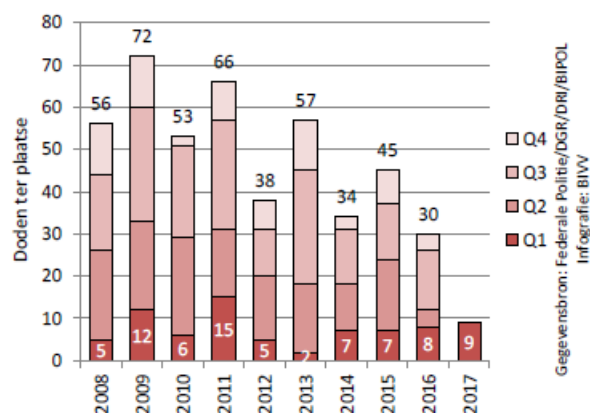
Het aantal doden ter plaatse bij bromfietzers liep in 2016 sterk terug (-55,5% (-5)). 2017 heeft alvast gunstig ingezet door de cijfers van het eerste trimester 2016 voor de doden ter plaatse bij bromfietzers te bevestigen. De verkeersdoden in zijn globaliteit bij de bromfietzers vertonen voor 2016 een daling met -58,3% (van 12 naar 5), een daling die dus in dezelfde lijn ligt als de doden ter plaatse. Beschouwen we de dode en zwaargewonde bromfietzers zien we in 2016 eveneens een daling t.o.v. het jaar voordien. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden zakt hiermee naar 7% in 2016.

Hier moet wel rekening gehouden worden met de kleine aantallen, waardoor kleine verschillen grote relatieve verschuivingen met zich brengen.

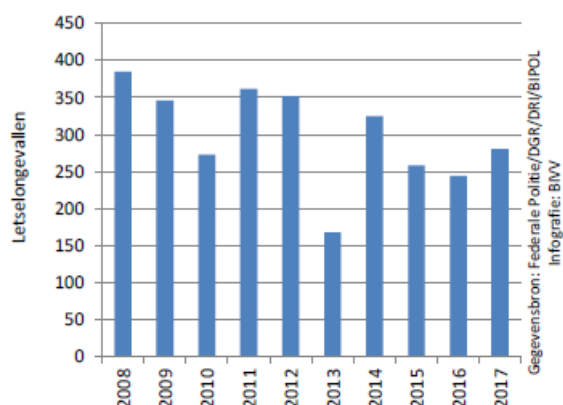
MOTORFIETTERS



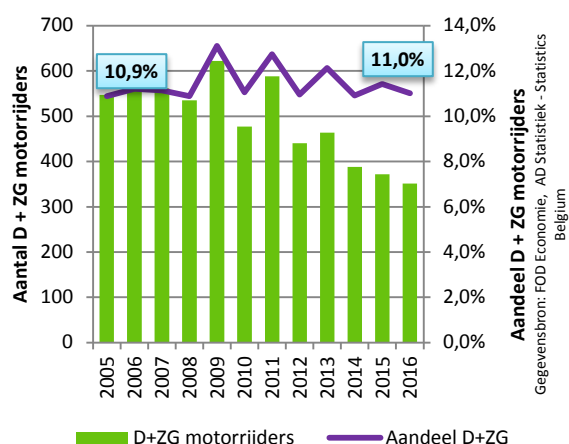
Figuur 9a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één motorfietser (2016)



Figuur 9b: Aantal doden ter plaatse met motorfietssers



Figuur 9c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één motorfietser (1^e trimester 2017)



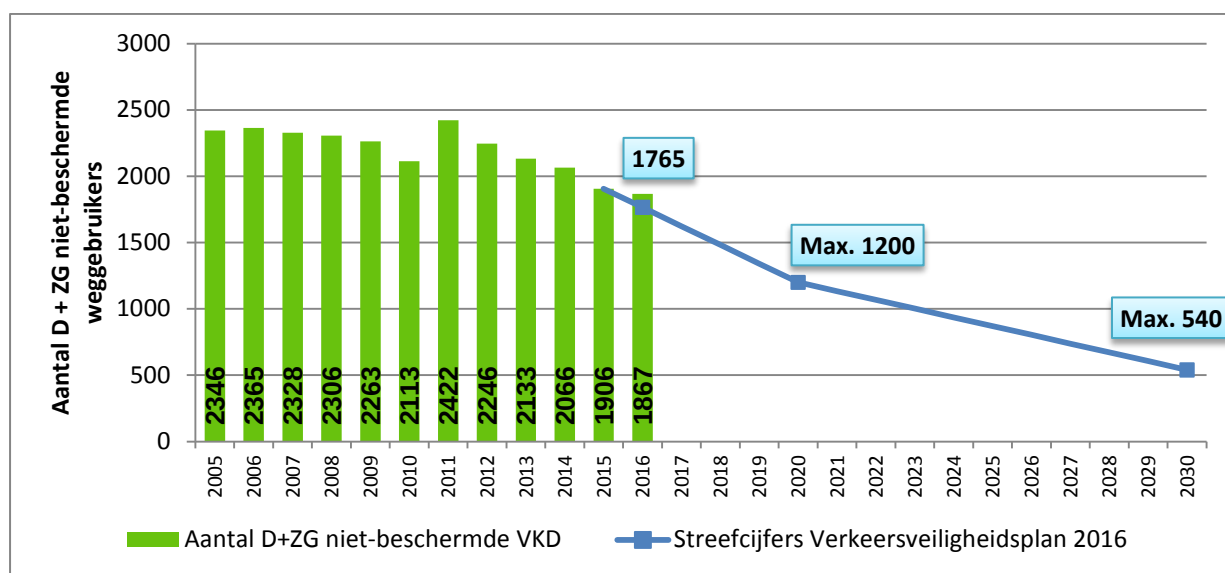
Figuur 9d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde motorrijders en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

Het aantal letselongevallen met motorrijders daalde in 2016 (-3,1%). In het eerste trimester van 2017 worden de motorrijders daarentegen door een stijging (+14,3% (+35)) gekenmerkt.

Het aantal doden ter plaatse bij motorrijders liep in 2016 zeer sterk terug (-33,3% (-15)). Het eerste trimester van 2017 blijft ongeveer in lijn met het voorgaande jaar ((+1), +12,5%). Ook hier is de relatieve stijging immers gelinkt aan een klein aantal. De verkeersdoden in zijn globaliteit bij de

motorrijders vertonen voor 2016 een daling met -30,6% (van 49 naar 34), een daling die dus in dezelfde lijn ligt als de doden ter plaatse. Beschouwen we de dode en zwaargewonde motorrijders zien we in 2016 eveneens een daling t.o.v. het jaar voordien. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft wel ongeveer status quo op 11% in 2016.

Gezien de recente evolutie in het 1^e trimester 2017 mag de aandacht voor motorrijders niet geheel naar de achtergrond verschuiven.

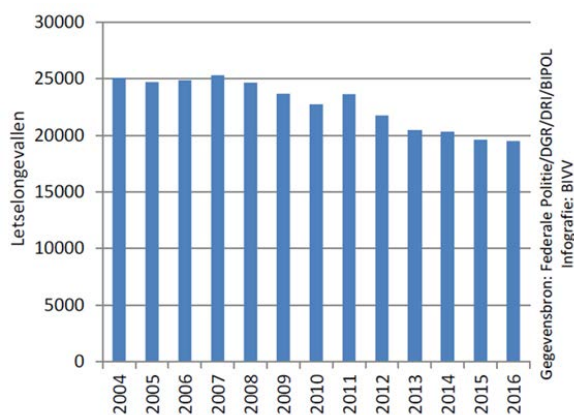


Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

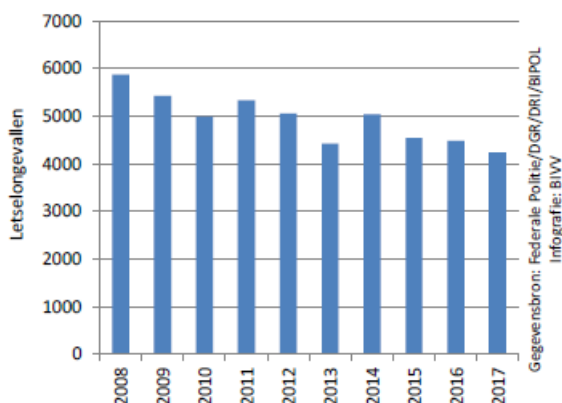
Figuur 10: Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde niet-beschermde verkeersdeelnemers (2005-2016)

Bekijken we de kwetsbare weggebruikers in zijn geheel zien we in het jaar 2016 een licht positieve evolutie voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers”. De tussentijdse doelstelling voor het jaar 2016 werd gehaald. Zoals bij het overlopen van de verschillende modi kwetsbare weggebruikers is het van belang erop te wijzen dat de evoluties voor deze modi niet steeds eenduidig in dezelfde richting evolueren. Het zijn vooral de fietsers en voetgangers die recent het minst in de positieve zin evolueren en dus in het bijzonder beleidsmatige aandacht verdienen.

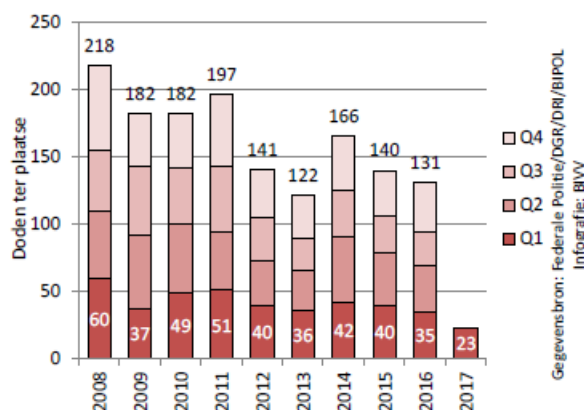
iii. Motorvoertuigen



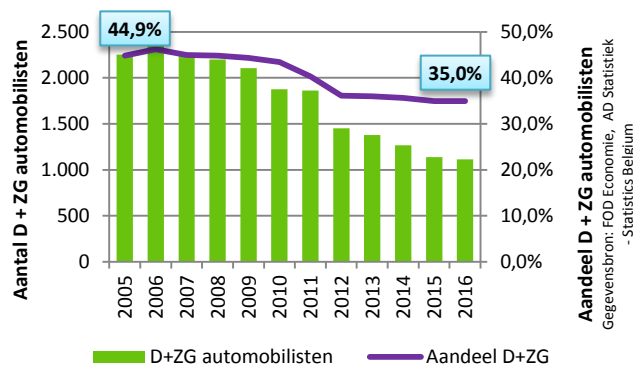
Figuur 11a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één personenwagen (2016)



Figuur 11c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één personenwagen (1^e trimester 2017)



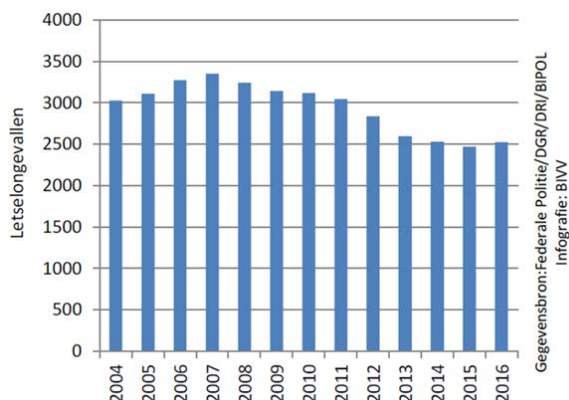
Figuur 11b: Evolutie aantal doden ter plaatse in ongevallen met minstens één personenwagen



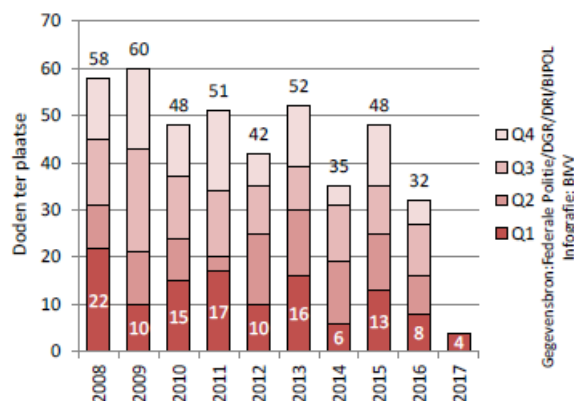
Figuur 11d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde automobilisten en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2016 stagneerde het aantal letselongevallen met minstens één personenwagen. Het eerste trimester van 2017 vertoont opnieuw een daling (-5,8% (-260)) ten opzichte van het voorgaande jaar.

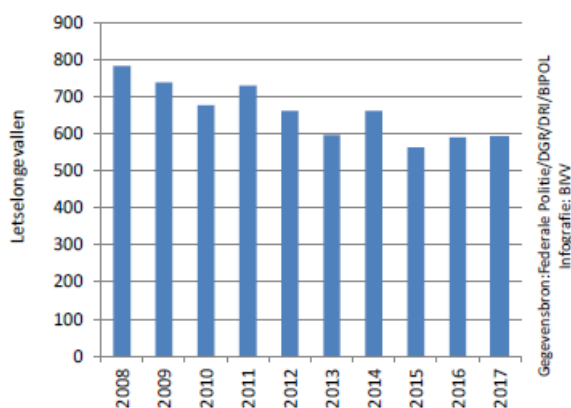
Het aantal doden ter plaatse in ongevallen met een personenwagen nam in 2016 af (-6,4%). Ook in het eerste trimester van 2017 werd in vergelijking met het voorgaande jaar forse winst geboekt (-34,3% (-12)). Het aantal dode en zwaargewonde automobilisten volgt deze dalende trend, zij het minder sterk. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden bereikt hiermee 35% in 2016.



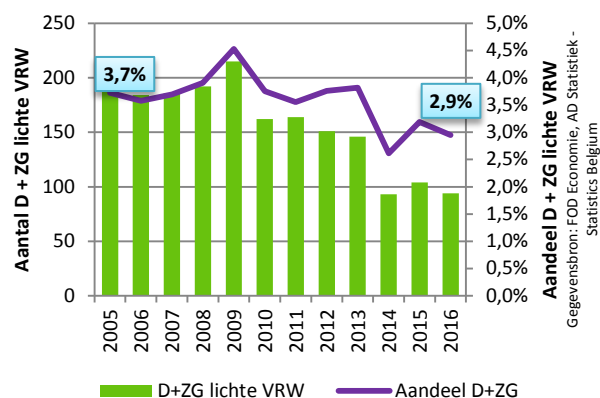
Figuur 12a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één lichte vrachtwagen (2016)



Figuur 12b: Evolutie aantal doden ter plaatse in ongevallen met minstens één lichte vrachtwagen



Figuur 12c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één lichte vrachtwagen (1^e trimester 2017)

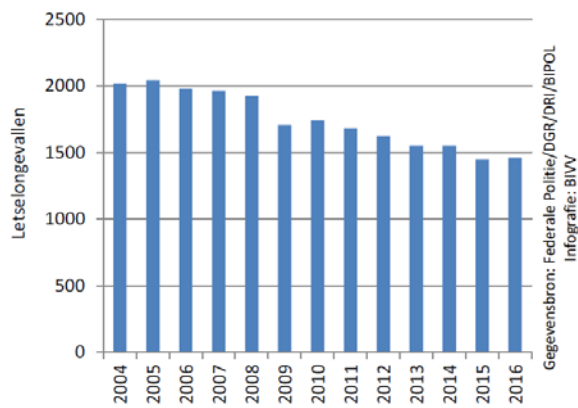


Figuur 12d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde lichte vrachtautobestuurders en -passagiers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

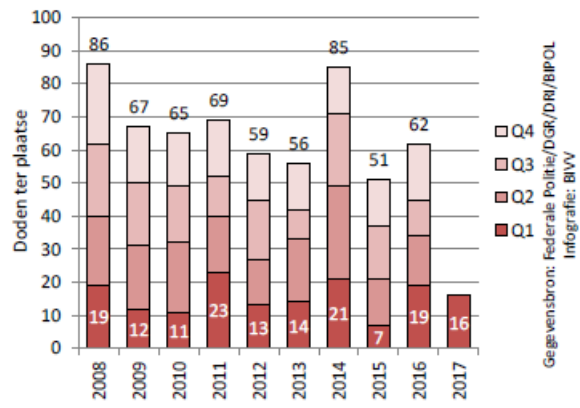
In 2016 kende het aantal letselongevallen met lichte vrachtwagens een lichte stijging (+2,1%). Het eerste trimester van 2017 laat eerder een stagnatie (+0,5%) optekenen in vergelijking met het voorgaande jaar.

Het aantal doden ter plaatse bij letselongevallen met lichte vrachtwagens liep in 2016 fors terug (-33,3% (-16)). Ook het eerste trimester van 2017 laat ondanks de kleine aantallen nog een positieve evolutie (-50% (-4)) optekenen ten opzichte van het voorgaande jaar. Beschouwen we de doden en zwaargewonden bij de lichte vrachtautobestuurders en -passagiers zien we daar eerder een status quo sinds 2014.

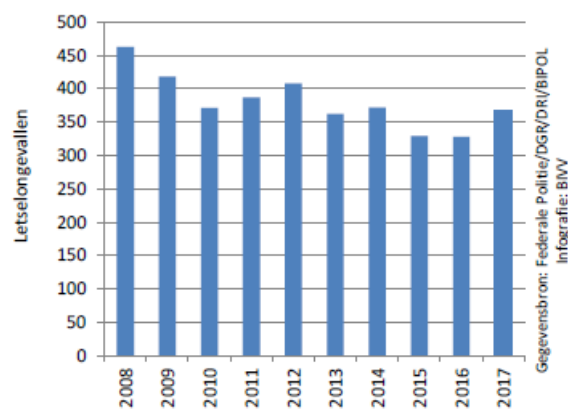
Ondanks het teruglopen van het aantal verkeersdoden bij letselongevallen met lichte vrachtwagens is door het licht stijgend aantal letselongevallen waakzaamheid vereist.



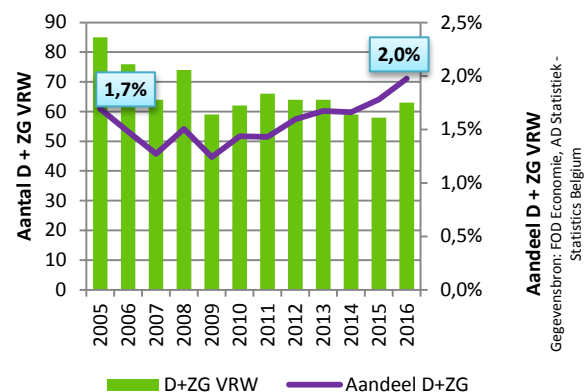
Figuur 13a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één vrachtwagen (2016)



Figuur 13b: Evolutie aantal doden ter plaatse in ongevallen met minstens één vrachtwagen



Figuur 13c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één vrachtwagen (1^e trimester 2017)



Figuur 13d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde vrachtautobestuurders en –passagiers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2016 kende het aantal letselongevallen met vrachtwagens een lichte stijging (+1,0%). In het eerste trimester van 2017 nam het aantal evenwel terug fors toe (+11,9% (+39)) in vergelijking met het voorgaande jaar.

Het aantal doden ter plaatse bij letselongevallen met vrachtwagens liep in 2016 fors op (+21,6%). Het eerste trimester van 2017 liet daarentegen terug een daling (-15,8% (-3)) optekenen ten opzichte van het voorgaande jaar. Beschouwen we de doden en zwaargewonden bij de vrachtwagenbestuurders en –passagiers zien we ook daar een stijging in 2016 en een globaal stijgend aandeel.

Hier ligt dan ook reden om de ongevallen met vrachtwagens verder specifiek op te volgen.

Samenvattend:

In 2016 werden laagtere records gehaald voor de verschillende ongevalsindicatoren (aantal letselongevallen, aantal licht- en zwaargewonden, en aantal verkeersdoden).

De laagtere records situeren zich vooral voor het aantal letselongevallen bij zowel de categorie van gemotoriseerde tweewielers (bromfietzers en motorfietzers) als de categorie personenwagens (ondanks de bijna stagnatie).

Tijdens het eerste trimester van 2017 vertonen alle indicatoren (aantal letselongevallen, aantal doden per plaatse, aantal gewonden), opgevolgd in de Verkeersveiligheidsbarometer, opnieuw een laagtere record voor Vlaanderen.

Deze evoluties vormen de motivatie om verder in te slaan op de gevolgde weg. De globaal positieve resultaten mogen ons niet blind maken voor de indicatoren die negatief uitslaan.

Zo merken we bijvoorbeeld voor wat betreft het streefcijfer “D+ZG niet-beschermdde verkeersdeelnemers” dat er zich een positieve evolutie aftekent voor de bromfietzers en motorrijders, terwijl de trend voor fietsers en voetgangers minder positief is. Het aantal verkeersdoden mag voor deze laatste categorie dan wel zijn gedaald, het aantal letselongevallen is echter gestegen. Het voorkomen van ongevallen met deze kwetsbare weggebruikers dient daarom de komende jaren prioritaire aandacht te krijgen.

Daarnaast blijkt ook duidelijk dat de ongevallen met vrachtwagens en lichte vrachtwagens specifieke aandacht verdienen.

2. Actieprogramma

Voor we ingaan op het actieprogramma van het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan is het van belang om aan te geven dat deze voortgangsrapportering niet de bedoeling heeft om exhaustief te zijn. Er worden immers tal van verkeersveiligheidsinitiatieven georganiseerd op het terrein door verschillende partijen, die elk hun steentje bijdragen. Het Vlaams verkeersveiligheidscongres geeft hiervan jaarlijks een beeld. We proberen wel om via dit rapport een zo representatief mogelijk overzicht te geven van de in het kader van het Verkeersveiligheidsplan belangrijkste (nieuwe) ontwikkelingen op verkeersveiligheidsvlak en de beleidsmaatregelen genomen door de minister.

Zoals afgesproken op de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid werd tijdens het eerste werkjaar (medio 2016 – medio 2017) van het Verkeersveiligheidsplan bijzondere focus gelegd op de volgende maatregelfiches:

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

- *Fiche 2: Sensibiliseren*
- *Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding*
- *Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing*

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

- *Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg*
- *Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling*

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

- *Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles*
- *Fiche 21: ANPR – trajectcontrole*

Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

- *Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek*
- *Fiche 23: Evaluatie & monitoring*

Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

- *Fiche 24: Engagement*

Deze maatregelfiches zullen dan ook een ruimere beschrijving (*op een grijze achtergrond*) krijgen in deze voortgangsrapportering per pijler. De voortgang in de andere maatregelfiches uit het Verkeersveiligheidsplan wordt op een beknoptere wijze toegelicht per pijler. Beide beschrijvingen kunnen worden teruggevonden onder A. *Rapportering werkjaar 2016-2017*.

Onder B. *Jaarprogramma 2017-2018* wordt tenslotte per pijler telkens een doorkijk gegeven naar de focus voor het komende werkjaar.

Met het verzamelen van de verschillende verkeersveiligheidspartners onder het dak van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) willen we met vereende krachten aan de geformuleerde doelstellingen werken.

2.1 PIJLER 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag

A. Rapportering werkjaar 2016-2017

A1. Fiche 1: Informeren

Via de websites www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be en www.veiligverkeer.be ontsluiten we alle relevante informatie voor onze partners en alle weggebruikers. Tussen 19 oktober en 30 november 2016 organiseerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde de zevende editie van de Grote Verkeersquiz. Hieraan nam het recordaantal van 117.971 Vlamingen deel. Met het verkeersmagazine Kijk Uit communiceren we wekelijks, via tv en online, naar alle Vlamingen.

A2. Fiche 2: Sensibiliseren

Met permanente sensibilisering willen we de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief beïnvloeden. Een rationele kennis over de gevaren van het verkeer volstaat vaak niet om het verkeersgedrag duurzaam en in een veilige richting te sturen. Weggebruikers moeten ook de juiste verkeersgevoeligheid ontwikkelen.

Sensibiliseringscampagnes 2016

In 2016 hebben we de nodige aandacht besteed aan de belangrijkste 'killers' in het verkeer: onaanangepaste snelheid, alcohol, het niet-dragen van de gordel, afleiding in het verkeer.

<u>Periode</u>	<u>Opdrachtgever</u>	<u>Thema</u>
<i>Januari-februari</i>	<i>AWV</i>	<i>Via Pass</i>
Februari-maart	MOW	Gordel
Maart-april	AWV	Aankondiging grote werven
April-mei	MOW	Snelheid
Mei-juni	AWV	Snelheid bij wegenwerken
Juni-juli	MOW/BIVV	Alcohol (zomerbob)
<i>Juli-augustus</i>	<i>MOW</i>	<i>Zwerfvuil</i>
Augustus-september	MOW	Gordel
September-oktober	AWV	<i>Praatpalen</i> /Snelheid bij wegenwerken

Oktober-november	MOW	Afleiding
November-december	AWV	Snelheidsregime (90 - 70 km/u)
December-januari	MOW/BIVV	Alcohol (winterbob)

Bij de timing van de thema's werd zo veel mogelijk rekening gehouden met de handhavingskalender (TISPOL) van de politie. Het is immers belangrijk dat sensibilisering en handhaving zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Sensibiliseringscampagnes creëren immers het draagvlak voor de controles en daardoor dus ook het preventief effect van controles, waardoor het effect van handhaving versterkt wordt.

Campagnes 2017

Vanaf 2017 staat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), in nauwe samenwerking met de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, in voor de coördinatie en uitvoering van de Vlaamse sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid. De uitvoering gebeurt volgens de bepalingen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, in nauwe samenwerking met de andere betrokken actoren in het VHV. Er werd een nieuwe campagnekalender opgemaakt waarbij een opsplitsing gebeurde tussen campagnes naar het grote publiek en campagnes naar specifieke doelgroepen.

Grootschalige campagnes

In 2017 worden zes grootschalige sensibiliseringscampagnes gerealiseerd met affichage rond de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's (overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, afleiding, gordeldracht,...). De affichagecampagnes worden steeds gecombineerd met één of meer andere media ('360°-aanpak', keuze uit een brede mediawaaier, bv online, sociale media, radio, tv, printadvertenties,...). Wat de eerste campagne in 2017 betreft, werd de campagne over de wijziging in het snelheidsregime herhaald. In april lag de focus op de motorrijders. In juni en december blijven we uiteraard samenwerken met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en de andere gewesten voor de bobcampagnes. Dat zorgt voor volgende kalender:

<u>Periode</u>	<u>Opdrachtgever</u>	<u>Thema</u>
Februari	VSV/MOW	Herhaling snelheidsregime 90 – 70 km/u
April	VSV/MOW	Motorrijders
Juni	VSV/MOW/BIVV	Alcohol (zomerbob)
Augustus	VSV/MOW	Gordel/kinderzitjes
Oktober	VSV/MOW	Afleiding (smartphone achter het stuur)

December	VSV/MOW/BIVV	Alcohol (winterbob)
----------	--------------	---------------------

■	■
---	---

Doelgroepgerichte campagnes

Daarnaast worden twee doelgroepgerichte sensibiliseringscampagnes gerealiseerd rond specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of specifieke leeftijds- of risicogroepen sterk aanbelangen. Dit impliceert gerichte boodschappen en specifieke mediakeuzes die zijn aangepast aan de doelgroep en thematiek (bv online en sociale media, gerichte affichage,...). Voor een maximaal effect worden de doelgroepgerichte campagnes waar mogelijk gecombineerd met versterkte controles door de politiediensten (geïntegreerde aanpak), terreinacties en evenementen (bijvoorbeeld in het uitgaansleven, op specifieke risicoplekken en –momenten, ...). De VSV werkt daarvoor nauw samen met alle relevante campagnepartners volgens de doelgroep en thematiek (Netwerk Verkeerscoördinatoren, mediapartners, sponsors, belangenverenigingen, ...).

<u>Periode</u>	<u>Opdrachtgever</u>	<u>Thema</u>
April-mei	VSV/MOW	Motorrijders (defensief rijden)
Oktober-november	VSV/MOW	Afleiding (smartphone op de fiets)

Conform het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen worden deze sensibiliseringscampagnes ondersteund door terreinactiviteiten uitgevoerd door de VSV-vrijwilligers, informatieverstrekking via een online informatieplatform, een jaarlijkse online verkeersquiz en de wekelijkse tv-uitzendingen 'Kijk Uit'.

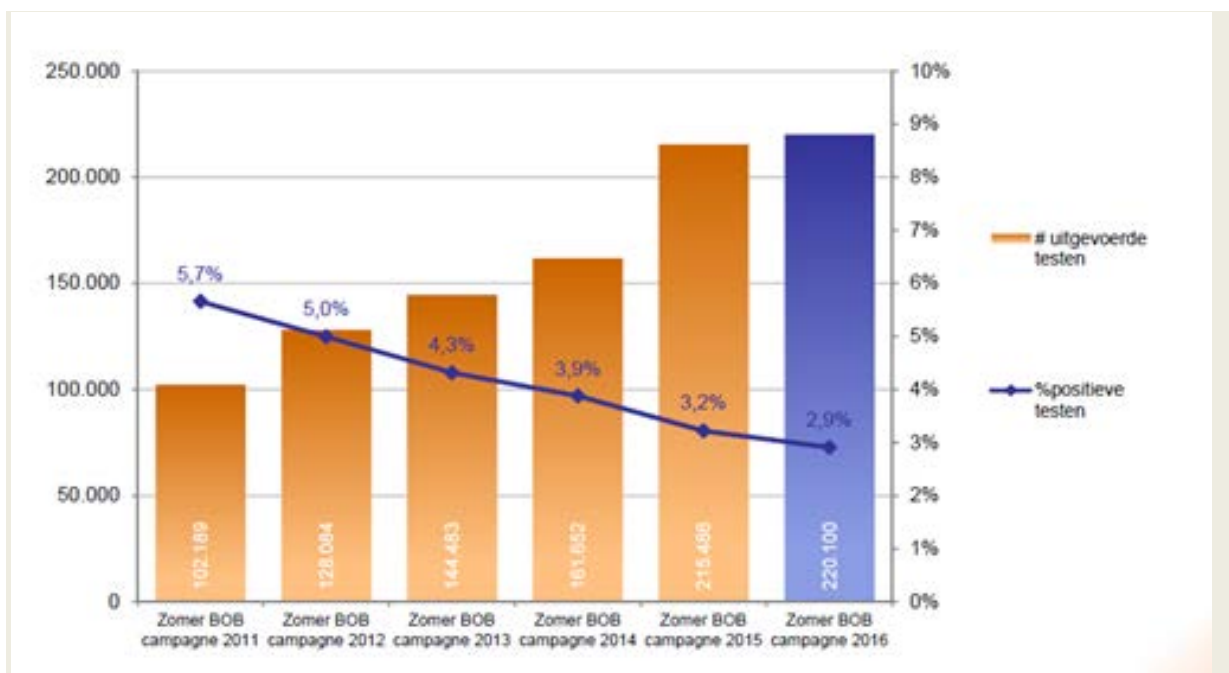


Resultaten BOB-campagnes

ZomerBOB 2016

Tijdens de voorbije zomer-BOB-campagne legde 2,9% van de gecontroleerde bestuurders een positieve ademtest af. Dat is het laagste percentage ooit tijdens de zomer-BOB-campagne. De dalende trend in de cijfers sinds 2011 – in 2011 legde nog 5,7% van de bestuurders een positieve test af – zet zich zo ook dit jaar verder. De volgehouden aanpak van sensibilisering én controles lijkt dus stilaan zijn vruchten af te werpen.

Tijdens de Zomer-BOB-campagne werden 220.100 bestuurders op rijden onder invloed gecontroleerd. Het aantal controles lag daarmee hoger dan vorig jaar (van 215.486 naar 220.100, +2%), maar het aantal positieve alcoholtests lag een heel stuk lager (van 6.940 naar 6.401, een daling van -7,8%).



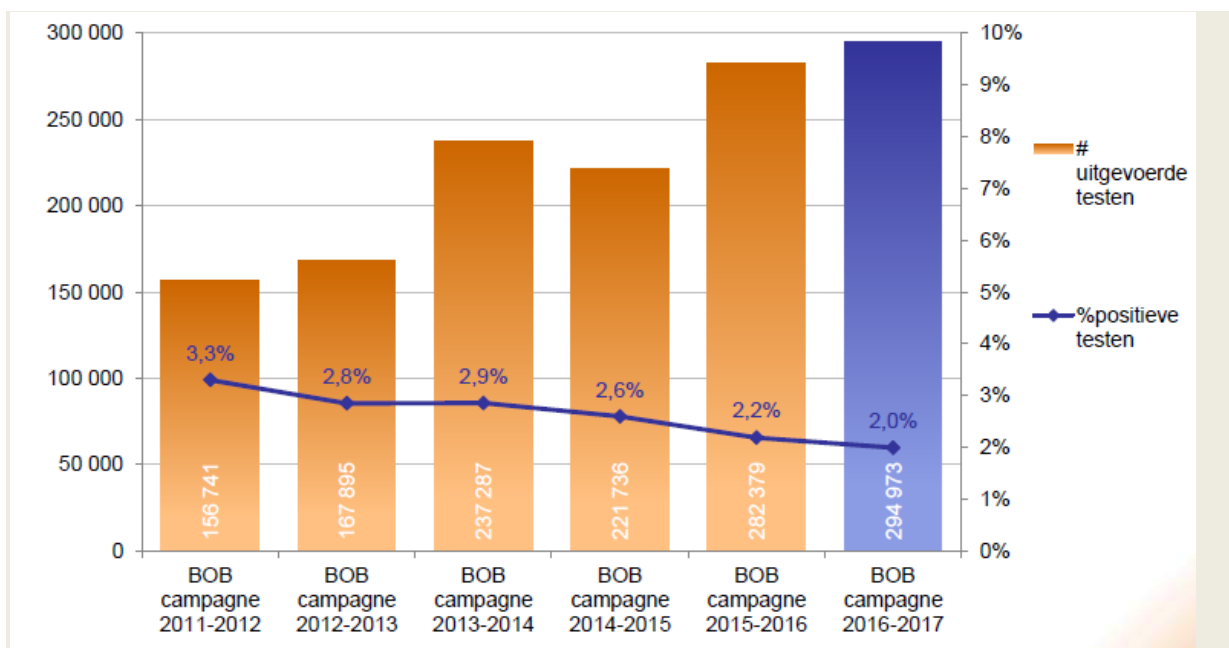
Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 14: Evolutie aantal uitgevoerde alcoholtesten en % positieve testen in Vlaanderen tijdens de zomer-BOB-campagne 2016

WinterBOB 2016-2017:

Tijdens de eindejaarseditie van de BOB-campagne 2016-2017 werd er in Vlaanderen een recordaantal (294.973) bestuurders gecontroleerd. Slechts 2% legde een positieve ademtest af: het laagste percentage ooit. Ondanks de terreurdreiging lag het aantal uitgevoerde controles nog hoger dan vorig jaar (+4,5%). Nooit werden in Vlaanderen zoveel controles uitgevoerd voor de BOB-campagne. 5.915 bestuurders (2%) legden een positieve ademtest af. Dat is een daling ten opzichte van de vorige eindejaarscampagne (2,2%) én een nieuw laagterecord.

De nachten kennen nog steeds een groot aandeel bestuurders onder invloed en ongevallen veroorzaakt door alcohol. De capaciteit besteed aan alcoholcontroles wordt hierop afgestemd tijdens de weekendnachten, maar kan nog verbeterd worden tijdens de weeknachten.



Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 15: Evolutie aantal uitgevoerde alcoholtesten en % positieve testen in Vlaanderen tijdens de winter-BOB-campagne 2016-2017

A3. Fiche 3: Kwalitatieve educatie

We werkten in samenwerking met de VSV verder aan de realisatie van een verticale leerlijn in het onderwijs.

De bestaande initiatieven voor het basisonderwijs, met een aanbod voor het 1^e leerjaar tot en met het 6^e leerjaar, werden verdergezet. Het gaat o.a. om de brevetten en actiepakketten, Helm Op – Fluo Top, Het Grote Voetgangersexamen, De Grote Verkeerstoets, Het Grote Fietsexamen, Medailles Verkeer op School, ... In dit kader werden 678 Vlaamse basisscholen beloond met een medaille voor hun inzet inzake verkeers- en mobiliteitseducatie.

Bestaande initiatieven voor het secundair onderwijs werden verdergezet en in 2016 aangevuld met Verkeersweken en de FietSOMeter. De Verkeersweken worden georganiseerd volgens het beproefde en goed bevonden concept van de Mobibus en omvatten een programma op maat van iedere graad van het secundair onderwijs. De FietSOMeter is een praktijktest (met de fiets) voor de leerlingen uit de eerste graad van het secundair onderwijs.

De VSV informeert en ondersteunt leerkrachten hierbij, waarbij integratie in de lerarenopleiding een aandachtspunt blijft.

In samenwerking met Mobiel21 en Mediaaan loopt er een scholenwedstrijd (kleuteronderwijs) gelinkt aan de animatieserie Aya. Een nieuwe reeks van Aya is in opmaak. Later dit jaar zal ook de laatste reeks van Zeppe & Zikki (leerlingen basisonderwijs) nog eens extra in de kijker gezet worden. In samenwerking met Rondpunt vzw vonden ook dit jaar nieuwe getuigenissen van verkeersslachtoffers plaats in de laatste graad van het secundair onderwijs. In 2016 werden 16.671 leerlingen uit het vijfde, zesde en zevende middelbaar aangespoord tot verkeersveilig gedrag.

A4. Fiche 4: Levenslang leren

We blijven inzetten op de bijkomende opleiding voor motorrijders 'ready to ride' (VSV), die in 2016 met 491 deelnemers zijn meest succesvolle editie kende.

Met een subsidie aan Okra Sport vzw krijgen een grote groep oudere weggebruikers de mogelijkheid om een cursus veilig (elektrisch) fietsen in groep te volgen. We streven hierbij naar de opleiding van 100 lesgevers die in 200 trefpunten de cursus zullen geven aan 5.000 deelnemers.

A5. Fiche 5: Medische rijgeschiktheid

We richtten een *werkgroep rijgeschiktheid* op, bestaande uit gedragsexperts en opleidingsdeskundigen van het Dept. MOW, BIVV, CARA, IMOB en FEDERDRIVE. Binnen deze werkgroep werd de meerwaarde van een meer genuanceerde aanpak van vragen rond de individuele rijgeschiktheid van bestuurders voor de verkeersveiligheid besproken. De huidige, meer traditionele, medische aanpak van rijgeschiktheid alleen is niet voldoende om op de bestaande noden in omgang met individuele verkeersrisico's in te spelen. Binnen de werkgroep is er dan ook een consensus dat de thematiek en de huidige aanpak een aanvulling nodig heeft in die zin dat wij toekomstgericht niet meer van 'medische rijgeschiktheid' maar van 'medisch-psychologische rijgeschiktheid' willen spreken.

A6. Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

Met een hervormde rijopleiding voor categorie B gaan we beginnende bestuurders beter voorbereiden op de realiteit van het echte verkeer. We leggen de lat hoger, vragen meer kennis en kunde, en gunnen beginnende bestuurders meer tijd om levensnoodzakelijke rijervaring in wisselende verkeersomstandigheden op te doen.

In 2015 werd de conceptnota voor de hervorming geschreven en goedgekeurd in de Vlaamse Regering. De uitwerking van deze hervorming gebeurt in verschillende stappen.

De hervorming van de rijopleiding vindt plaats in verschillende fasen.

Een **eerste fase** bewerkstelligt een inhoudelijke wijziging van de rijopleiding, via de hervorming van de examens.

De huidige rijopleiding en examinering voor de categorie B beperken zich namelijk tot de zogenoemde lagere orde vaardigheden: voertuigbeheersing en kennis van eenvoudige verkeerssituaties. Het ontbreekt de beginnende automobilist vaak aan verkeersinzicht. Hij kan de taken die hij in het verkeer aangaat, nog niet goed afstemmen op de eigen capaciteiten.

Het eerste Besluit van de Vlaamse Regering (BVR1) dat handelt over de vernieuwde rijopleiding en examinering werd op 20/01/2017 definitief goedgekeurd. Ook de beperking tot bijstand in vier talen (Frans, Duits, Engels en gebarentaal) in plaats van 28 werd hierbij doorgevoerd.

Vanaf 1 juni 2017 zal het vernieuwde rijexamen voor de categorie B dan ook inhouden dat:

- In het theoretische examen voor de categorie B, de overtredingen van de derde en vierde graad alsook overtredingen betreffende de maximumsnelheid, zwaarder zullen doorwegen in de eindscore.
- Voor het praktische examen categorie B zowel extra vaardigheden van lagere orde (door de invoering van extra manoeuvres) als vaardigheden van hogere orde (door de gevaarherkenningstest en het testen of de kandidaat in staat is zelfstandig te rijden) worden getest tijdens het praktijkexamen.

De voorbereiding op het examen zal logischerwijze mee evolueren met de hervormde examinering, waardoor kandidaten gestimuleerd worden om meer lagere en hogere orde vaardigheden te ontwikkelen.

Zo werd reeds binnen de rijopleiding een curriculum rijopleiding cat B. ontwikkeld waarin duidelijk de leerdoelen gedefinieerd worden die de basis vormen voor zowel de opleiding als examinering. Het is een oplijsting van de essentiële kennis, vaardigheden en gedragsaspecten die een leerling tijdens de praktijkopleiding moet verwerven om een goede en veilige bestuurder te worden en te blijven.

Speciaal voor de rijlesgevers hebben Federdrive, MOW en de VSV het curriculum verder uitgewerkt in een handboek, op maat van de professionele en vrije begeleider. Het curriculum wordt zo toepasbaar tijdens de praktijklessen. Het is een duidelijke basis voor elke rijschool en elke lesgever, met respect voor ieders eigenheid.

In het handboek voor de praktijklesgever wordt uitgebreid kennis gemaakt met de verschillende leerdoelen. Het handboek overloopt wat de leerling precies moet kunnen en hoe dat het best kan aangeleerd worden met praktische oefeningen en vragen voor de leerling. De leerdoelen kunnen gecombineerd worden tot een les op maat van de leerling. De handige schema's en foto's in het handboek kunnen worden gebruikt tijdens de praktijkles om bepaalde situaties verder te illustreren.

Ondertussen werd een instrument ontwikkeld ter specifieke ondersteuning voor de kandidaat-bestuurder zelf (en in voorkomend geval zijn vrije begeleider). *Rijbewijzer* zal specifiek voor hen een leidraad vormen in het leer- en oefenproces. Het is de bedoeling dit zo toegankelijk mogelijk te maken en dus zal zowel een boekje als een app worden aangeboden aan de kandidaat-bestuurders.

Via de media werd reeds gecommuniceerd over het vernieuwde rijexamen. Momenteel wordt alles in het werk gesteld om elke kandidaat - bestuurder gedetailleerd in te lichten over de nieuwe vereisten voor het theorie- examen en het praktijkexamen. Dit in samenwerking met GOCA, de examencentra en de rij scholen.

In een tweede fase werd het wijzigingsbesluit in het kader van de vernieuwde rijopleiding op 09/06/2017 door de Vlaamse Regering goedgekeurd (BVR2).

Hiermee worden principieel drie koninklijke besluiten gewijzigd. Dit betreft meer bepaald het vormingsmoment, het voorlopig rijbewijs en de termijnen. De timing voor deze maatregelen is oktober 2017.

De belangrijkste elementen die hierin opgenomen worden, zijn:

- o de optrekking van de minimum oefenperiode van drie naar negen maanden;

en

- o het verplichte, drie uur durende, vormingsmoment voor de begeleiders;

In een **derde fase** zal het **terugkommoment** worden geregeld in een **decreet en bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering**. De inwerkingtreding van het decreet is gepland voor 1 juli 2018, inwerkingtreding van het Besluit van de Vlaamse Regering voor oktober 2018.

De Werkgroep Rijopleiding (samengesteld uit vertegenwoordigers van o.m. het VHV, de VSV, Federdrive, GOCA, Gezinsbond, Vlaamse Jeugdraad, Assuralia, KU Leuven en Universiteit Hasselt) komt op regelmatige basis samen om dit traject en de verschillende fases in de realisatie van de vernieuwde rijopleiding te bespreken en in goede banen te leiden.

A7. Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing

We voeren een verhoogd veiligheidsbeleid ten aanzien van bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 of D1+E vereist is. Professionele bestuurders in het goederen- en personenvervoer verdienen goede opvolging en begeleiding. Kwalitatieve nascholing is fundamenteel.

In overleg met de betrokken sector werken we aan de verbetering van het kader waarbinnen de nascholing vakbekwaamheid wordt gegeven. Eén voor één worden de aspecten die komen kijken bij het organiseren van nascholing (aanvraag modules, inschakelen nieuwe lesgevers,...) onder de loep genomen en waar nodig aangepast. We communiceren de resultaten telkens naar alle opleidingscentra.

Nieuwe thema's modules

We werkten drie nieuwe thema's uit waarover modules kunnen worden aangeboden. Volgende nieuwe opleidingsmodules werden opgesteld:

- Module "Actualisering kennis vakbekwaamheid" met als algemene doelstelling de kennis van de regelgeving goederenvervoer met het oog op veiligheid op te frissen (doelgroep bestuurders categorie C);

- Module “Dodehoekongevallen en manoeuvreerschade” met als algemene doelstelling de competenties van de chauffeurs te verhogen zodat dodehoekongevallen en manoeuvreerschade vermeden worden (doelgroep bestuurders categorie C & D);
- Module “Vervoer van gevaarlijke goederen onder vrijstelling” met als algemene doelstelling chauffeurs zonder ADR-atteest, die toch soms met gevaarlijke goederen onder vrijstelling rijden, de nodige kennis bijbrengen zodat hun veiligheid en die van anderen niet in het gedrang komt (doelgroep bestuurders categorie C).

Minimumeisen voor instructeurs

We leggen, in samenspraak met de sector, een duidelijk kader van minimumeisen, waaraan een instructeur voor het geven van modules over de verschillende onderwerpen moet voldoen, vast.

Minimuminhoud voor modules

We bepalen per thema wat minimum in de module moet worden behandeld en welke modaliteiten moeten worden gerespecteerd.

A8. Fiche 17: Dode hoek

TLV (Transport en Logistiek Vlaanderen) en VSV ontwikkelden met de steun van de Vlaamse overheid een nieuw lespakket voor het secundair onderwijs “Dode hoek in zicht”. Om kwetsbare weggebruikers te sensibiliseren over de risico’s en hen te tonen hoe ze uit de dode hoek moeten blijven, werd ook een virtual reality-toepassing ontwikkeld. Daarmee bekijk je het verkeer letterlijk door de ogen van een vrachtwagenbestuurder, en merk je meteen waar je als fietser niet zichtbaar bent.

Daarnaast voorziet de Vlaamse regering in een subsidiesysteem voor een pakket aan investeringen om de omschakeling naar een veiliger en meer ecologisch transport te ondersteunen. Dit om een versnelling te realiseren op het gebied van groenere en veiligere voertuigen, wat niet alleen ten goede komt van de sector, maar ook van de burger. Ook om de dodehoekproblematiek aan te pakken kan de sector beroep doen op dit systeem. Het subsidiesysteem zal operationeel zijn medio 2017.

A9. Fiche 20: Leermaatregelen

Zie 2.3 PIJLER 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

B. Jaarprogramma 2017-2018

Tijdens het jaarprogramma 2017-2018 zal in pijler 1 de focus vooral komen te liggen op de maatregelfiches:

- Kwalitatieve rijopleiding

- Vakbekwaamheid & nascholing
- Dode hoek

B1. Fiche 1: Informeren

Bestaande initiatieven worden verder gezet (Kijk Uit, Grote Verkeersquiz,...). De informatieverschaffing via de diverse websites zal verder worden geoptimaliseerd.

B2. Fiche 2: Sensibiliseren

De **sensibiliseringscampagnes naar het grote publiek en de doelgroepgerichte campagnes** lopen ook het komende jaar verder. We zullen hierbij voor het eerst bij iedere campagne een pre- en posttest uitvoeren.

B3. Fiche 3: Kwalitatieve educatie

Er wordt ingezet op **continuering en optimalisering van het bestaande educatieve aanbod**. De formule voor **Rijbewijs Op School** zal evolueren naar het aanbieden van een **digitaal leerplatform**. Dit moet het mogelijk maken om de kennis nodig voor het behalen van het voorlopig rijbewijs op een laagdrempelige manier te verwerven, ongeacht de leeftijd van de kandidaat. “**Brevetten en actiepakketten**” worden waar nodig hernieuwd en geactualiseerd, met de ontwikkeling van **digitale materialen**. Leerkrachten blijven we ondersteunen in het aanbieden van verkeers- en mobiliteitseducatie. In de verkeersweken zullen ook de virtual reality-brillen dode hoek ingezet worden.

B4. Fiche 4: Levenslang leren

Ook binnen deze fiche wordt ingezet op **continuering en optimalisering van het bestaande educatieve aanbod**. Het digitale leerplatform zal ruimere thema's dan enkel de wegcode op maat van de automobilist aansnijden.

Voorbeelden van thema's die via dit platform aan bod kunnen komen:

- Wegcode voetgangers, (brom)fietzers, autopassagiers
 - Gebruik openbaar vervoer
 - Hulp bij ongeval
 - Risicoperceptie
 - Wettelijke uitrusting (brom)fietzen
 - Voor- en nadelen vervoersmiddelen
 - Afleiding in het verkeer
 - Aanrijdingsformulier
 - EHBO
 - Milieubewust verplaatsingsgedrag
 - ...

B5. Fiche 5: Medische rijgeschiktheid

De werkgroep zal de mogelijke meerwaarde van een medisch-psychologische benadering aan de hand van een **concreet project** verkennen. Dit zal de vorm aannemen van een studie over de problematiek van bestuurders met gediagnosticeerde diabetes. We pogen in kaart te brengen hoe overheid en maatschappij idealiter zou kunnen omgaan met een dergelijk probleem en de afweging tussen enerzijds een verhoogd onveiligheidsrisico voor anderen en anderzijds de individuele behoefte naar mobiliteit.

Daarnaast wenst de werkgroep acute knelpunten in het rijgeschiktheidsonderzoek en de rijopleiding van mensen met een beperking zoals ze nu bestaan op te lijsten. We proberen hierop een begin van antwoord te bieden.

B6. Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

De focus gaat uit naar de **operationalisering van de vernieuwde rijopleiding** voor categorie B. De hervormingen worden in de praktijk gebracht en waar partners een rol spelen, zal het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid zijn controlerende rol opnemen. De praktische uitvoering van de hervormingen zullen worden opgevolgd en een voorstel tot bijsturing zal worden gedaan indien dit nodig blijkt. Met name de gewijzigde examens en het vormingsmoment voor de begeleider zullen gemonitord worden. Het juridische kader voor het **terugkommoment** zal verder worden uitgewerkt. Parallel zal specifieke aandacht worden gegeven aan de vormgeving van de inhoud van zowel het terugkommoment als de vorming voor de lesgevers, onder andere aan de minimale programma's. In het kader van de onderzoeksagenda maken we ruimte voor onderzoek naar de effecten van de vernieuwde rijopleiding.

B7. Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing

De oefening met betrekking tot de minimuminhoud voor **modules** die opleidingscentra kunnen aanbieden, wordt verder gezet. Er wordt verder ingezet op transparantie en op vlottere afhandeling van **aanvraagdossiers**. Daarnaast wordt de evolutie van de **EU-richtlijn 2003/59/EG** opgevolgd.

Over de criteria op basis waarvan een bestuurder kan zijn vrijgesteld van het beschikken over een bewijs van vakbekwaamheid heerst heel wat onduidelijkheid. We werken aan een **verduidelijking van de vrijstellingsgronden**. Ten laatste tegen eind 2017 moet het voor bestuurders duidelijk zijn of ze al of niet over een bewijs van vakbekwaamheid moeten beschikken.

B8. Fiche 17: Dode hoek

Informatie, educatie en sensibilisering inzake dode hoek krijgen het komende jaar de nodige aandacht. In dit kader werken we o.a. nauwer samen met Transport en Logistiek Vlaanderen. De virtual reality-brillen dode hoek zullen ook ingezet worden tijdens de Verkeersweken.

B9. Fiche 20: Leermaatregelen

Zie 2.3 PIJLER 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

2.2 PIJLER 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

A. Rapportering werkjaar 2016-2017

A1. Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en –inspecties

Verkeersveiligheidsaudits dienen volgens de Europese Richtlijn 2008/96/EG uitgevoerd te worden op alle grote infrastructuurprojecten op het TEN-t netwerk die een invloed hebben op de doorstroming.

In 2017 werden al 14 audits uitgevoerd voor infrastructuurprojecten op het TEN-t netwerk. Er werden 6 audits uitgevoerd voor projecten in de voorontwerpfase. Er werd één project geaudit in de fase van het gedetailleerd ontwerp. Voor 2 projecten vond een audit plaats vlak voor openstelling en voor 4 projecten gebeurde dit tussen de 6 maanden en 1 jaar na openstelling (*stand van zaken 20/04/2017*).

A2. Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

Bij het ontwerp, aanleg en heraanleg van wegen en weginfrastructuur worden de principes van vergevingsgezindheid in de praktijk gebracht.

Daarnaast wordt bij aanrijding van een obstakel nagegaan of het betreffende obstakel nog moet worden terug geplaatst en of er geen betere uitvoeringsmogelijkheden zijn. Dit is ook een preventief aandachtspunt bij de Verkeersveiligheidsinspecties.

Het bedrag dat ter beschikking staat voor de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid wordt verhoogd. Deze Commissie beslist over kleinere werken, die de verkeersveiligheid snel kunnen verhogen. Een verdubbeling van het budget wordt voorzien.

De herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart en zal conform de aangegeven timing in het Verkeersveiligheidsplan eind 2017 afgerond zijn.

Uiteraard is er ook aandacht voor dit onderwerp in het kader van het recentelijk herziene Vademecum Fietsvoorzieningen.

A3. Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur

Tot nu toe werd het onderhoudsprogramma van de autosnelwegen van de volgende jaren opgesteld op basis van de jaarlijkse meetresultaten van de toestand. Het zogenaamde RWOV-systeem - dat nog altijd gebruikt wordt voor de gewestwegen - berekende de onderhoudsachterstand en de onderhoudsbehoeften.

Sinds 2010 wordt een pavement management system (PMS) ontwikkeld waarmee de evolutie van de toestand van het autosnelwegennet voorspeld kan worden, rekening houdend met de leeftijd van de

verharding van elk wegvak en de verkeersbelasting. Op basis van die voorspelde toestand kan dan de optimale onderhoudsstrategie voor elk wegvak bepaald worden, rekening houdend met een bepaald budget. In 2017 werd het eerste PMS-rapport gepubliceerd. Dit rapport geeft op basis van 5 verschillende budgetscenario's weer hoeveel budget de komende jaren nodig is om de onderhoudsachterstand weg te werken.

In het budgetscenario wordt een kleine 40 miljoen euro geraamd om onderhoudsachterstand op 7 jaar weg te werken. Dit budget houdt uiteraard enkel rekening met de schade die gedetecteerd wordt op basis van oppervlakkenmerken van de verharding. Andere wegelementen (afschermende constructies, geluidsschermen, kunstwerken, ...) zijn hierin niet inbegrepen.

De staat en inrichting van de fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen kan worden teruggevonden op <https://wegenenverkeer.be/fietspaden>. Het vijfde rapport 'staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen' geeft aan dat 63,5% van de opgemeten fietspaden in uitstekende of goede staat zijn in 2015. 41,6% van de inrichting van de fietspaden is conform het vademecum fietsvoorzieningen. Ten opzichte van het vorige meetjaar (2013) wordt in alle Vlaamse provincies vooruitgang geboekt. De lokale onvlakheden (putten, verzakkingen,...) blijven een aandachtspunt.

A4. Fiche 11: Zichtbaarheid

Wegmarkeringen

Een vergelijking van de resultaten van de kwaliteit van de wegmarkeringen op de autosnelwegen toont dat er een sterke vooruitgang is geboekt tussen 2013 en de recentste meting 2015. In 2015 krijgen slechts 8%, 0% en 6% respectievelijk een mindere beoordeling, overeenkomend met klasse 1, 2 en 3 (respectievelijk beoordeling "zeer slecht", "slecht" en "matig"). In de laatste metingen werden 86% van de markeringen onder klasse 4 of 5 (respectievelijk beoordeling "Goed" en "Uitstekend") geplaatst, terwijl dit in 2013 slechts 62% was.

A5. Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg

Een helder snelheidsbeleid voorkomt misverstanden én ongevallen. We zorgen voor eenduidige, geloofwaardige snelheidsregimes. We maken komaf met absurde situaties waarin de maximumsnelheid om de haverklap wijzigt.

Ter verhoging van de verkeersveiligheid en in het kader van de harmonisering van de snelheidslimieten is het aangewezen om op de Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom eenduidige en uniforme snelheidsregimes te hanteren. Bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2015 werd artikel 11 m.b.t. de snelheidsbeperkingen in het wegverkeersreglement aangepast (B.S. 27/11/2015).

Sinds 1 januari 2017 geldt in Vlaanderen een algemene **snelheidslimiet van 70 km/u** op de openbare wegen buiten de bebouwde kom. Op autosnelwegen en 2x2-wegen gescheiden door een middenberm blijft de maximumsnelheid algemeen behouden op 120 km/u. **Buiten de bebouwde kom** was vaak al

een 70 km/u-limiet van toepassing, aangeduid door verkeersborden. De aanpassing van de algemene regel betekende in vele gevallen dan ook geen aanpassing van de snelheid, maar wel van de borden. Op wegen waar 70 km/u geldt, werden de borden verwijderd. De Vlaamse overheid zorgde voor de handleiding "[Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom](#)" met duidelijke **richtlijnen** rond snelheidsbeperkingen. Dit richtlijnenkader werd uitgewerkt en gepubliceerd op 13 september 2016.

De richtlijnen in dit document bieden een houvast bij beslissingen omtrent snelheidsregimes. Ze beschrijven meer specifiek wanneer wegbeheerders van de standaard snelheidslimiet van 70 km/u kunnen afwijken op lokale en secundaire wegen en in welke uitzonderlijke gevallen dus een hoger of lager snelheidsregime kan ingevoerd worden. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op de dienstorder MOW/AWV/2016/2 dd. 26 januari 2016 houdende de snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom. Dit richtlijnenkader verduidelijkt ook voor welke aanpassingen aanvullende reglementen vereist zijn.

De overgang naar het standaard 70 km/u-snelheidsregime buiten de bebouwde kom werd ondersteund door middel van een communicatiecampagne, zowel in november 2016 om de nieuwe situatie aan te kondigen als in januari 2017 om de boodschap te herinneren. Deze campagne omvatte enerzijds de grote affiches langs de weg en anderzijds gerichte communicatie naar de wegbeheerders en politiediensten. Concreet werden voor deze laatste 3 infomomenten georganiseerd ("Nieuwe snelheidsnorm: 90 wordt 70 km/u" - 30 november 2016 (Gent), 7 december 2016 (Leuven) en 21 december 2016 (Mechelen)). Het betrof een organisatie van het departement MOW & AWV, in samenwerking met VSV. Informatie werd ook beschikbaar gesteld via een speciale website: <http://www.70.vlaanderen/>.



Samengevat bestond de communicatie naar wegbeheerders en weggebruikers uit volgende onderdelen:

Communicatie naar wegbeheerders:

- Richtlijnenkader “Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom”
- Mobiliteitsbrief
- Mobimail (VVSG)
- Rechtstreekse mailing naar burgemeesters over bovenstaande info

Communicatie naar weggebruikers:

- Affiches
- Radiospot
- Website www.70.vlaanderen
- Kijk Uit

A6. Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling

Een moderne afstelling van verkeerslichten, die meer rekening houdt met de situatie op het terrein en kwetsbare weggebruikers beter beschermt, kan veel ongevallen voorkomen. Slim sleutelen aan verkeerslichten kan kruispunten vlotter en veiliger maken.

In 2016 is het AWW dan ook gestart met een “Actieplan verkeerslichten” om de veiligheid en de doorstroming op de kruispunten in haar beheer te bevorderen door de kruispunten uit te rusten met ‘slimmere’ verkeerslichten. Het AWW wil dit realiseren door het inzetten van uitgebreide detectiemiddelen voor de diverse verkeersmodi, gebruik te maken van uitgebreide telgegevens en de technische mogelijkheden van de infrastructuur op het terrein maximaal te benutten.

Met het oog op het verhogen van de veiligheid, is het maximaal conflictvrij regelen opgenomen als één van de speerpunten in het actieplan. Telkens wanneer een kruispunt wordt uitgerust met ‘slimmere’ verkeerslichten, wordt ernaar gestreefd om de verkeerslichtenregeling maximaal conflictvrij te ontwerpen.

Bij het uitvoeren van het actieplan, worden volgende principes gehanteerd:

- Nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen worden steeds uitgerust met 'slimmere' verkeerslichten inclusief het voorzien van uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije regeling.
- Voor de bestaande kruispunten wordt via 2 verschillende pistes gewerkt:
 1. Het AWW ontvangt jaarlijks een groot aantal aanvragen voor het uitvoeren van kleine(re) aanpassingen/optimalisaties aan bestaande verkeerslichtenregelingen. Dergelijke kleine ingrepen kunnen in vele gevallen al een belangrijke winst opleveren op vlak van doorstroming of veiligheid. Waar het AWW zich in het verleden vooral beperkte tot het uitvoeren van de gevraagde aanpassing, evalueert het AWW vanaf heden eveneens via welke ingrepen de regeling bijkomend kan geoptimaliseerd worden. Aangezien het voorzien van de uitgebreide detectie zoals voorzien in de visie van het AWW een ingrijpende aanpassing is op het kruispunt, wordt deze niet toegepast bij de aanvragen voor kleine(re) aanpassingen.
 2. Het AWW heeft een lijst opgemaakt met bestaande kruispunten waar de grootste winst op vlak van doorstroming en/of veiligheid kan verwacht worden. Deze kruispunten worden uitgerust met 'slimmere' verkeerslichten, inclusief de uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrij regeling.

In 2016 werden 325 lichtenregelingen aangepast waarvan er 108 werden uitgerust met uitgebreide detectie en maximaal conflictvrij werden geregeld.

A7. Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

AWV kreeg de opdracht het project 'gevaarlijke punten en zones in Vlaanderen wegwerken' af te ronden. De historische lijst van 800 zwarte punten uit 2002 ligt dan achter ons. Gezien deze lijst als zeer rigide werd bevonden, wordt voortaan jaarlijks via een dynamische lijst ingespeeld om de verkeersveiligheid ter hoogte van (nieuwe) gevaarlijke punten en zones te verbeteren via infrastructuuringrepen. Hiertoe worden de ongevalgegevens opgevolgd en geanalyseerd. Hierbij wordt extra aandacht besteed aan de kwetsbare weggebruikers, door de verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, zwaarder mee te rekenen in de prioritering van de gevaarlijke locaties. Daarnaast worden bij de wegaanleg en heraanleg de principes van de vergevingsgezinde weg, conform het handboek 'vergevingsgezinde wegen', gehanteerd.

A8. Fiche 15: Scheiden/ontvlechten verkeersstromen

Verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers zijn te vermijden wanneer ze gescheiden worden van het gemotoriseerde verkeer. In eerste instantie leggen we dan ook maximaal vrijliggende fietspaden aan. Het vademecum Fietsvoorzieningen schrijft deze als good practices voor in zones met snelheidsregimes van 70 km/u en meer.

Er wordt gefocust op het woon-werkverkeer en investeringen die pendelaars aan het fietsen krijgen. De nadruk ligt onder andere op 80 nieuwe fietssnelwegen (of delen daarvan) en het wegwerken van 'missing links', die dikwijls het gevolg zijn van echte barrières zoals autosnelwegen.

Een overzicht kan ook teruggevonden worden op de website www.fietssnelwegen.be.

De Vlaamse overheid is bevoegd voor de fietssnelwegtracés langs de waterwegen en ook een aantal belangrijke fietsbruggen en –tunnels, die vandaag bekend staan als missing links, worden door de agentschappen aangelegd.

Vanuit de Vlaamse overheid gebeurt de financiering van fietssnelwegen d.m.v. fietsfondssubsidies (gereguleerde subsidie), ad hoc-subsidies (doorgaans kunstwerken die niet via het Fietsfonds kunnen worden gesubsidieerd), investeringsbijdragen (wanneer Vlaamse infrastructuur moet worden gekruist en de Vlaamse overheid co-financiert) of zuivere investeringen (bv. langs waterwegen of gewestwegen).

Omdat de reglementering, de kennis en de inzichten m.b.t. de aanleg van fietsvoorzieningen continu evolueren, is het bijwerken van het Vademecum Fietsvoorzieningen een permanente opdracht en werd in 2017 de zesde update van het vademecum gelanceerd.

A9. Fiche 16: Voertuigtechnologie - Rijkhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA

De technologische evoluties in het ITS domein worden binnen het beleidsdomein opgevolgd. Daartoe zijn er contacten met de private sector, de onderzoekswereld, en ITS.be op nationaal vlak. Daarenboven zijn er de vele overlegplatformen op Europees niveau. Voorbeelden hiervan zijn: het C-ITS platform, het EU ITS platform, ERTICO, CEDR, ... Ook aan innoverende EU-gesubsidieerde projecten wordt deelgenomen.

De insteek van de ITS-projecten kan sterk verschillen (vb. handhaving, doorstroming, dodehoekproblematiek, afleiding,...) (met al dan niet een directe impact op de verkeersveiligheid). Ook innovaties specifiek op het vlak van voertuigtechnologie worden vanuit verschillende aspecten (voertuigtechnisch, gedrag, acceptatie, ...) op die wijze opgevolgd.

Binnen de Werkkamer Infrastructuur, Voertuigtechnologie en Innovatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is er plaats voor uitwisseling en afstemming.

De evoluties gaan razendsnel. Om de vinger aan de pols te houden is het cruciaal praktijkervaring op te doen via concrete projecten. Deze projecten vergemakkelijken de zoektocht naar uniforme standaarden enerzijds en laten Vlaanderen kennismaken met de potentiële kracht van nieuwe technologieën anderzijds.

Wij realiseren dit actueel via onze actieve betrokkenheid bij het Europees project C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems). C-ITS is gebaseerd op technologieën die voertuigen in staat stellen om onder mekaar of met de verkeersinfrastructuur te communiceren. Zodoende wordt de bestuurder van

bijkomende, superactuele en dus relevante informatie voorzien die teruggaat op wat andere bestuurders vooraf hebben gezien of wat hun voertuigen vooraf hebben gedetecteerd. In dit project is ook een link met ISA.

Het AWW legde in 2016 de basis voor de automatische creatie van een eerste versie van een snelheidskaart voor de autosnelwegen en gewestwegen. Hierbij werd gebruik gemaakt van 2 bronnen:

- Wegenregister (middenschalig referentiebestand van de wegen in Vlaanderen)
- Wegendatabank (verkeersborden beheerd door AWW)

Hierbij werd in een project een algoritme uitgewerkt dat de snelheidsborden uit de Wegendatabank op de overeenstemmende wegas uit het Wegenregister projecteert, en via een reeks beslissingsregels een correct snelheidsattribuut toekent aan dit (deel van een) wegsegment. Hierdoor wordt automatisch een snelheidskaart gegenereerd. Wanneer een snelheidsbord wijzigt, zal het algoritme deze wijziging detecteren en voor een overeenstemmende wijziging in de snelheidskaart zorgen.

Het resultaat hiervan wordt sinds eind 2016 aangeleverd aan de kaartenmakers TomTom en Here, als onderdeel van het TN ITS pilootproject (<http://tn-its.eu/>). Het TN-ITS project is een CEF-project (Connecting Europe Facility) dat met de steun van de Europese Commissie (EC) een vlotte en duurzame doorstroming van actuele kaartinformatie naar intelligente transport services beoogt. Het departement MOW en AWW nemen hier actief aan deel, en leveren sinds eind 2016 reeds op een automatische en gestandaardiseerde manier de updates van de (statische) snelheidsborden langs gewestwegen en autosnelwegen aan TomTom en Here aan. Met andere woorden, wanneer een medewerker van het Agentschap Wegen en Verkeer vandaag een snelheidsbord (ver)plaatst in de Wegendatabank, dan beschikken de kaartenmakers morgen reeds over deze informatie.

In het voorjaar 2017 startte bovendien het Vlaanderen Radicaal project Snelheid.vlaanderen. Hierbij werkt het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en een vertegenwoordiging van een 12-tal steden en gemeenten aan een vernieuwde toepassing voor het beheer van de verkeersborden in Vlaanderen, dat tegemoetkomt aan de noden van de diverse wegbeheerders, en die de 2 afzonderlijke databanken die vandaag bestaan, samen zal brengen in één, centrale databank, dewelke door alle betrokken wegbeheerders kan gebruikt worden voor de actualisatie van hun inventaris van verkeersborden. Dit project werd mogelijk gemaakt met een deel van het hefboombudget Vlaanderen Radicaal Digitaal, dat jaarlijks door de Vlaamse Regering wordt verdeeld. Als gevolg van het snelheid.vlaanderen project zal tegen eind 2017 de TN-ITS service uitgebreid worden met de updates van de steden en gemeenten, die de nieuwe toepassing vanaf dan geleidelijk aan in gebruik zullen nemen.

Ook andere partijen, zoals OpenStreetMap (OSM), kunnen deze gegevens zonder problemen gebruiken en in hun producten en diensten verwerken.

Ook al is de kwaliteit van de inventaris van verkeersborden, en dus ook de snelheidsborden, nog niet wat het moet zijn, toch betekent de realisatie van deze informatieketen een grote stap voorwaarts met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Immers, in een vervolgproject zullen ook andere, nuttige gegevens op diezelfde manier aangeleverd worden, zoals bijvoorbeeld verboden doorgangen voor zwaar vervoer (nog steeds een heet hangijzer in heel wat doortochten) en dynamische snelheidsregimes.

Deze informatiedoorstroom betekent tevens een extra motivatie voor de wegbeheerders om hun data te blijven actualiseren in de nieuwe verkeersbordendatabank.

Belangrijke kanttekening hierbij is dat de kwaliteit van de automatisch afgeleide snelheidskaart integraal bepaald wordt door de kwaliteit van de Wegendatabank (verkeersborden), en het Wegenregister. Fouten in de snelheidskaart dienen door de betrokken wegbeheerder gecorrigeerd te worden in één van beide bronnen. In eerste instantie kan deze kaart dus aangewend worden voor de kwaliteitscontrole, en om de vlotte doorstroming van de gegevens tot bij de kaartenmakers en derden te testen en verder uit te breiden en te optimaliseren. In 2017 mag en kan men niet verwachten dat deze snelheidskaart reeds een weerspiegeling is van de correcte snelheden zoals die door de weggebruiker waargenomen worden op het terrein.

Door middel van de flankerende maatregelen voor de kilometerheffing wordt de Vlaamse transportsector gestimuleerd om investeringen te doen in verkeersveiligheidsbevorderende of ecologische maatregelen. Het betreft hierbij ook maatregelen die betrekking hebben op het voertuig of het gedrag van de bestuurder, zoals o.m. subsidies voor rijassistentiesystemen, extra veiligheidsvoorzieningen, maatregelen die het verkeersveilig gedrag van de bestuurder kunnen verbeteren.

A10. Fiche 17: Dode hoek

Met betrekking tot deze problematiek worden de technologische evoluties en innovatieve projecten opgevolgd. Via subsidies ter compensatie van de kilometerheffing kunnen transportbedrijven investeringen inzake de aanpak van de dode hoek recupereren om zo de verkeersveiligheid te vergroten van hun eigen wagenpark.

B. Jaarprogramma 2017-2018

Tijdens het jaarprogramma 2017-2018 zal in pijler 2 de focus vooral komen te liggen op de maatregelfiches:

- Vergevingsgezinde wegen
- Zichtbaarheid
- Veiligere verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

B1. Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en –inspecties

Op vlak van verkeersveiligheidsaudits zal worden gefocust op het **uitbreiden van het toepassingsgebied van de verkeersveiligheidsaudits naar alle hoofdwegen**. In het kader van het uitbreiden van het toepassingsgebied van de verkeersveiligheidsinspecties naar alle hoofdwegen gaat de aandacht naar de **screening en classificatie van de verkeersveiligheid van het volledige hoofdwegenet**. In het kader van de onderzoeksagenda maken we tevens ruimte voor onderzoek om de efficiëntie en effectiviteit van de verkeersveiligheidsaudits en –inspecties verder te verhogen en de testprojecten voor het onderliggende wegennet te faciliteren.

B2. Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

De herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart en zal conform de aangegeven timing in het Verkeersveiligheidsplan eind 2017 afgerond zijn. De nieuwe versie van het handboek wordt nadien verspreid.

In het kader van het Verkeersveiligheidsplan wordt dan ook verder ingezet op het afwerken van de herziening en de implementatie van de richtlijnen op het terrein. De voorbereidingen voor deze herziening zijn opgestart. Na de zomer zal een werkgroep een eerste keer samengebracht worden. Hiervoor zullen experts inzake fietsinfrastructuur uitgenodigd worden. Dit project zal afgerond worden tegen midden 2018.

B3. Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur

AWV **blijft investeren in goed en regelmatig onderhoud**, zodat er in de toekomst geen nieuwe onderhoudsachterstand ontstaat op de autosnelwegen. De komende jaren verschuift de focus naar **onderhoudsinvesteringen** met het oog op gebiedsgericht onderhouden en verbeteren van de **primaire en secundaire wegen**. AWV wil de komende jaren ook het aantal **kunstwerken** dat dringend hersteld of vernieuwd moet worden, aanpakken zodat deze integraal deel blijven uitmaken van het wegennet. Ten slotte wordt er verdere aandacht geschonken aan de staat van de fietspaden langs gewestwegen.

B4. Fiche 11: Zichtbaarheid

Er wordt een extra financiële injectie voorzien om de markeringen te vernieuwen en de leesbaarheid van de weg te verhogen.

Binnen deze fiche wordt het komende jaar gefocust op het **opmaken van richtlijnen met betrekking tot zichtafstanden (o.a. oversteekvoorzieningen)** met inpassing binnen de huidige kaders. Wat betreft het dienstorder voor uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen is een voorstel recent besproken op de Werkgroep Weg en Omgeving. Doel is om dit dienstorder nog in 2017 af te werken en vanaf 2018 te implementeren.

B5. Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg

In het kader van de Werkgroep Weg & omgeving zal werk gemaakt worden van een **verbetering van de leesbaarheid van de weg**, met bundeling van de infrastructurele mogelijkheden op vlak van weg en omgeving (hoe wegbeeld, -omgeving en –functie meer op elkaar afstellen?).

We blijven de werkzaamheden van de Werkgroep Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden verder zetten voor wat betreft de **aanpassingen van het reglementair kader**. Zo blijft de Werkgroep nauw betrokken bij de ontwikkelingen op het vlak van de vereenvoudiging van de wegcode (Federale werkgroep). De werkgroep zal ook verder werk maken van de **herziening van de huidige plaatsingsvoorwaarden**.

Na de implementatie van de snelheidsbeperking van 70 km/u buiten de bebouwde kom, **gaan we na of er wijzigingen nodig zijn in andere snelheidsregimes**. Daarbij bekijken we onder meer de aanbevelingen van de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid (2013), de algemene opbouw van artikel 11 in de wegcode, etc. Aansluitend willen we aandacht schenken aan de **logica en de duidelijkheid van de bebording en de herinneringen** in (snelheids-)zones.

Bij dit alles blijven overleg en samenwerking met wegbeheerders en politie essentieel. Deze vinden plaats in de schoot van de Werkgroepen Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden en Weg & Omgeving, maar worden ook gegarandeerd door de organisatie van infomomenten en een aanspreekpunt in geval van vragen.

B6. Fiche 13: Veiligere verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

Op dit vlak wordt verder werk gemaakt van de **uitvoering van het Vlaams Actieplan voor veiligere verkeerslichten**.

Op dertien verkeerslichtengeregelde kruispunten werd geëxperimenteerd met de regeling **‘vierkant groen’**, waarbij de kwetsbare weggebruiker in één fase conflictvrij groen krijgt. Op basis van meldingen en ervaringen van weggebruikers van de kruispunten waarmee werd geëxperimenteerd en op basis van de beschikbare (inter)nationale studies zal het Agentschap Wegen en Verkeer, anticiperend op de aanpassing in de wegcode die het principe ‘vierkant groen’ definitief ingang doet vinden, criteria formuleren waaraan kruispunten en hun omgeving voldoen om de lichtenregeling uit te rusten van een fase ‘vierkant groen’. Dit voorstel van criteria zal ter evaluatie voorgelegd worden op de Werkgroep Weg & Omgeving. Op deze manier wordt aan de diverse partijen, waaronder het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de mogelijkheid geboden om inspraak te hebben. Tot slot wordt het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten overeenkomstig aangepast tegen juni 2018.

B7. Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

De **aanpak van belangrijke gevaarlijke punten** wordt voortgezet. Daarnaast wordt verder gefocust op de **identificatie en prioritering van de gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet** met het oog

op het uitvoeren van **verkeersveiligheidsinspecties**. Grosso modo voeren we een **tweesporenbeleid: top-down en bottom-up**. Het luik “top-down” betreft het werken met een **actieve lijst gevaarlijke punten en/of wegsegmenten**, geordend naar prioriteit, die we jaarlijks updaten op basis van de ongevallengegevens. Het luik “bottom-up” betreft de feedback van anderen uit, vanuit de mensen op het terrein (dus niet alleen op basis van ongevallengegevens). Hierbij worden de **Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV)** ingeschakeld, waarbij men op lokaal niveau samenzit met de verschillende betrokken partijen, rond concrete vragen en/of verkeersveiligheidsproblemen.

In het kader van de onderzoeksagenda maken we tevens ruimte voor de uitwerking van een gestructureerde methodologie voor de bepaling van gevaarlijke wegsegmenten op het onderliggende wegennet, als aanvulling op de methodologie die uitgewerkt werd voor het hoofdwegennet.

Er wordt een subsidieregeling uitgewerkt om de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen in Vlaanderen te verhogen. Anders dan de huidige mogelijke samenwerkingsovereenkomst die het huidig decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet, zal de subsidieregeling het mogelijk maken de verkeersveiligheid van scholen te verhogen die niet op of in de buurt van gewestwegen liggen. De subsidie zal onder meer kunnen worden aangewend voor de snelheidsbeheersing, verbetering van de oversteekbaarheid, bescherming van de voetgangers en de fietsers, en veilige in- en uitstapmogelijkheden voor scholieren die met bus of tram komen of die met de auto worden gebracht.

Tenslotte worden twintig meest gevaarlijke wegsegmenten in Vlaanderen op gewestwegen, waar snelheidsovertredingen leiden tot hoge ongevallencijfers, voorzien van trajectcontrole (zie ook Pijler Handhaving).

B8. Fiche 15: Scheiden/ontvlechten verkeersstromen

Binnen deze thematiek wordt verder ingezet op het **verhogen van de conformiteit van de fietspaden en het ontvlechten van verkeersstromen**.

Het **Fietsinvesteringsplan** 2017–2019 maakt alle fietsinvesteringen voor de rest van de bestuursperiode concreet. Het investeringsbudget voor de fiets stijgt tot € 300 miljoen over 3 jaar. Het fietsinvesteringsplan zal jaarlijks geactualiseerd worden in functie van de investeringsprogramma's van de uitvoerende agentschappen binnen het beleidsdomein MOW. Daarbovenop gaat er ook geld naar fietsverbindingen op jaagpaden en naar ondersteuning van fietsprojecten op lokale wegen. Er wordt gefocust op het woon-werkverkeer en investeringen die pendelaars aan het fietsen krijgen. De nadruk ligt onder andere op 80 nieuwe fietssnelwegen (of delen daarvan) en het wegwerken van 'missing links', die dikwijls het gevolg zijn van echte barrières zoals autosnelwegen.

In het kader van de onderzoeksagenda maken we ruimte voor diepteonderzoek naar oversteekplaatsen, vanuit de problematiek van de kwetsbare weggebruikers (voornamelijk fietsers). Ook de elektrische fiets en de impact op de verkeersveiligheid verdient hier de nodige aandacht.

B9. Fiche 16: Voertuigtechnologie - Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA

Het ontwikkelde algoritme zal het komend jaar toegepast worden op het gehele wegennet, zodat een snelheidskaart voor heel Vlaanderen bekomen wordt. De werkzaamheden inzake de **snelheidskaart** zullen hierbij verder gezet worden via zowel het project snelheid Vlaanderen (onderdeel van het hefboomproject Burgerloket kaderend binnen Vlaanderen Radicaal) als het afwerken van het EU CEF project TN-ITS.

Daarnaast zal **verdere opvolging gebeuren van de technologische evoluties in het ITS-domein**, via o.m. de vele overlegplatformen op Europees niveau. Evoluties op dit vlak (zoals bijvoorbeeld apps als ondersteuning van de rijtaak of ter beïnvloeding van het rijgedrag) zullen ook aan bod komen in de Werkkamers Infrastructuur, Voertuigtechnologie en Innovatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Het toekomstige ITS actieplan zal hier richtinggevend zijn aan welke technologieën prioritair zal gewerkt worden.

B10. Fiche 17: Dode hoek

Een bijkomende opleiding zal ervoor zorgen dat de **toolbox dode hoek** meer bekendheid krijgt binnen het AWW zodat de principes en maatregelen uit de toolbox een betere doorvertaling krijgen naar het terrein. Daarnaast wordt ook via de verdere uitvoering van het “Actieplan veiligere verkeerslichten” (zie B6.) aan verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruiker op lichtengeregelde kruispunten gewerkt. Parallel worden de **ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie en andere innovatieve technologieën** op dit vlak van nabij opgevolgd en zo nodig ondersteund.

Tenslotte zal opnieuw een oproep gelanceerd worden om het aantal **spiegelafstelplaatsen** verder uit te kunnen breiden en wordt de aandacht hiervoor opnieuw verhoogd via een gerichte sensibiliseringscampagne.

2.3 PIJLER 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

A. Rapportering werkjaar 2016-2017

A1. Fiche 18: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen

Het doel van deze fiche is een kordate en consequente handhaving als sluitstuk van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid te realiseren.

Om dit te bewerkstelligen, namen we het afgelopen jaar deel aan verschillende overlegfora op verschillende niveaus (federaal, Vlaams, interregionaal, provinciaal). We volgden de ontwikkelingen op deze niveaus hierbij van nabij op (vb. bevel tot betalen, CBE-dossier,...) en ondersteunden deze indien nodig. Daarnaast werd actie ondernomen en/of bij de federale overheid aangedrongen om tot meer performante databanken te komen (vb. leasingvoertuigen). Binnen het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid volgden we tevens de ontwikkelingen op in de werkgroepen handhavingssystemen, leermaatregelen (zie ook A3.) en afstemming sensibilisatie en handhaving.

A2. Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

Het aantal controles op de belangrijke verkeersonveiligheidsthema's wordt sterk opgevoerd. Door de optimalisering van de handhavingssystemen op vlak van snelheid (zie A4.) wordt het proces van vaststellingen vereenvoudigd. Daarenboven draagt de doorgedreven automatisering van de verwerking van de vaststellingen (CBE-dossier) bij tot een hogere objectieve en daardoor ook subjectieve pakkans.

Ten slotte werden naar aanleiding van de sensibiliseringscampagnes en de afstemming met de partners inzake verkeershandhaving thema- en doelgroepgerichte controles aangemoedigd.

Het blijft belangrijk om over goede data te beschikken om een goede opvolging en sturing van de fenomenen en aanpak te kunnen realiseren.

A3. Fiche 20: Leermaatregelen.

Met leermaatregelen willen we sneller "remediëren" dan momenteel mogelijk is. Pas na meer dan één veroordeling door de rechtbank wordt een overtreder als recidivist beschouwd. Niettegenstaande worden momenteel het grootste aantal inbreuken afgehandeld op een geautomatiseerde en gerechtelijk administratieve manier. Dit levert de overheid middelen maar niet noodzakelijk meer verkeersveiligheid.

Daarom werd de werkgroep leermaatregelen in het leven geroepen om een kwalitatief alternatief uit te werken dat gehanteerd kan worden als maatregel naar verkeersovertreders met als doel inzichten te verschaffen in het gedrag en bewustwording te creëren. De werkgroep kwam drie keer samen. Op basis van de goedgekeurde conceptnota gaat de werkgroep verder aan de slag om kwalitatieve leermaatregelen in het kader van onmiddellijke inningen uit te werken. In aanvang met de opmaak van een draaiboek, nadien met de start van een project.

A4. Fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

Trajectcontrole wordt sterk uitgebreid. Door het vereenvoudigen van controles en het faciliteren van handhaving zorgen we ervoor dat snelheid te allen tijde gecontroleerd wordt. Andere inbreuken kunnen door middel van ANPR eveneens makkelijker gedetecteerd worden waardoor er tijd en ruimte vrij komt om op andere verkeersonveiligheidsfenomenen te gaan reageren die arbeidsintensiever maar niet minder gevaarlijk zijn. Voor snelheidshandhaving bestaat de mogelijkheid om automatische controles te organiseren. De subjectieve pakkans evenals de objectieve pakkans verhogen hierdoor exponentieel.

Uitbreiding van trajectcontrole op autosnelwegen

De uitbouw van een gebiedsdekkend ANPR-netwerk langs de snelwegen kadert enerzijds in de aanpak van de terreur door Federaal minister Jambon en anderzijds in de aanpak van de verkeersonveiligheid (via trajectcontrole). Specifiek geselecteerde ANPR-installaties in dit te realiseren federale ANPR-netwerk zullen immers meteen ook trajectcontrole ondersteunen. Niettemin zijn er bepaalde wegvakken waar de synergie met dit netwerk niet mogelijk is. Op deze wegvakken zal ook Vlaanderen extra ANPR-installaties realiseren, zodat er extra snelwegkilometers uitgerust kunnen worden met trajectcontrole. Door een slimme lokalisatie van de sites kunnen we zo de gaten in het netwerk sluiten.

Uitbreiding van trajectcontrole langs gewestwegen

In 2017 zal in 20 extra trajectcontrole-installaties op gewestwegen in Vlaanderen geïnvesteerd worden. Bij het selecteren van die 20 locaties houden we rekening met de ongevallencijfers, zodat er gericht ingezet kan worden op de meest gevaarlijke segmenten in Vlaanderen, gekoppeld aan de snelheidsgegevens, omdat we uiteraard die wegen willen aanpakken waar zich ook effectief snelheidsproblemen voordoen. De 20 locaties waar trajectcontrole zal geïnstalleerd worden in 2017 werden op 20 juni van dit jaar gecommuniceerd..

Multifunctionele inzet van bestaande en nieuwe ANPR-camera's voor andere politionele doelen

Bij nieuwe installaties, hoofdzakelijk op gewest- en gemeentewegen, krijgt het aspect multifunctionaliteit altijd de nodige aandacht. De ANPR-opdrachtcentrale van AWV is hier helemaal op geïnspireerd. Bij de locatiekeuze van nieuwe installaties speelt dit bijgevolg een rol. Via het nieuwe federale ANPR-contract, tevens een opdrachtcentrale, wat de opvolger zal zijn van het AWV-contract zullen dan ook multifunctionele camera's worden aangeboden.

Voor wat betreft de bestaande ANPR-systemen op snelwegen (met uitzondering van de trajectcontrole-installaties op E17 en E40) investeerde AWV in de realisatie van interface die het hergebruik van deze data voor politionele doelen mogelijk maakt. De data van een aantal installaties wordt intussen ingeschakeld in het federale anti-terror ANPR netwerk. Voor andere installaties dient de inpassing in de camerawet, op initiatief van de gebruiker, gegeven de ruime uitbreiding van hun finaliteit, nog geofficialiseerd te worden.

Via op maat afgeleverde vergunningen waakt AWV erover dat eventuele nieuwe 'vreemde ANPR systemen' tevens inter-compatibel en dus multifunctioneel worden gerealiseerd.

Promoten verdere uitrol van het ANPR-netwerk & uitrollen expertise

In het verleden werd op initiatief van AWV de ANPR Added Value Community in het leven geroepen. Hoewel de trekkersrol intussen werd overgedragen aan de federale politie, blijft AWV hieraan actief deelnemen.

De maatschappelijke impact van de door AWV in de markt gezette ANPR-opdrachtcentrale is zeer groot. Het grote aantal gerealiseerde en nog te realiseren installaties, beduidend boven verwachting, zijn hiervan een belangrijke representatie. De opvolger zal het nieuwe federale contract zijn, wat volgens een gelijkaardige filosofie zal werken. AWV levert een grote bijdrage bij het tot stand komen van dit nieuwe contract, zowel wat betreft de inbreng van expertise alsook vanuit zijn rol als wegbeheerder voor wat betreft snelwegen en gewestwegen.

Digitalisatie bestaande camera's

Bij de implementatie van de genomen beslissing inzake de digitalisatie van de bestaande snelheids- en roodlichtcamera's krijgen ANPR en de functionaliteit trajectcontrole ook een prominente rol. Snelheidscamera's vervangen we de komende 3 jaar maximaal door trajectcontrole. Zo voorzien we in 2017 nog de investering in een 30-tal trajectcontroles ter vervanging van oude snelheidscamera's. Ook wat betreft de digitalisatie van de roodlichtcamera's willen we inzetten op ANPR-functionaliteiten, waarbij we ook hier een bijzondere interesse hebben in trajectcontrole.

Onderzoek naar het gebruik van mobiele trajectcontroles

De aanbestedingsprocedure zit momenteel in studiefase. Begin dit jaar heeft AWV een marktbevraging gepubliceerd. De hierop verkregen reacties leren dat er in de markt zeker interesse is wat betreft deze functionaliteit waarbij eveneens wordt gewezen op de uitdagingen. Velen erkennen dat de uitdagingen, die gepaard gaan met betrekking tot de keuringen van dergelijke opstellingen, van een andere dimensie zijn dan deze die we kennen van de vaste installaties. De uitdaging schuilt erin een logistieke (keurings-)methodiek te ontwikkelen die optimaal is afgestemd op de oplossing in kwestie, waarbij de doorlooptijd om het toestel operationeel te krijgen zo klein mogelijk wordt gehouden.

AWV publiceert op basis van de informatie verkregen uit de marktbevraging kort na de zomer een lastenboek.

B. Jaarprogramma 2017-2018

Tijdens het jaarprogramma 2017-2018 zal in pijler 3 de focus vooral komen te liggen op de maatregelfiches:

- Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles
- Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

B1. Fiche 18: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen & Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

De **uitbreiding van de trajectcontroles en ANPR-systemen** zal in 2017 het aantal controles uitbreiden. Naast de aandacht voor de autosnelwegen, zal bijkomend in sterke mate gefocust worden op de gewestwegen. Het komende jaar zullen, naast 20 volledig nieuwe installaties, ook 54 analoge flitscamera's omgevormd worden tot een dertigtal trajectcontroles op de gewestwegen. Hierbij is het streven op termijn alle analoge camera's langs gewestwegen om te vormen tot trajectcontrole. De **CBE-implementatie**, voorzien in juni 2017, zal de efficiëntie verhogen. We gaan dit proces verder nauwgezet blijven opvolgen, zeker in het licht van de voorziene inspanningen in handhavingsapparatuur.

De **campagnekalender** voor 2018 is in de maak. Deze wordt tijdig overgemaakt aan de handhavingspartners zodat zij dit kunnen opnemen in hun acties.

B2. Fiche 20: Leermaatregelen

De aandacht gaat uit naar verder **onderzoek inzake de mogelijkheden van operationalisering van het plan van aanpak**. Dit gebeurt binnen de Werkgroep Leermaatregelen, met het oog op uitvoering van een project.

B3. Fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) - trajectcontrole

Binnen deze fiche gaat het komende jaar specifiek de aandacht uit naar de **verdere uitrol en operationalisering van de trajectcontroles langs het autosnelwegennet** (in synergie met het cameraschild van minister Jambon) en de **bijkomende trajectcontroles langs het gewestwegennetwerk**. Op vlak van **digitalisatie** vervangen we snelheidscamera's de komende 3 jaar maximaal door trajectcontrole. Zo voorzien we in 2017 nog de investering in een 30-tal trajectcontroles ter vervanging van oude snelheidscamera's. Ook wat betreft de digitalisatie van de roodlichtcamera's willen we inzetten op ANPR-functionaliteiten, waarbij we ook hier een bijzondere interesse hebben in trajectcontrole.

2.4 PIJLER 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

A. Rapportering werkjaar 2016-2017

A1. Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek

In samenwerking met de Werkkamer Evaluatie, Monitoring en Onderzoek heeft de afdeling VHV een onderzoeksagenda opgemaakt. Deze werd op 17 januari 2017 ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Met deze onderzoeksagenda willen we invulling geven aan beleidsrelevant onderzoek, met aandacht voor een structurele verankering van ongevalanalyses.

De structurele verankering van ongevalanalyses zit omvat in het onderzoeksthema “Opvolging verkeersongevallen in Vlaanderen”. In dit kader wordt momenteel binnen de afdeling VHV werk gemaakt van een Jaarrapport verkeersveiligheid: analyse en verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen, in opvolging van de opgestelde rapporten door BIVV en IMOB als onderdeel van de activiteiten binnen het Steunpunt Verkeersveiligheid.

Het voorliggende voorstel van onderzoeksagenda bevat 21 onderzoeksthema's. Deze zijn ondergebracht onder volgende 6 onderzoekssporen die de “ruggengraat” vormen van de onderzoeksagenda voor de volgende jaren.

Onderzoeksspoor 1: Structurele ongevalanalyses

Onderzoeksspoor 2: Killers in het verkeer

Onderzoeksspoor 3: Maatregelen Verkeersveiligheidsplan

Onderzoeksspoor 4: Nieuwe ontwikkelingen

Onderzoeksspoor 5: Wijzigingen in wetgeving

Onderzoeksspoor 6: Gebruik “nieuwe” databronnen

De onderzoeksagenda is een flexibel gegeven, zodat rekening gehouden kan worden met nieuwe en of “belangrijkere” onderzoeksnoden. Sommige onderzoeken zullen intern verlopen, andere extern, voornamelijk deel uitmakend van een raamovereenkomst die hiervoor opgemaakt wordt, zodat tijdverlies maximaal vermeden wordt en flexibiliteit bij de uitvoering van de onderzoeksagenda maximaal gegarandeerd kan worden.

A2. Fiche 23: Evaluatie en monitoring

Op vlak van evaluatie en monitoring werd het voorbije jaar gewerkt aan

- Lokalisatie verkeersongevallen & gevaarlijke puntenberekening

- Datamining
- Structurele uitvoering ongevalanalyses
- Verkeersveiligheidsmonitor

Lokalisatie verkeersongevallen & gevaarlijke puntenberekening

De lokalisatie van de verkeersongevallen voor de jaren 2014 en 2015 werd afgewerkt. Momenteel loopt de aggregatie en gevaarlijke puntenberekening. Met het beschikbaar komen van de ongevalsgegevens voor het jaar 2016 (persbericht FOD Economie - 7 juni 2017) kan onmiddellijk de doorstart gemaakt worden naar lokalisatie en verwerking van deze gegevens, zodat we ons beleid op de meest recente data kunnen baseren.

Datamining

Met een datamining project rond ongevalanalyse werd binnen het departement MOW expertise opgebouwd inzake de uitvoering en de mogelijkheden van (big) data analyse. Hierbij werd een grote hoeveelheid data samengebracht (zoals data van dubbele tellussen op het autosnelwegennetwerk, ongevallengegevens, staat van de weg, meteogegevens, ...). Op een analyse-platform werden verscheidene analysetechnieken toegepast (visualisatie, clustering, modellering, tijdreeksanalyse, ...). Een volgende stap is valorisatie van het uitgevoerde onderzoek en verdere verbreding en verdieping van de resultaten.

Dit project kadert ook binnen een ruimere opdracht in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken om een meer data gedreven beleid te voeren en zo ook meer gefundeerde beslissingen te kunnen nemen.

Structurele uitvoering ongevalanalyses

Zie ook beleidsrelevant onderzoek (A1.)

Verkeersveiligheidsmonitor

Een eerste bespreking van mogelijke indicatoren die gebruikt kunnen worden, vond plaats in de Werkgroep Monitoring, als onderdeel van de Werkkamer Evaluatie, Monitoring en Onderzoek. Hieruit bleek alvast dat het van belang is om de evolutie van de belangrijke probleemdomeinen op vlak van verkeersveiligheid via betrouwbare indicatoren te kunnen opvolgen. Ook het belang van goede indicatoren op het vlak van expositie- en infrastructuurgegevens werd benadrukt. Dit zal verder uitgewerkt worden, zodat welbepaalde indicatoren alvast op een gestructureerde manier opgevolgd kunnen worden. Daarnaast zullen huidige noden en leemtes verder in beeld gebracht worden, zodat ook op dit vlak vooruitgang mogelijk is.

B. Jaarprogramma 2017-2018

Tijdens het jaarprogramma 2017-2018 zal in pijler 4 de focus op de beide maatregelfiches behouden blijven, zodat hieraan verdere uitwerking gegeven kan worden:

- Beleidsrelevant onderzoek
- Evaluatie en monitoring

B1. Beleidsrelevant onderzoek

Het komende jaar wordt **uitvoering gegeven aan de meest prioritaire onderzoeken uit de goedgekeurde onderzoeksagenda**. De sterke **aandacht voor de fietsers** in de onderzoeksagenda hangt sterk samen met de minder positieve verkeersongevallencijfers, waarbij een efficiëntere focus vanuit onderzoek in staat moet stellen om aan te knopen met een verbetering van de cijfers voor deze doelgroep.

B2. Evaluatie en monitoring

Binnen het luik “Evaluatie en monitoring” wordt gefocust op het verderzetten van **uitvoering van structurele ongevalanalyses** (met jaarrapportering van de recentste verkeersongevallencijfers) en het **uitwerken van het monitoringluik in een concreet opvolgingsinstrument**, zodat de progressie richting de streefcijfers uit het verkeersveiligheidsplan vanuit verschillende indicatoren en invalshoeken kan opgevolgd worden.

2.5 PIJLER 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

A. Rapportering werkjaar 2016-2017

A1. Fiche 24: Engagement

Vanuit het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid werd via diverse werkgroepen gewerkt aan het vergroten van het engagement van elke partner. Via het principe van gedeelde verantwoordelijkheid promoten we andere instellingen te streven naar meer verkeersveiligheid.

Er vonden gesprekken plaats met SBS, Medialaan en VRT om de belangrijke rol die zij kunnen spelen op het vlak van beeldvorming nog eens te benadrukken. Het Go for Zero charter vormt de basis voor hun engagement waarop we in de toekomst verder willen bouwen.

Een concrete realisatie in deze is de afspraak die met Medialaan werd gemaakt omtrent de aankondiging van snelheidscontroles. De voorheen zeer gerichte snelheidscontroles die via de media als 'vallende sterren' werden afgeroepen zullen nu geconformeerd worden aan de communicatierichtlijnen van de federale politie.

We voeden in Vlaanderen een verkeersveiligheidscultuur, waarin verkeersveiligheid beschouwd wordt als een gedeelde verantwoordelijkheid waaraan we allemaal moeten werken.

Het doel van de actie engagement is om alle relevante actoren in het verkeersveiligheidsveld te verenigen. Zo kan een verkeersveiligheidsbeleid uitgewerkt worden met een concreet engagement van, voor en door iedereen. Binnen de verschillende werkkamers verzamelen we expertise, organiseren we overleg en leveren we concrete voorstellen in het kader van de uitvoering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. De voorstellen van de werkkamers worden besproken binnen de stuurgroep van het VHV.

Binnen de fiche bevorderen we zowel de veiligheidscultuur in het lokaal beleid (SAVE-charter van OVK), in het verenigingsleven (Fiets wijs!) en in het bedrijfsleven (Truckveilig charter, enz.). Daarnaast bevorderen we de veiligheidscultuur door afstemming met wegbeheerders (vb. in het kader van het standaard snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom), met andere overheden (vb. Werkgroep Vereenvoudiging en modernisering wegcode) en onder de weggebruikers (vb. Dag van de Motorrijder). Daarnaast zijn er uiteraard ook nog tal van andere initiatieven die georganiseerd worden door onze verkeersveiligheidspartners (zoals bvb. Safety Tunes van Mobiel 21).

1) Bevorderen veiligheidscultuur in het lokaal beleid

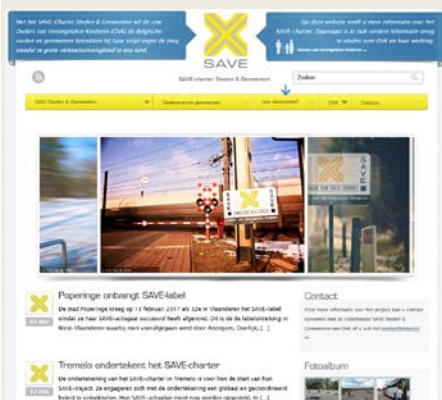
- **SAVE-charter en SAVE-label voor steden en gemeenten (OVK)**

Met het SAVE-Charter Steden & Gemeenten wil de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) de Belgische steden en gemeenten betrekken bij haar strijd tegen de (nog steeds) te grote verkeersonveiligheid in ons land. Het SAVE-charter bestaat sinds september 2011 en heeft als doel de lokale overheden aan te sporen en te ondersteunen om een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te

voeren, opdat geen (jonge) verkeersslachtoffers meer zouden vallen. Concreet willen we als Vlaamse overheid met dergelijk project de veiligheidscultuur in het lokaal beleid mee verder helpen bevorderen.

Daarenboven willen we hiermee streven naar het doen ontstaan van een verkeersveiligheidscultuur in SAVE-gemeenten die er niet alleen voor zorgt dat de verkeersveiligheid verhoogt, maar ook de verkeersleefbaarheid. Ondertussen hebben meer dan 80 gemeenten in Vlaanderen dit charter ondertekend. Wanneer een stad of gemeente het SAVE-actieplan uitvoert, komt ze in aanmerking voor het SAVE-label.

Om de SAVE-gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van hun SAVE-actieplan en het treffen van gerichte maatregelen, wordt aan een gepaste formule gewerkt om hen via coaching te ondersteunen.



2) Bevorderen veiligheidscultuur door het afstemmen met wegbeheerders

De Vlaamse overheid zorgde voor de handleiding “[Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom](#)” met duidelijke **richtlijnen** rond snelheidsbeperkingen.

De richtlijnen beschrijven meer specifiek wanneer wegbeheerders van de standaard snelheidslimiet van 70 km/u kunnen afwijken op lokale en secundaire wegen en in welke uitzonderlijke gevallen dus een hoger of lager snelheidsregime kan ingevoerd worden.

Dit werd aan de wegbeheerders toegelicht tijdens 3 infomomenten “Nieuwe snelheidsnorm: 90 wordt 70 km/u” (30 november 2016 (Gent), 7 december 2016 (Leuven) en 21 december 2016 (Mechelen)). Het betrof een organisatie van het departement MOW & AWV, in samenwerking met VSV. Deze informatie werd ook beschikbaar gesteld via een speciale website: <http://www.70.vlaanderen/>.

Daarnaast werd hierover naar de wegbeheerders ook gecommuniceerd via de Mobiliteitsbrief en de Mobimail (VMSG).

In het kader van het **faciliteren van het gebruik van de (elektrische) fiets en de speed pedelec** werd het thema “gebruik van de fietsinfrastructuur” besproken binnen het Vlaams Huis voor de

Verkeersveiligheid. Op basis van een advies van Fietsberaad werden standpunten van verschillende partners/leden verzameld en gebundeld. Op basis hiervan zullen de nodige conclusies getrokken worden en zal gepast gevolg gegeven worden.

Enkele belangrijke uitgangspunten van de besprekingen zijn:

- de grote diversiteit aan weggebruikers op de fietsinfrastructuur;
- het potentieel van de elektrische fiets en speed pedelecs;
- het bijzondere karakter van de speed pedelec die een gecombineerd gebruik toe laat qua snelheid;
- de Belgische wegcode die de speed pedelec beschouwt als een aparte categorie van bromfiets, wat maatwerk voor wegbeheerders toelaat.

Thema's die aan bod komen, zijn onder meer:

- snelheidsbeperkingen invoeren op de fietsinfrastructuur binnen en buiten de bebouwde kom;
- wenselijkheid van bromfietsen op de fietsinfrastructuur.

3) Bevorderen veiligheidscultuur in verenigingsleven

Fiets wijs!

Met Fiets wijs! werken we samen met Cycling Vlaanderen, de Vlaamse Wielrijdersbond en het fietsmagazine Grinta! om zowel de sportieve als de recreatieve fietser te sensibiliseren om verder mee te bouwen aan een verkeersveilig Vlaanderen. Naast een publiekscampagne en de aanwezigheid op evenementen focust de campagne door middel van de uitbouw van een clubplatform ook op de leden van de 2 wielervederaties. Dit om clubs en de leden via deze weg te activeren om milieuvriendelijk, veilig en hoffelijk te fietsen.

4) Bevorderen veiligheidscultuur in het bedrijfsleven

Zie ook A2.

Verenigde Vrachtvervoerders Limburg – Febetra i.s.m. Imob

Via een proefproject onderzocht het IMOB i.s.m. Verenigde Vrachtvervoerders Limburg hoe de engagementen uit het Truckveilig charter verder uitgewerkt kunnen worden. Met dit charter en het bijhorende label ondersteunen we transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders die inspanningen leveren om de veiligheid in het wegtransport te verbeteren. Het project beschrijft de randvoorwaarden en mogelijkheden om via het realiseren van een veiligheidscultuur binnen de transportbedrijven de betrokkenheid van de vrachtwagenchauffeurs te verhogen.

5) Bevorderen veiligheidscultuur in afstemming met andere overheden

Via een werkgroep “Vereenvoudiging en modernisering van de wegcode”, georganiseerd op maandelijkse basis door de FOD Mobiliteit & Vervoer in samenwerking met justitie, de gewesten en Centrex, is de Vlaamse overheid betrokken bij de herziening van de wegcode.

Het uitgangspunt vormt de wegcode van 1 december 1975 en het doel van de werkgroep is om lacunes weg te werken en de formuleringen artikelsgewijs te moderniseren. Waar mogelijk wordt teruggegrepen naar formuleringen zoals in “versie 0” (= ontwerp van wegcode uit 2011). Aan de artikels die geregionaliseerd zijn, wordt binnen deze werkgroep niet geraakt.

Via de Werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden van de Werkkamer Infrastructuur, Voertuigtechnologie en Innovatie worden deze voorgestelde aanpassingen aan de wegcode voorgelegd voor bespreking en terugkoppeling, zodat de aanpassingen een zo groot mogelijk draagvlak genieten.

Daarnaast wordt in overleg met Centrex afstemming gezocht omtrent de vrijstellingen inzake Code95, over de herziening van richtlijn 2014/47/EU over controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen en ladingzekering, over een vernieuwde boetecatalogus ADR,...

6) Bevorderen veiligheidscultuur onder de weggebruikers

Dag van de motorrijder

Op zondag 26 maart 2017 werd voor de tweede keer de *Dag van de Motorrijder* georganiseerd. Motorrijders konden die dag op heel wat plaatsen terecht voor een gevarieerd aanbod.

In 2016 registreerden we 1.400 deelnemers op 12 locaties. Dit jaar noteerden we een stijging tot 2.900 deelnemers waarbij we met meer dan 90 partners samenwerkten. Ook volgend jaar zullen we deze dag organiseren.



Federdrive youdrive.be community, haalbaarheidsstudie.

We ondersteunen een proefproject van Federdrive om de haalbaarheid en de randvoorwaarden te onderzoeken tot het creëren van een community voor (jonge) weggebruikers waarbij de nadruk ligt op het verhogen van een verkeersveilige attitude. Binnen deze community wil men de leden motiveren om zijn of haar persoonlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid in Vlaanderen. De leden worden met andere woorden aangezet om de eigen vaardigheden en het eigen gedrag in het verkeer te verbeteren.

A2. Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

De verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven wordt bevorderd via een divers aanbod, onder meer samengebracht onder het project 'safe2work'. Hierbij wordt in eerste instantie gefocust op transportbedrijven, maar verruimt de focus ook meer en meer naar andere bedrijven om specifiek de aandacht te vestigen op een veilig woon-werkverkeer.

Op 23 februari 2017 werden op de Transport & Logistics awards de Truckveilig labels 2016 (in het kader van het Truckveilig charter) feestelijk uitgereikt, en werd de Truckveilig campagne van 2017 voorgesteld, met nieuwe boegbeelden en in een nieuw kleedje.

Aangeboden opleidingen zijn zoveel mogelijk complementair aan het opleidingsaanbod in het kader van vakbekwaamheid. De inhoud van het aanbod voor bedrijven wordt bij prospectiebezoeken ook afgetoetst. Specifieke opleidingen (niet-rijvaardigheidskursussen) van partners zoals Rondpunt worden mee gepromoot via de website Safe2work. Voor opleidingen die de VSV niet zelf aanbiedt, wordt doorverwezen naar de mogelijke aanbieders (cf. rijvaardigheidscentra, rijscholen,...).

Met het coachingsaanbod verkeersveiligheid voor bedrijven streven we ernaar verkeersveiligheid op te nemen in de veiligheidsplannen, het globaal preventieplan en jaarlijks actieplan van het bedrijf. Er wordt een ISO-light aangeboden om met behulp van gepersonaliseerde coachings te evolueren richting de ISO 39001-norm.

Promotie van het gebruik van de spiegelafstelplaatsen gebeurt o.m. via het Truckveilig charter. Met de workshop "dode hoek/zichtbaarheid" willen we werknemers bereiken die werken rond grote voertuigen zoals in de haven van Antwerpen.

B. Jaarprogramma 2017-2018

Tijdens het jaarprogramma 2017-2018 zal in pijler 5 de focus komen te liggen op de beide maatregelfiches:

- Engagement
- Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

B1. Fiche 24: Engagement

Globaal wordt het komende jaar verder gewerkt aan het vergroten van het engagement bij alle verkeersveiligheidspartners én weggebruikers.

In het kader van het bevorderen van de veiligheidscultuur in het lokaal beleid (**SAVE-charter**), in het bedrijfsleven (**verkeersveiligheidscharter, Safe2work, enz.**) en in afstemming met andere overheden (**vereenvoudiging en modernisering wegcode**) worden alvast de werkzaamheden voortgezet.

Voor wat betreft het bevorderen van de veiligheidscultuur bij de weggebruikers worden via een specifiek project (**haalbaarheidsstudie Federdrive youdrive.be community**) de haalbaarheid en de randvoorwaarden onderzocht tot het creëren van een community voor (jonge) weggebruikers waarbij de nadruk ligt op het verhogen van een verkeersveilige attitude. Verder worden initiatieven zoals de **Dag van de Motorrijder** opnieuw georganiseerd.

B2. Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

Met een **vernieuwd aanbod verkeersveiligheid bij bedrijven**, wordt verder werk gemaakt van een verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven. Hierbij wordt zowel gefocust op werkgevers en werknemers uit de transportsector, als op alle werkgevers en alle werknemers en hun woon-werkverkeer. In 2017 wordt parallel met het Truckveilig charter ook een **Verkeersveilig charter** uitgerold. In het kader van het Truckveilig charter zal gebruik gemaakt worden van een nieuwsbrief om de ondertekenaars aan hun gemaakte engagementen te herinneren en hen met tips te ondersteunen en sensibiliseren. Tenslotte zal opnieuw een oproep gelanceerd worden om het aantal **spiegelafstelplaatsen** verder uit te kunnen breiden en wordt de aandacht hiervoor opnieuw verhoogd via een gerichte sensibiliseringscampagne.