

Evolutie Vlaams verkeersveiligheidsplan

Rapport werkjaar 2017- 2018

Inhoud

Samenvatting	3
1. Beschrijving: Evolutie richting doelstelling en streefcijfers verkeersveiligheidsplan	5
A. Overkoepelende doelstelling	5
B. Stand van zaken	5
i. Algemeen	6
ii. Kwetsbare weggebruikers	9
iii. Motorvoertuigen	15
C. Samengevat	19
2. Actieprogramma	20
2.1 PIJLER 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag	21
A. Rapportering werkjaar 2017-2018	21
B. Jaarprogramma 2018-2019	33
2.2 PIJLER 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën	36
A. Rapportering werkjaar 2017-2018	36
B. Jaarprogramma 2018-2019	46
2.3 PIJLER 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid	51
A. Rapportering werkjaar 2017-2018	51
B. Jaarprogramma 2018-2019	56
2.4 PIJLER 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid	59
A. Rapportering werkjaar 2017-2018	59
B. Jaarprogramma 2018-2019	61
2.5 PIJLER 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering	63
A. Rapportering werkjaar 2017-2018	63
B. Jaarprogramma 2018-2019	69
2.6 Status van uitvoering van de maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan	71

Samenvatting

In 2014 werden we geconfronteerd met inktzwarte cijfers: 400 verkeersdoden op onze Vlaamse wegen. Dat betekende dat er werk op de plank lag voor het verkeersveiligheidsbeleid. Ondertussen zijn we met de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan verder aan de slag gegaan en zijn de meest recente cijfers alvast positief, met laagtereclen voor de verschillende ongevalsindicatoren (aantal letselongevallen, aantal doden per plaatse, aantal gewonden). Dit is positief in het licht van de stijging van het aantal afgelegde voertuigkilometers (ook bij de fiets) en voertuigenpark.

Dit rapport geeft allereerst een overzicht van de verbeterde verkeersveiligheid in Vlaanderen. Dit betekent echter niet dat het werk erop zit. Hoewel we positief evolueren richting de in het verkeersveiligheidsplan geformuleerde streefcijfers, zijn we er nog niet, en is elk verkeersslachtoffer dat we kunnen vermijden niet alleen maatschappelijke winst, maar een noodzakelijk streven. Uit de cijfers blijkt dat de kwetsbare weggebruikers nog steeds een aandachtspunt blijven. Naast de fietsers en voetgangers komen in 2017 ook de motorrijders terug specifiek in beeld, met de minder positieve cijfers tijdens dit jaar. Bijzondere aandacht is ook nog steeds gerechtvaardigd voor de ongevallen met (lichte) vrachtwagens, op basis van de recente cijfers.

In een tweede hoofdstuk brengt dit rapport alle verkeersveiligheidsmaatregelen in kaart waaraan we het afgelopen jaar hard gewerkt hebben.

Met betrekking tot informeren, sensibiliseren en opleiden werd verdere uitvoering gegeven aan grootschalige en doelgroepgerichte campagnes. Nieuwigheden hierbij zijn het nieuwe koepelconcept 'beloofd' en de toepassing van een pre- en postmeting die de campagnes begeleidt. Op vlak van educatie is er aandacht voor de verschillende onderwijsniveaus, waarbij de verkeersweken de leemte tussen de lagere school en het theoretisch rijexamen verder trachten op te vullen. Naast continueren en optimalisering van het bestaande educatieve aanbod wordt ook werk gemaakt van een digitaal leerplatform. De verschillende onderdelen van de vernieuwde rijopleiding voor categorie B werden verder geoperationaliseerd en in regelgeving gegoten, met recentelijk specifieke aandacht voor het terugkijkmoment. Een nieuwe educatieve aanpak voor de dodehoekproblematiek werd gerealiseerd, gericht op het vermijden van de dodehoek door achter het voertuig te blijven.

Inzake het verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën gaan we voor het sneller aanpakken van gevaarlijke punten via een jaarlijkse dynamische lijst. Hierbij wordt bekeken of er reeds kleine ingrepen mogelijk zijn, zodat de verkeersveiligheid op korte termijn aangepakt kan worden. Hierbij is er ook een link met het Actieplan verkeerslichten, waarin de verkeerslichtenregelingen verder inspelen op een verkeersveiligere situatie via een maximaal conflictvrije regeling. Met de opmaak van een handboek 'Vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers' gaat ook vanuit deze invalshoek de focus specifiek uit naar de meer kwetsbare weggebruikers. Op vlak van zichtbaarheid werd een dienstorder voor de uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen opgemaakt. Met een financiële injectie van € 3.000.000 willen we vervolgens de fiets- en voetgangersoversteken in Vlaanderen hiermee verder beveiligen. Ook de vernieuwing van de fietsgeleidingsmarkeringen en de verhoging van de leesbaarheid van de weg staat op de agenda via een extra financiële injectie (€

3.000.000). Op vlak van aandacht voor de fiets werd verder ingezet op het verhogen van de conformiteit van de fietspaden en het ontvlechten van verkeersstromen. Het investeringsbudget voor de fiets stijgt tot € 110 miljoen in 2018. Daarbovenop wordt verder ingezet op ondersteuning van fietsprojecten op lokale wegen en gaat prioriteit uit naar projecten op de fietssnelwegen en het wegwerken van 'missing links'.

Met betrekking tot handhaving leidde de implementatie van de "cross-border enforcement" tot een verdere automatisering van het verwerkingsproces van politionele vaststellingen. De weg van de digitalisatie van bestaande camera's werd verder ingezet en trajectcontroles worden verder uitgerold langs de Vlaamse wegen. Om efficiënter te handhaven worden ANPR-camera's voorzien van multifunctionele systemen zodat ze eveneens gebruikt kunnen worden voor andere doeleinden. We zetten tenslotte verder in op het gebruik van de mobiele trajectcontrole.

In het kader van evaluatie en monitoring werd werk gemaakt van de opstart van meer structurele ongevalanalyse, waarvan het rapport in bijlage een eerste resultaat is. Daarnaast werd via de lokalisatie van de ongevallen de nodige input geleverd voor de berekening van de dynamische lijst van de gevaarlijke punten en voor de bepaling van gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet, en werd verder gewerkt rond datamining.

Binnen het luik engagement werd verder actie ondernomen om de verkeersveiligheidscultuur te bevorderen tussen de verschillende actoren. Concrete aandacht ging in dit kader onder meer uit naar SAVE-charter, Dag van de Motorrijder, Truckveilig charter, vereenvoudiging van de wegcode, enz. Ter bevordering van de verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven wordt gewerkt met een divers aanbod, samengebracht onder het project 'safe2work', waarbij via opleiding en sensibilisering van werknemers ook specifieke aandacht uitgaat naar een veilig woon-werkverkeer.

1. Beschrijving: Evolutie richting doelstelling en streefcijfers verkeersveiligheidsplan

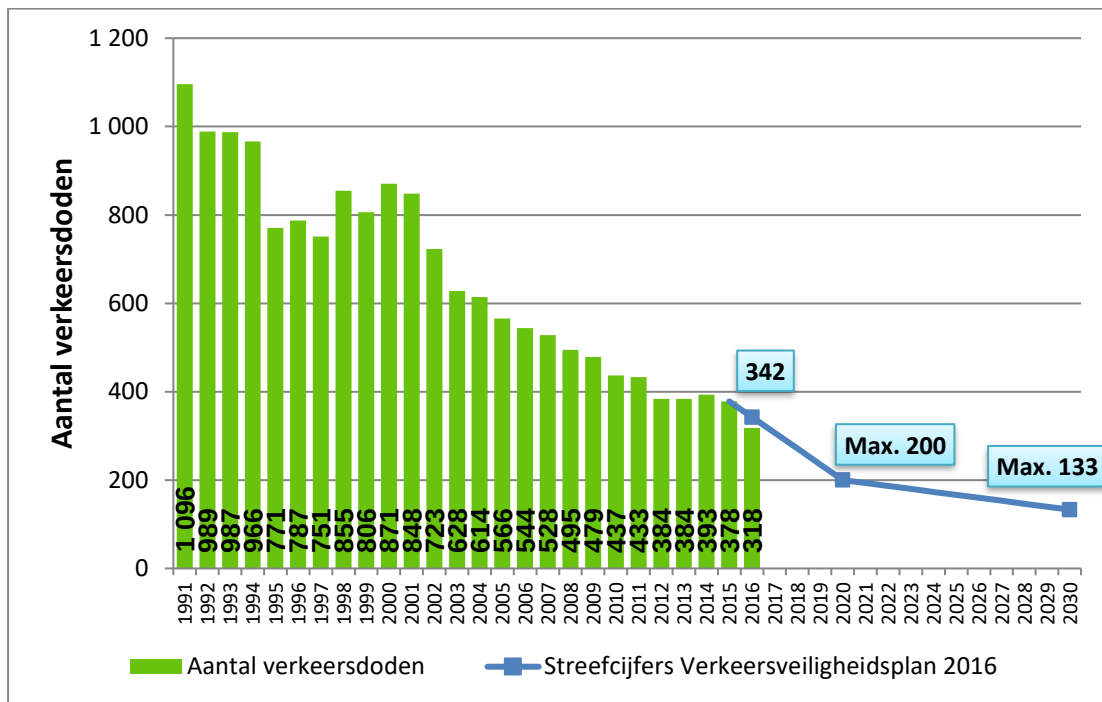
A. Overkoepelende doelstelling

Met dit verkeersveiligheidsplan willen we ‘het aantal verkeersslachtoffers verminderen door middel van ONGEVALPREVENTIE en ERNST-REDUCTIE’. Hoe meer ongevallen we kunnen voorkomen, hoe minder curatieve maatregelen achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen plaatsvinden, streven we naar een beperking van de schade (ernst van de ongevallen).

B. Stand van zaken

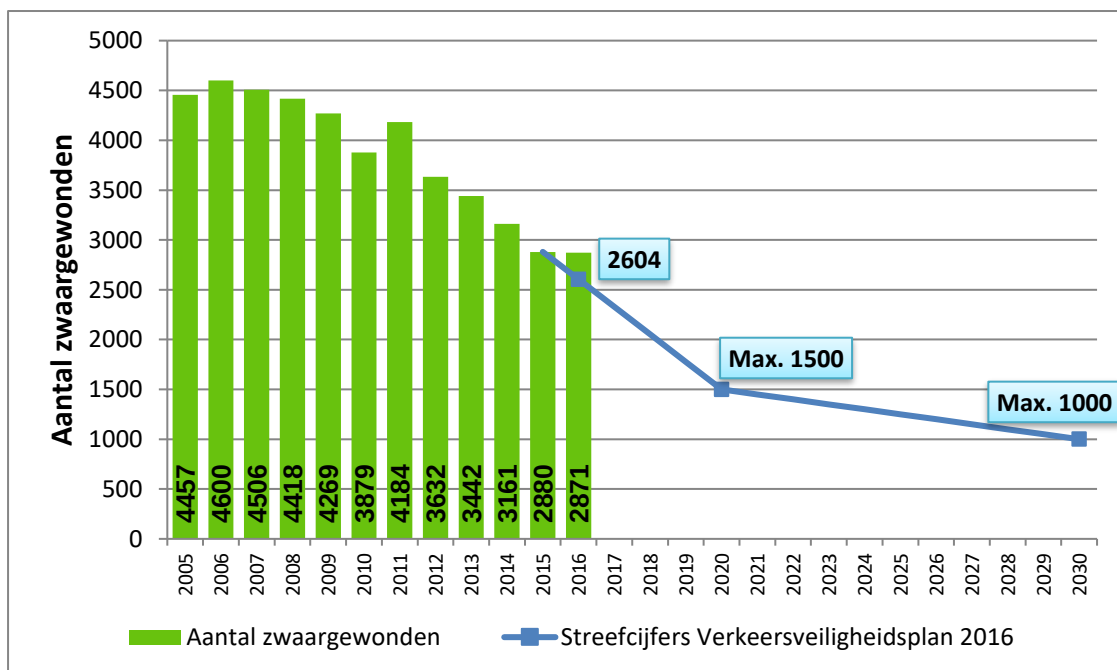
We geven een overzicht van de meest recente evoluties op het vlak van verkeersongevallengegevens, zowel op basis van de cijfers van de FOD Economie als op basis van de meest recente gegevens van de verkeersveiligheidsbarometer. Zo houden we zicht op onze evolutie richting de streefcijfers in het verkeersveiligheidsplan. Een gedetailleerde analyse van de verkeersongevallengegevens 2016 kan u terugvinden in bijlage (“Jaarrapport Verkeersveiligheid 2016 – Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2016”). Dit is een diepgaandere analyse van de ongevallengegevens dan mogelijk is met de meest recente gegevens die beschikbaar komen via de Verkeersveiligheidsbarometer, waardoor dit nog wat extra informatie verschaft. Voor deel 1 wordt verder gewerkt met de indicatieve cijfers van de Verkeersveiligheidsbarometer (2017 en 1^e trimester 2018).

i. Algemeen



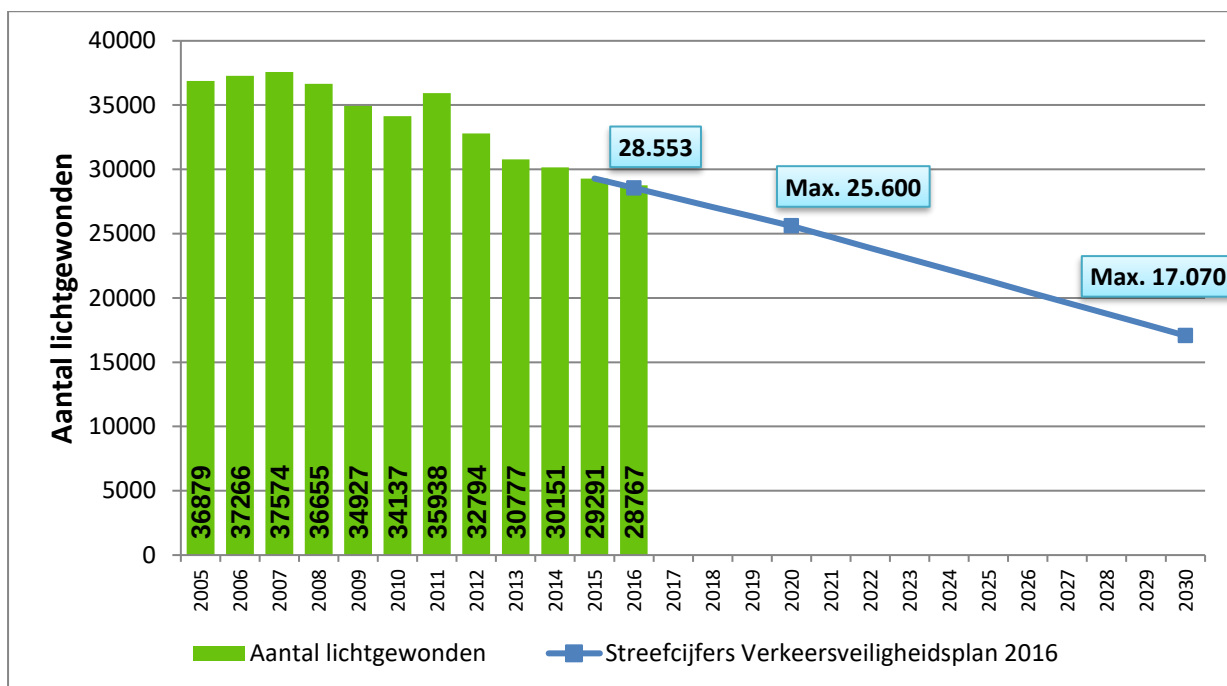
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

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



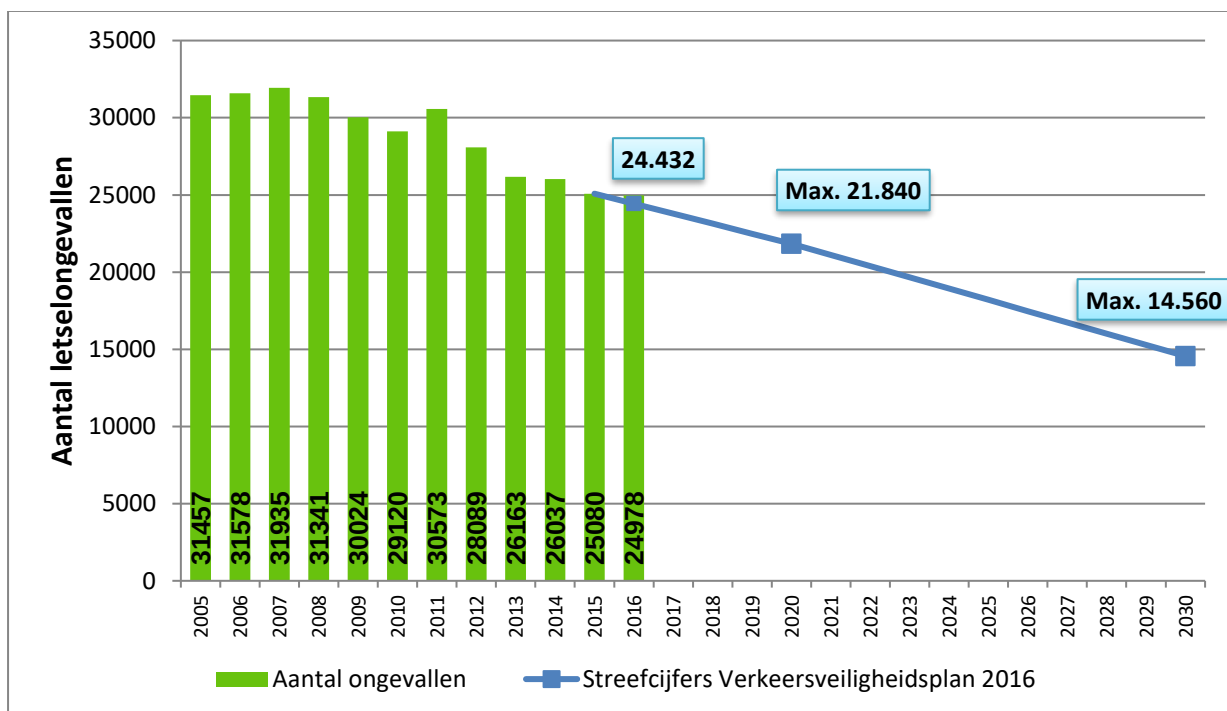
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

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



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

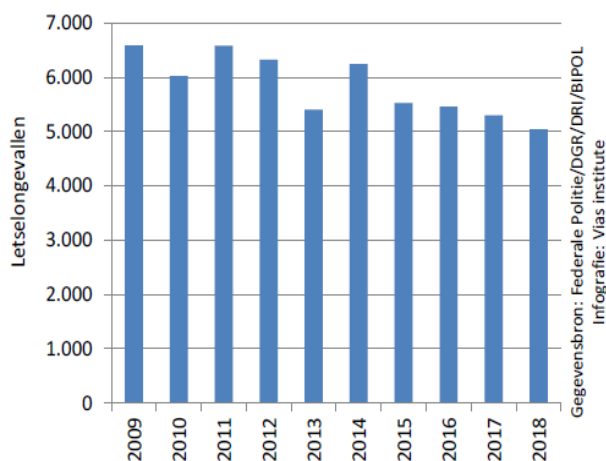
Figuur 3: Evolutie van het aantal lichtgewonden (2005-2016)



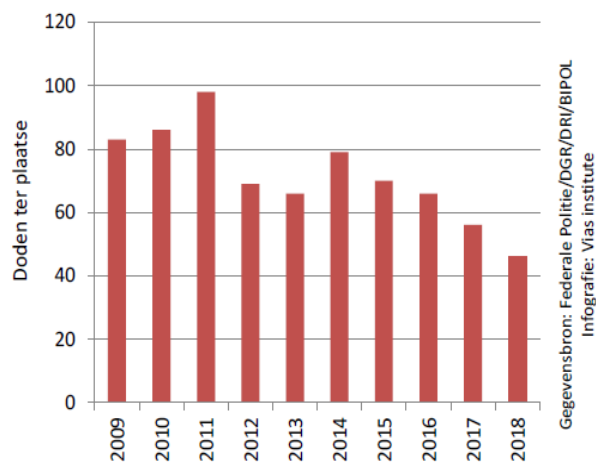
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

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

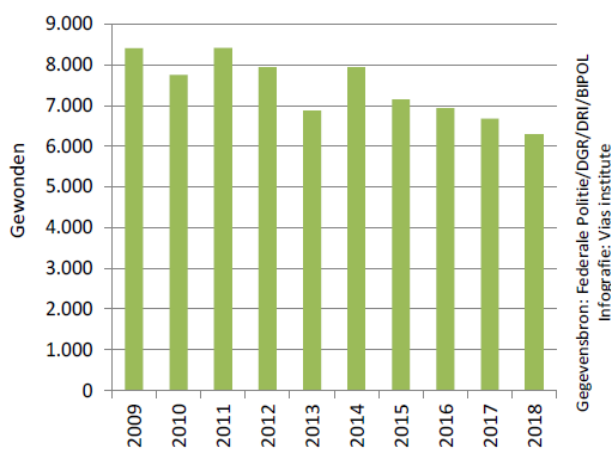
Voor het jaar 2016 kende Vlaanderen een gunstige evolutie van alle ongevalsindicatoren: het aantal letselongevallen is zeer licht gedaald tot gestagneerd (-0,4% letselongevallen (-102)), het aantal gewonden kende een lichte daling (-1,7% gewonden (-533)) en het aantal verkeersdoden is sterk gedaald (-15,9% 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 2018)



Figuur 5b: Evolutie aantal doden ter plaatse (1^e trimester 2018)



Figuur 5c: Evolutie aantal gewonden (1^e trimester 2018)

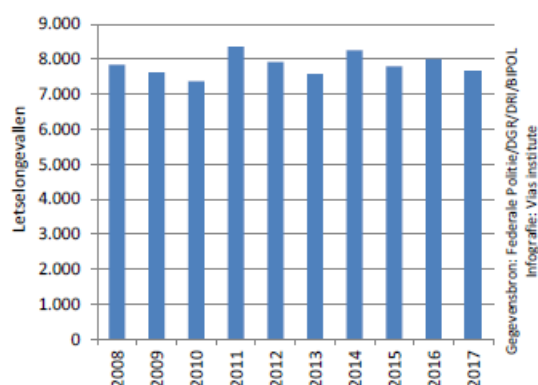
We zien dat deze gunstige trend van de ongevalsindicatoren zich, niet alleen in 2017, maar ook in het eerste trimester van 2018 doorzet. Bij de verkeersdoden ter plaatse is de daling zelfs iets groter.

Ondanks de quasi-stagnatie van het aantal letselongevallen ten opzichte van 2015, behaalt Vlaanderen in 2016 een laagterecord voor alle ongevalsindicatoren. De voorlopige cijfers lijken erop te wijzen dat ook 2017 een nieuw laagterecord gaat opleveren voor de verschillende ongevalsindicatoren.

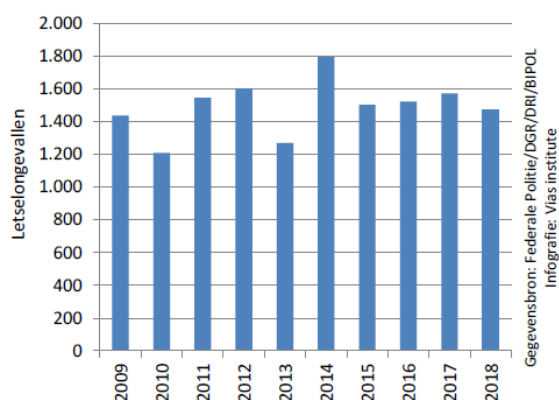
De evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden varieert sterk tussen de verschillende categorieën weggebruikers. Daarom bespreken we kort de evoluties bij de kwetsbare weggebruikers en bij ongevallen met motorvoertuigen.

ii. Kwetsbare weggebruikers

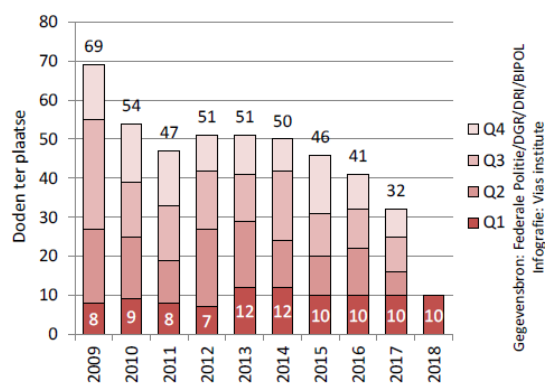
FIETSERS



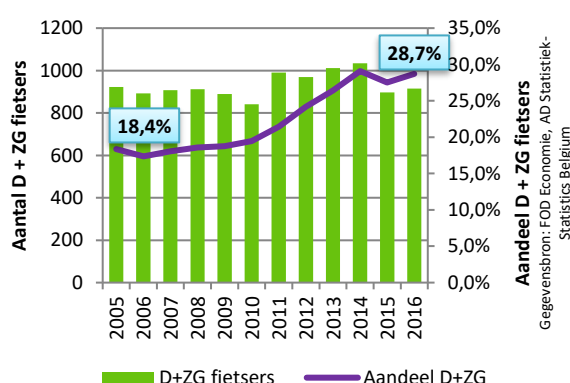
Figuur 6a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één fietser (2017)



Figuur 6c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één fietser (1^e trimester 2018)



Figuur 6b: Evolutie aantal doden ter plaatse bij fietsers



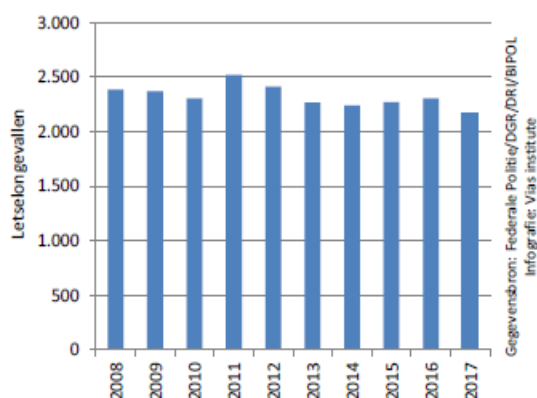
Figuur 6d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde fietsers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2017 daalde het aantal letselongevallen met fietsers licht (-4,1%). Het eerste trimester van 2018 liet ten opzichte van het voorgaande jaar opnieuw een daling (-6,5%) optekenen.

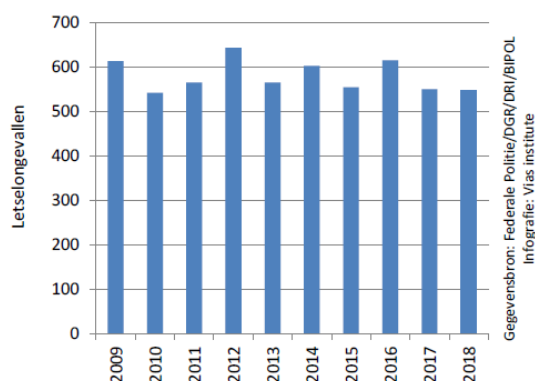
Het aantal doden ter plaatse kende bij fietsers in 2017 met 32 doden een laagterecord. Voor het eerste trimester van 2018 zien we een status quo in vergelijking met het eerste trimester van het voorgaande jaar. De verkeersdoden in zijn globaliteit bij de fietsers vertonen voor 2016 een daling met -22,2% (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 nog steeds dat versterkte aandacht voor de fietsers nodig blijft.

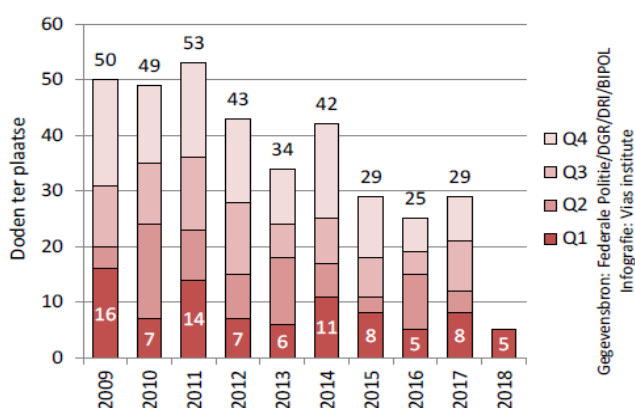
VOETGANGERS



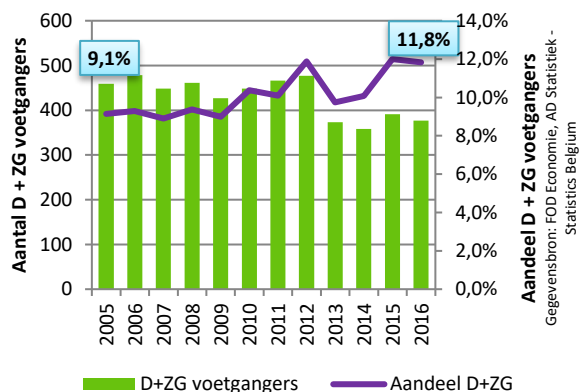
Figuur 7a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één voetganger (2017)



Figuur 7c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één voetganger (1^e trimester 2018)



Figuur 7b: Evolutie aantal doden ter plaatse bij voetgangers



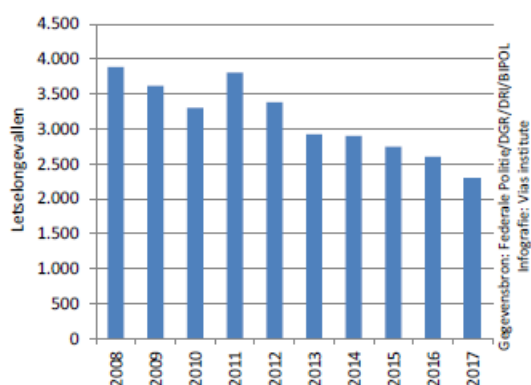
Figuur 7d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde voetgangers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

Het jaar 2017 laat ten opzichte van het voorgaande jaar een (lichte) daling (-5,6%) van het aantal letselongevallen met voetgangers optekenen. Het eerste trimester van 2018 vertoont een status quo in vergelijking met het voorgaande jaar (-0,5%).

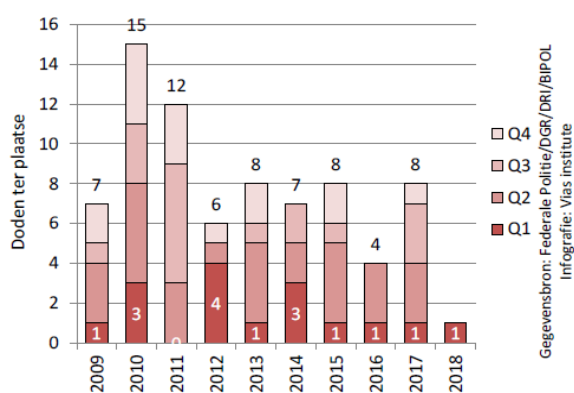
Het aantal doden ter plaatse bij voetgangers steeg in 2017 (+4), maar het eerste trimester van 2018 laat terug een daling zien, waardoor we het laagterecord van 2016 evenaren. Het aantal verkeersdoden in zijn globaliteit bij de voetgangers vertoont voor 2016 een daling met -7,3% (van 41 naar 38), een beperktere daling dan bij het aantal doden ter plaatse. Als we naar het aantal dode en zwaargewonde voetgangers kijken, dan zien we in 2016 een lichte daling t.o.v. het jaar ervoor. Op langere termijn bekeken, zien we echter een status-quo in 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.

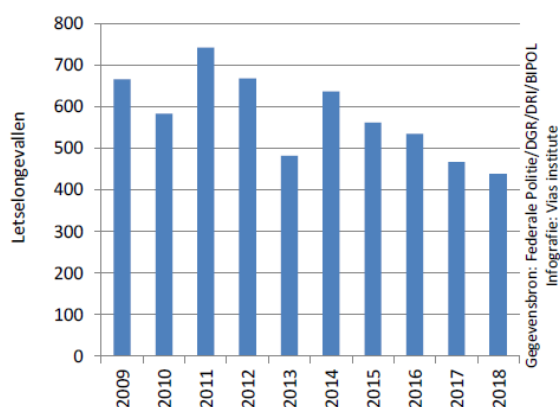
BROMFIETTERS



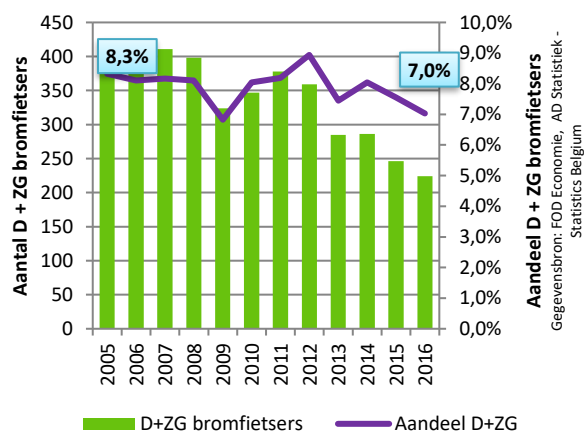
Figuur 8a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één bromfietser (2017)



Figuur 8b: Aantal doden ter plaatse met bromfietzers



Figuur 8c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één bromfietser (1^e trimester 2018)



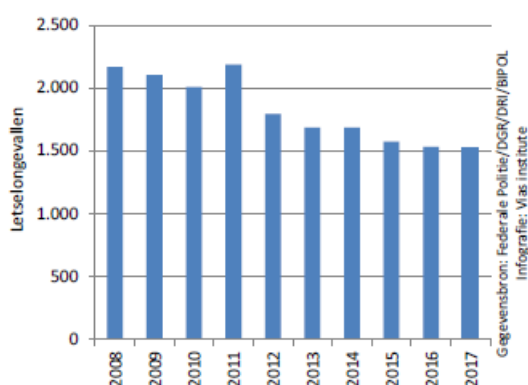
Figuur 8d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde bromfietzers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2017 is het aantal letselongevallen met bromfietzers fors gedaald (-12,4%). Het eerste trimester van 2018 bevestigt deze daling (-6,4%).

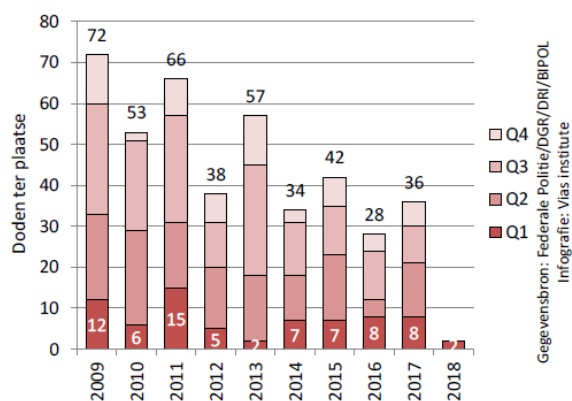
Het aantal doden ter plaatse bij bromfietzers verdubbelde in 2017 ten opzichte van het jaar voordien (van 4 doden ter plaatse naar 8 doden ter plaatse), waardoor we ons terug op het niveau van 2015 bevonden. De cijfers van het eerste trimester 2018 geven een status quo aan. Het aantal verkeersdoden in zijn globaliteit bij de bromfietzers vertoont voor 2016 een daling met -58,3% (van 12 naar 5), een daling die in dezelfde lijn ligt als bij het aantal doden ter plaatse. Als we naar het aantal dode en zwaargewonde bromfietzers kijken, zien we in 2016 eveneens een daling t.o.v. het jaar ervoor. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden zakt hiermee naar 7% in 2016.

Hier moeten we wel rekening houden met de kleine aantallen, zeker voor wat betreft het aantal verkeersdoden, waardoor kleine verschillen grote relatieve verschuivingen met zich brengen.

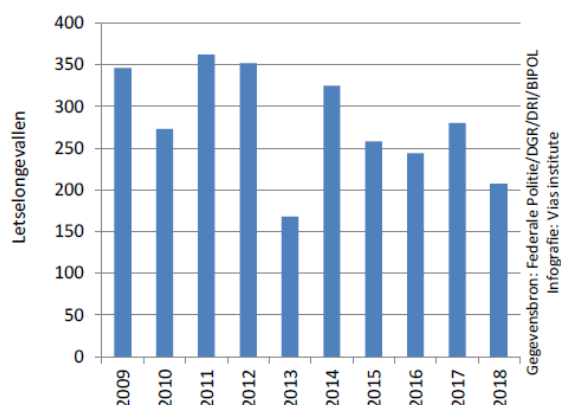
MOTORFIETSERS



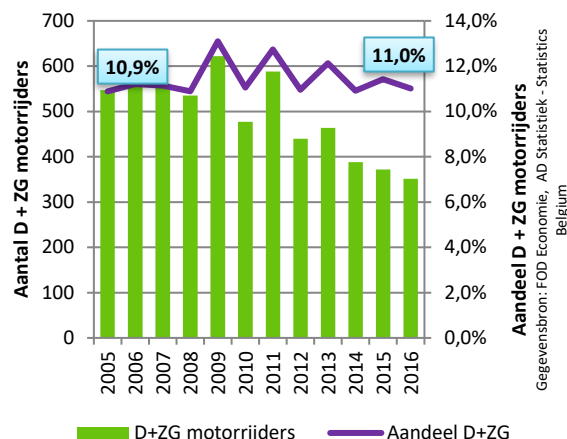
Figuur 9a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één motorfietser (2017)



Figuur 9b: Aantal doden ter plaatse met motorfietzers



Figuur 9c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één motorfietser (1^e trimester 2018)

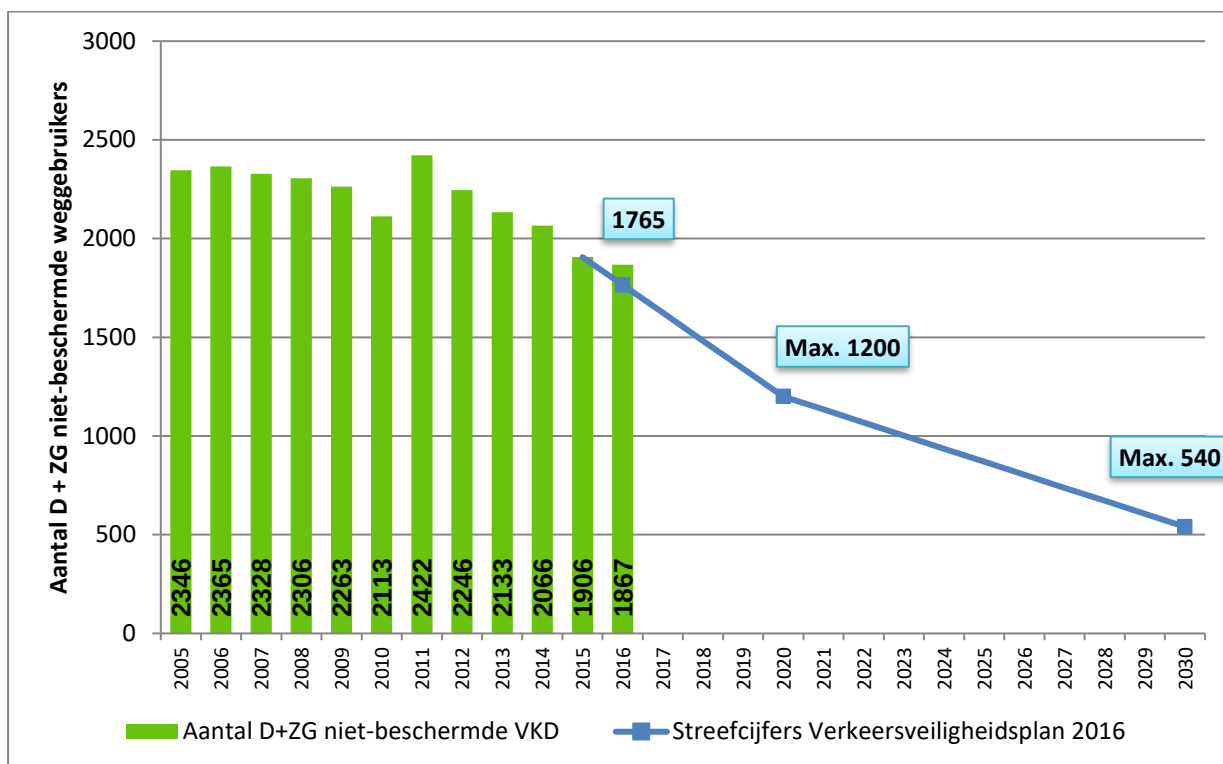


Figuur 9d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde motorrijders en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

Het jaar 2017 kenmerkt zich voor wat betreft het aantal letselongevallen met motorrijders door een status quo (-0,8% (-12)). Het eerste trimester van 2018 laat echter een forse daling zien (-26,1%).

Het aantal doden ter plaatse bij motorrijders vertoonde in 2017 een forse stijging (+28,6% (+8)). Het eerste trimester van 2018 kenmerkt zich echter terug door een sterke daling (van 8 doden ter plaatse naar 2 doden ter plaatse). Het aantal verkeersdoden in zijn globaliteit bij de motorrijders vertoont voor 2016 een daling met -30,6% (van 49 naar 34), een daling die in dezelfde lijn ligt als bij het aantal doden ter plaatse. Als we naar het aantal dode en zwaargewonde motorrijders kijken, zien we in 2016 eveneens een daling t.o.v. het jaar ervoor. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft wel ongeveer hetzelfde, met een status-quo op 11% in 2016.

Gezien de evolutie in het jaar 2017 mag de aandacht voor motorrijders niet naar de achtergrond verschuiven.

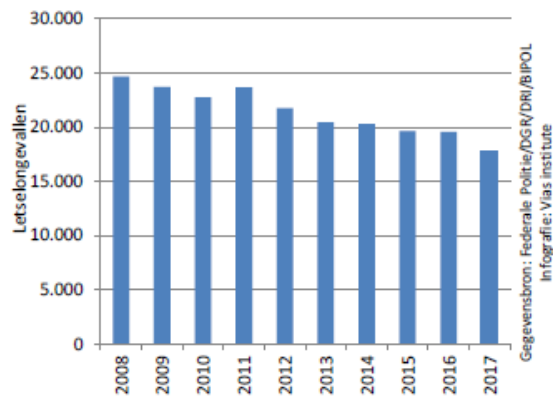


Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

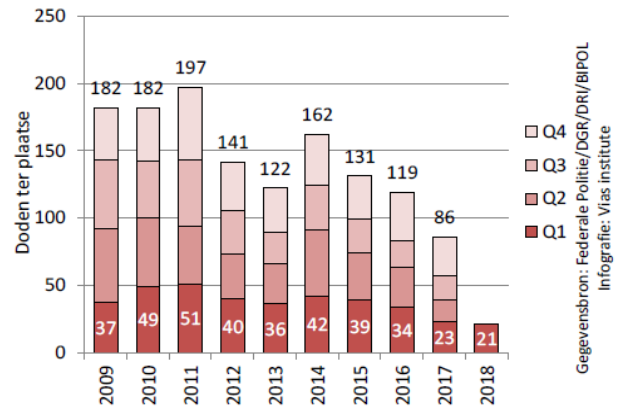
Figuur 10: Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde niet-beschermde verkeersdeelnemers (2005-2016)

Als we naar de doelgroep kwetsbare weggebruikers kijken, zien we voor 2016 een licht positieve evolutie voor het streefcijfer 'daling aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers'. Zoals bij het overlopen van de verschillende modi kwetsbare weggebruikers, is het belangrijk om erop te wijzen dat de evoluties voor deze modi niet steeds eenduidig in dezelfde richting evolueren. Het zijn vooral de voetgangers en motorrijders die recent het minst in de positieve zin evolueren en dus in het bijzonder beleidsmatige aandacht verdienen. De fietsers blijven eveneens een aandachtspunt vanwege de hogere aantallen verkeersslachtoffers, ondanks de licht positieve evolutie.

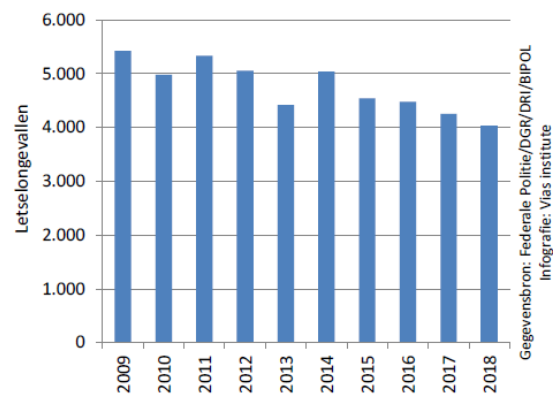
iii. Motorvoertuigen



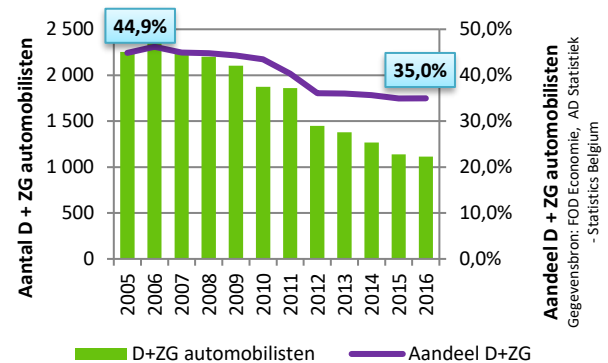
Figuur 11a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één personenwagen (2017)



Figuur 11b: Evolutie aantal doden ter plaatse bij inzittenden van een personenwagen



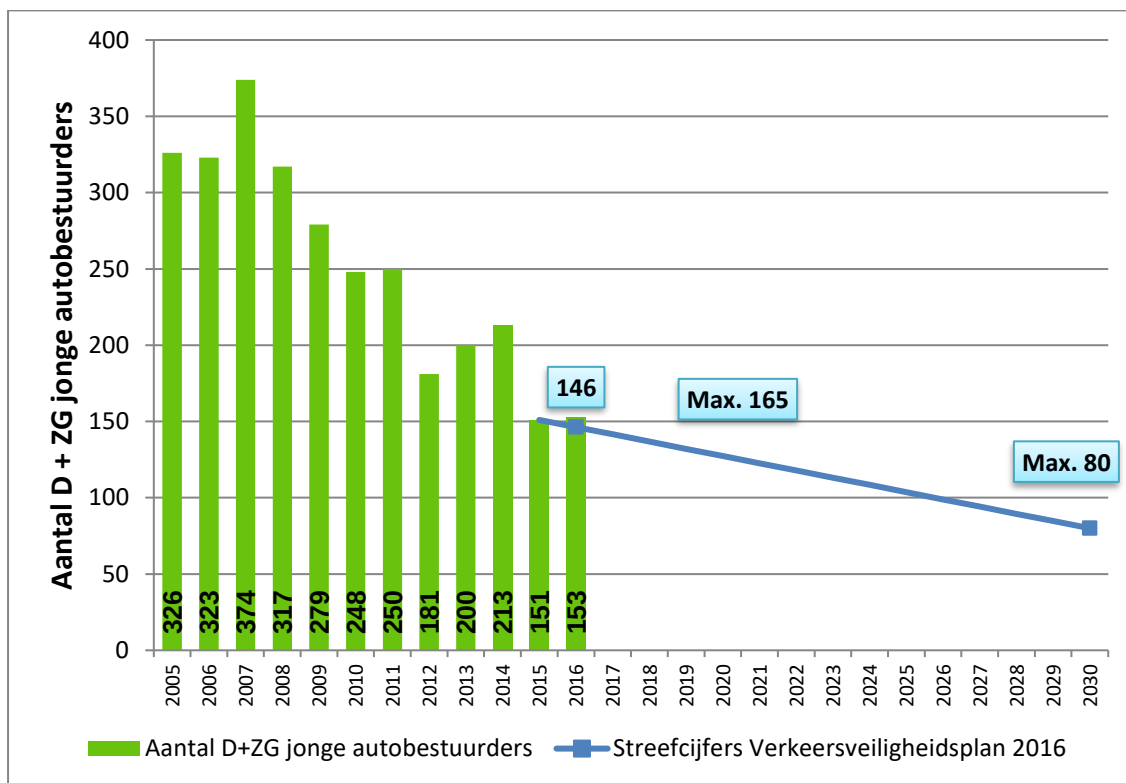
Figuur 11c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één personenwagen (1^e trimester 2018)



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

In 2017 daalde het aantal letselongevallen met minstens één personenwagen (-8,8% (-1.728)). Het eerste trimester van 2018 bevestigt verder deze dalende tendens (-5,2%).

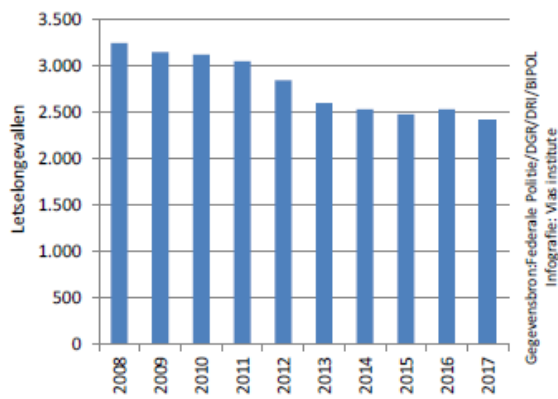
Het aantal doden ter plaatse bij inzittenden van een personenwagen nam in 2017 af (-27,7% (-33)). Hiermee werd in het jaar 2017 forse winst geboekt in vergelijking met het voorgaande jaar. Ook in het eerste trimester van 2018 kunnen we een, zij het lichte (-2), daling opmerken. Deze dalende trend geldt ook voor het aantal dode en zwaargewonde automobilisten, zij het minder sterk. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden bereikt hiermee 35% in 2016.



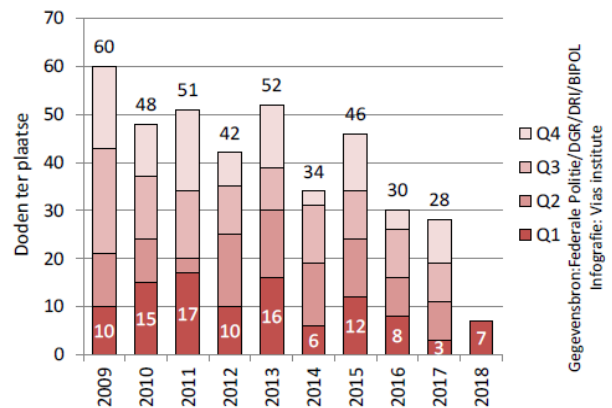
Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium

Figuur 12: Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (2005-2016)

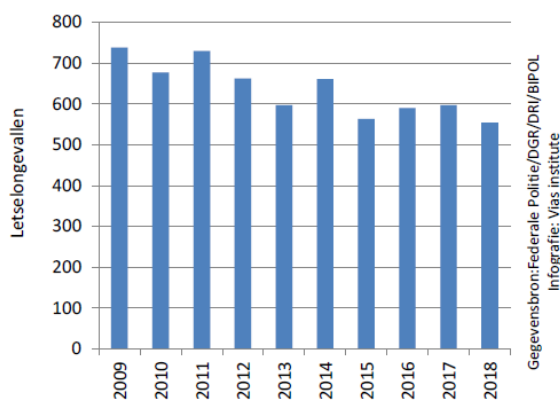
Als we naar de doelgroep jonge autobestuurders (18-24 jaar) kijken, zien we voor 2016 een status-quo voor het streefcijfer 'daling aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders'. Wel dient opgemerkt te worden dat bij de overgang van het jaar 2014 naar het jaar 2015 zich een zeer grote verbetering op vlak van dit streefcijfer heeft voorgedaan.



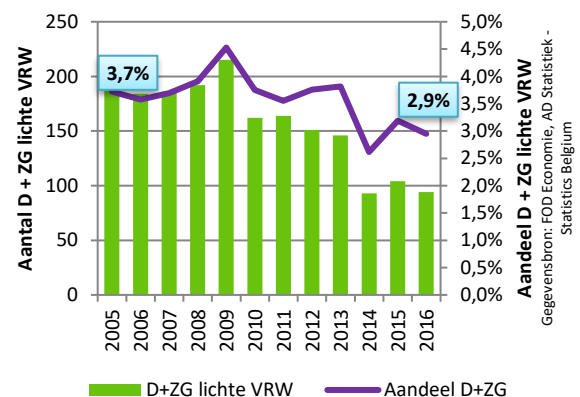
Figuur 13a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één lichte vrachtwagen (2017)



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



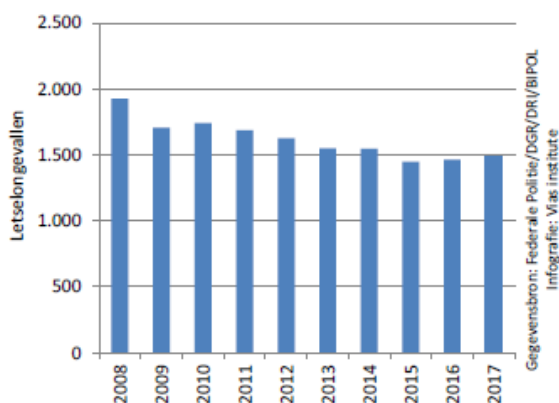
Figuur 13c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één lichte vrachtwagen (1^e trimester 2018)



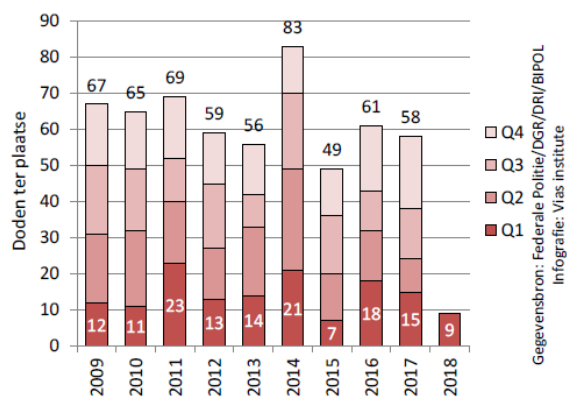
Figuur 13d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde lichte vrachtautobestuurders en -passagiers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2017 kende het aantal letselongevallen met lichte vrachtwagens een lichte daling (-4,5%). Het eerste trimester van 2018 vertoont eveneens een daling (-7,5%).

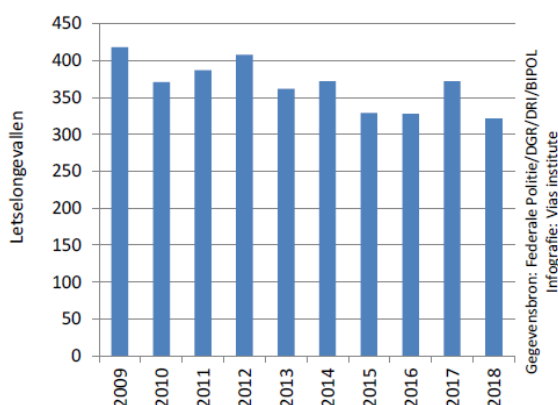
Het aantal doden ter plaatse bij letselongevallen met lichte vrachtwagens kende in 2017 een lichte daling t.o.v. 2018 (-2). Het eerste trimester van 2018 laat terug een stijging zien (van 3 naar 7 doden ter plaatse), waardoor bijna het niveau van 2016 bereikt wordt. Hierbij dient nog even benadrukt te worden dat het hier gaat om kleine aantallen. Als we naar het aantal doden en zwaargewonden bij de lichte vrachtautobestuurders en -passagiers kijken, dan zien we daar eerder een status-quo sinds 2014.



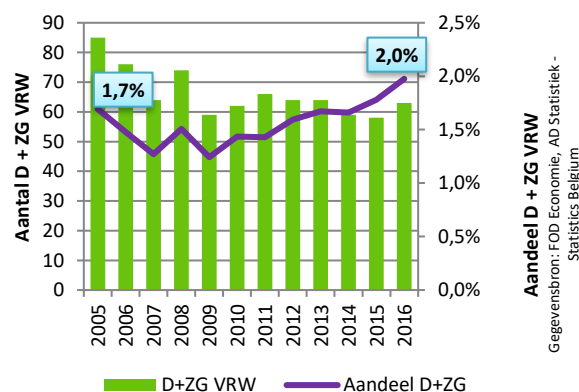
Figuur 14a: Evolutie aantal ongevallen met minstens één vrachtwagen (2017)



Figuur 14b: Evolutie aantal doden ter plaatse in ongevallen met minstens één vrachtwagen



Figuur 14c: Evolutie aantal ongevallen met minstens één vrachtwagen (1^e trimester 2018)



Figuur 14d: Evolutie aantal dode en zwaargewonde vrachtautobestuurders en –passagiers en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

In 2017 kende het aantal letselongevallen met vrachtwagens een lichte stijging (+1,8% (+26)). Het eerste trimester van 2018 vertoont opnieuw een daling (-13,7%), waardoor we terug op het niveau van 2016 komen.

Het aantal doden ter plaatse bij letselongevallen met vrachtwagens liet in 2017 een beperkte daling (-4,9% (-3)) optekenen ten opzichte van het voorgaande jaar, dat gekenmerkt werd door een sterke stijging. Het eerste trimester van 2018 laat ook een daling zien (van 15 naar 9 doden ter plaatse). Als we naar het aantal doden en zwaargewonden bij de vrachtwagenbestuurders en –passagiers kijken, dan zien we een stijging in 2016 én een globaal stijgend aandeel.

Met andere woorden, ongevallen met (lichte) vrachtwagens verdienen nog steeds verdere specifieke aandacht.

C. Samengevat

In 2017 haalden we laagtere records voor de verschillende ongevalsindicatoren (aantal letselongevallen, aantal doden per plaatse, aantal gewonden), volgens de verkeersveiligheidsbarometer. Dit is positief in het licht van de stijging van het aantal afgelegde voertuigkilometers en voertuigenpark op basis van de meest recent beschikbare gegevens.

Tijdens het eerste trimester van 2018 vertonen alle indicatoren (aantal letselongevallen, aantal doden ter plaatse, aantal gewonden), opgevolgd in de Verkeersveiligheidsbarometer, opnieuw een laagtere record in Vlaanderen. Het aantal letselongevallen evolueerde positief voor alle vervoerswijzen. Enkel bij de ongevallen met voetgangers is de daling zo klein, dat we eerder over een status quo moeten spreken. Wat de evolutie van het aantal doden ter plaatse betreft, zien we een daling bij de meeste vervoersmodi. Bij de fietsers en bromfietsers merken we een stagnering en bij de ongevallen met bestelwagens een stijging van het aantal doden.

Deze evoluties vormen de motivatie om verder te gaan op de ingeslagen weg. Al mogen de globaal positieve resultaten ons niet blind maken voor de indicatoren die negatief kleuren. De fietsers en voetgangers blijven ook recent een aandachtspunt, ondanks de blijkbaar positievere evolutie van het aantal voetgangersdoden.

Diverse bronnen wijzen op een stijging van het gebruik van de (elektrische) fiets, vooral ook bij het woon-werkverkeer en in stedelijke context. Het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag geeft ook aan dat het aandeel van de (elektrische) fiets voor afstanden van 5 tot 15 km is toegenomen t.o.v. voorgaande OVG's.

Met de minder positieve cijfers bij de motorrijders in 2017 komt ook deze categorie weggebruikers terug in beeld, na een positievere evolutie de voorbije jaren. Hoewel de cijfers voor het 1^e trimester van 2018 terug positiever zijn, moeten we toch enige voorzichtigheid hanteren bij de interpretatie, ook in het licht van de koude maanden februari en maart, wat mogelijkerwijze effect heeft gehad op het gebruik van dit vervoersmiddel.

De stagnering van het aantal doden ter plaatse bij de fietsers (en de bromfietsers) en van het aantal ongevallen met voetgangers, naast de nog steeds te hoge aantallen fietsslachtoffers, geeft aan dat de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers nog steeds prioriteit verdient. Wat betreft de minder positieve evolutie bij de motorrijders in 2017 dient vermeld dat het jaar 2016 een sterke stijging liet zien van het aantal nieuw ingeschreven motoren en scooters.

Daarnaast blijkt duidelijk dat ook de ongevallen met bestelwagens tijdens het eerste trimester van 2018 opvallen door de stijging van het aantal doden ter plaatse. Hoewel de meest recente cijfers terug positiever zijn voor de vrachtwagens, blijven deze ongevallen gekenmerkt door een hoog aandeel dodelijke ongevallen. In deze context is het niet onbelangrijk te weten dat ook het vrachtverkeer op de Vlaamse snelwegen in 2017 terug is toegenomen en dat de stagnatie in de groei van het vrachtverkeer in de loop van 2016 tijdelijk van aard was.

2. Actieprogramma

Voor we ingaan op het actieprogramma van het Vlaams verkeersveiligheidsplan, willen we graag verduidelijken dat dit evolutierapport niet allesomvattend is. Er vinden op het terrein tal van verkeersveiligheidsinitiatieven plaats, georganiseerd door verschillende partijen die elk hun steentje bijdragen. Het Vlaams verkeersveiligheidscongres geeft hier jaarlijks een beeld van. Wel proberen we via dit rapport een representatief overzicht te geven van de belangrijkste (nieuwe) ontwikkelingen op verkeersveiligheidsvlak en de beleidsmaatregelen genomen door de minister, in het kader van het verkeersveiligheidsplan.

Zoals afgesproken met de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid focusten we het tweede werkjaar (medio 2017-2018) van het verkeersveiligheidsplan op de volgende maatregelfiches:

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

- *Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding*
- *Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing*
- *Fiche 17: Dode hoek*

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën

- *Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen*
- *Fiche 11: Zichtbaarheid*
- *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*
- *Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven*

De verschillende beschrijvingen zijn terug te vinden onder *A. Rapportering werkjaar 2017-2018*.

Onder *B. Jaarprogramma 2018-2019* volgt dan voor elke pijler de focus voor het komende werkjaar.

Met het samenbrengen van de verschillende verkeersveiligheidspartners onder het dak van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) willen we de krachten bundelen om de geformuleerde doelstellingen aan te pakken.

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

A. Rapportering werkjaar 2017-2018

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. Hierbij komen de thema's snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid, afleiding, gordel, kinderzitjes, dode hoek, zichtbaarheid en de doelgroepen fietsers en motorrijders specifiek aan bod. Tussen 16 oktober en 30 november 2017 organiseerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde de achtste editie van de Grote Verkeersquiz. Hieraan namen 115.738 Vlamingen deel. In totaal werd de quiz meer dan 266.000 keer gespeeld. 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 2017

In 2017 hadden we onder andere aandacht voor alcohol in het verkeer, een correct gebruik van kinderzitjes en afleiding in het verkeer. We vroegen automobilisten en motorrijders om meer aandacht te hebben voor elkaar en herinnerden de Vlamingen aan de wijziging van het snelheidsregime buiten de bebouwde kom (90 – 70 km/u).

Voor de ontwikkeling van de campagnes pasten we een nieuw traject toe: input expertengroep – briefing bureau – uitwerking campagne – uitwerking mediaplan – prémeting – bijsturing – uitvoeren campagne – postmeting en evaluatie.

Ook zag een nieuw koepelconcept het levenslicht: 'beloofd'. Door middel van concrete beloftes – aan een naaste zoals een vriend of een familielid – willen we met deze campagnes een betrokkenheid realiseren, inclusief een actief en direct engagement. Via de site beloofd.be reiken we hulpmiddelen aan om de belofte ook effectief waar te maken. Binnen dit koepelconcept organiseerden we twee campagnes. De eerste campagne ging over het correct gebruik van kinderzitjes. De tweede over afleiding in het verkeer.

<u>Periode</u>	<u>Opdrachtgever</u>	<u>Thema</u>
Januari-februari	AWV	Ritsen
Februari-maart	MOW	Snelheidsregime (90 -70 km/u)

Maart-april	AWV	Slimmer dan de file
April-mei	VSV/MOW	Motorrijders en automobilisten
Mei-juni	AWV	Afstand houden bij wegenwerken
Juni-juli	VSV/MOW/VIAS	Alcohol (zomerbob)
Augustus-september	VSV/MOW	Kinderzitjes
September-oktober	AWV	Slimmer dan de file
Oktober-november	VSV/MOW	Afleiding
November-december	AWV	Calamiteitenroutes
December-januari	VSV/MOW/VIAS	Alcohol (winterbob)



**MAMA HEEFT
BELOOFD ME ALTIJD
VAST TE KLIKKEN**

BELOOF HET OOK OP
BELOOFD.be



**PAPA HEEFT
BELOOFD NIET TE
GSM'EN ALS HIJ RIJDT**

BELOOF HET OOK OP
BELOOFD.be



Er werden daarnaast ook nog 2 doelgroepgerichte campagnes georganiseerd. Een campagne gericht op motorrijders waarbij het belang van een defensief rijgedrag werd benadrukt en een campagne naar professionele bestuurders om hen nadrukkelijk te wijzen op de gevaren verbonden aan afleiding in het verkeer.

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 2018

Ook in 2018 werken de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid opnieuw nauw samen aan de coördinatie en uitvoering van de Vlaamse sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid. De uitvoering gebeurt volgens de bepalingen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en in overleg 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. Voor de thema's waarbij dit een meerwaarde vormt zal het koepelconcept 'beloofd' gebruikt worden.

Grootschalige campagnes

In 2018 worden vier grootschalige Vlaamse sensibiliseringscampagnes gerealiseerd met affichage rond de volgende thema's: voldoende afstand houden, overdreven en onaangepaste snelheid, vermoeidheid en afleiding. 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,...).

Daarnaast blijven we in juni en december uiteraard samenwerken met het VIAS en de andere gewesten voor de bobcampagnes. Dat zorgt, als we ook de campagnes van het Agentschap Wegen en Verkeer mee opnemen, voor volgende kalender:

<u>Periode</u>	<u>Opdrachtgever</u>	<u>Thema</u>
Januari	AWV	Ritsen
Februari	VSV/MOW	Autobestuurders: afstand houden
Maart	AWV	Grote werven 2018
April	VSV/MOW	Snelheid
Mei	AWV/OVAM	Zwerfvuil
Juni	VSV/MOW/VIAS	Alcohol (zomerbob)
Juli	VSV/MOW	Vermoeidheid
Augustus	AWV	Hoffelijkheid bij wegenwerken
September	AWV	Grote werven 2018
Oktober	VSV/MOW	Afleiding (smartphone achter het stuur)
November	AWV	Wegbewijzing (de letter)
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 en het VHV werken 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	Beginnende autobestuurders: snelheid
Oktober-november	VSV/MOW	Medische rijgeschiktheid oudere autobestuurders

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 van de campagnes

Motorrijders

Onderzoeksbureau Indiville evalueerde deze campagne en kwam tot de vaststelling dat het bereik groot was. Ongeveer twee derde van de mensen met een autorijbewijs zag of hoorde de campagne. Voor de mensen met een motorrijbewijs was dit 69%. De gemiddelde evaluatiescore was 7/10 waarbij 1 respondent op 2 een score van 8 of hoger geeft voor de verschillende campagneonderdelen. Op basis van de antwoorden besluit Indiville dat de campagne zeker een effect heeft gehad inzake bewustzijn. Zo zegt 55% van de personen die veel van de campagne hebben gezien of gehoord dat deze hen aan het belang herinnert om uit te kijken voor motorrijders, dit t.o.v. 46% in de groep die niets gezien heeft van de campagne.

Kinderzitjes

Onderzoeksbureau Ipsos voerde een evaluatie uit voor de kinderzitjescampagne. Hieruit blijkt dat het bereik van de campagne zeer goed was. 1 op 3 respondenten herinnerde spontaan de campagne. Vooral de klassieke kanalen (borden en radiospot) zijn hiervoor verantwoordelijk. Ook op het vlak van appreciatie zijn de cijfers zeer goed. Daarnaast geeft 37% van de ondervraagden ook aan iets te hebben ondernomen naar aanleiding van de campagne (zeer goede call to action). Uit de bevraging blijkt ook dat de campagne een effect heeft gehad op het vlak van bewustzijn en kennis over het gebruik van kinderzitjes.

Afleiding

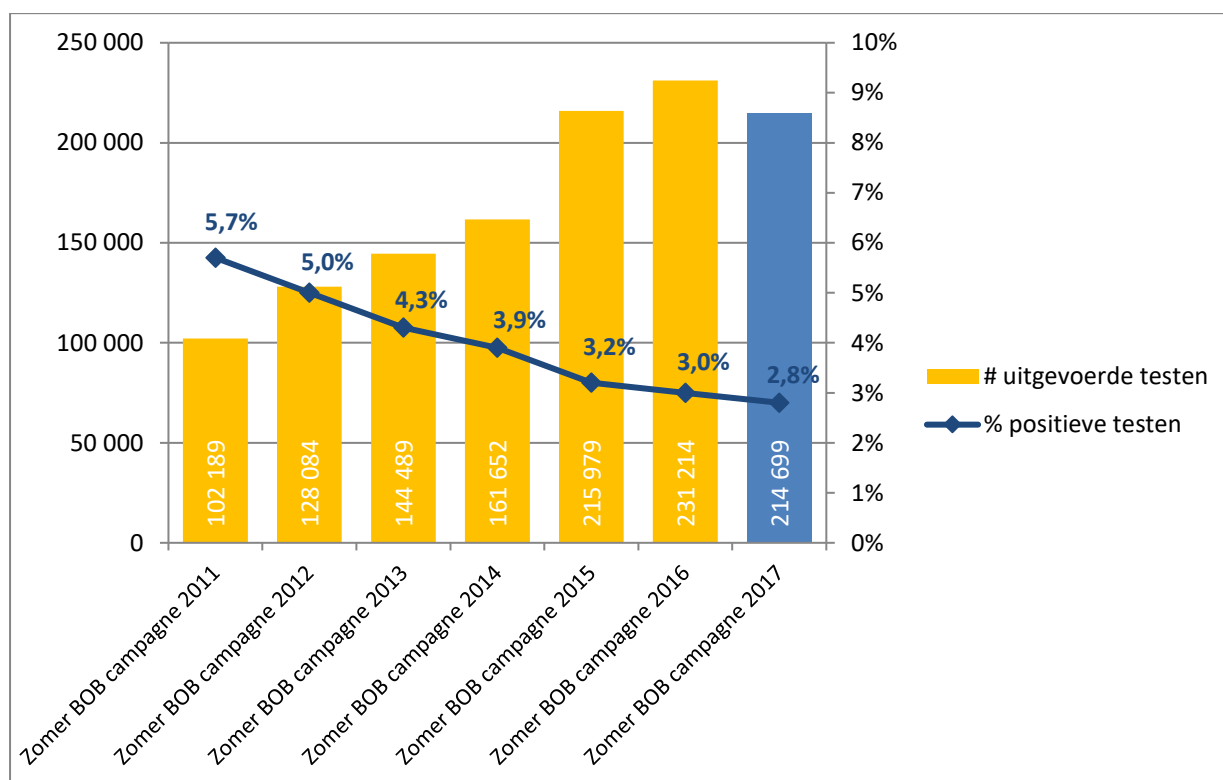
Onderzoeksbureau Indiville evalueerde deze campagne. Hieruit blijkt dat 3 Vlamingen op 4 in aanraking

zijn gekomen met de campagne. Binnen de risicogroep voor gebruik van gsm/smartphone in de wagen ligt het bereik nog hoger. Qua appreciatie scoort de campagne matig. Vooral de radiospot krijgt een vrij lage quoterings (6,5/10). Daarnaast geeft 39% van de ondervraagden wel aan iets te hebben ondernomen naar aanleiding van de campagne (goede call to action). Uit de bevraging kunnen geen eenduidige conclusies qua gedrag getrokken worden. De resultaten duiden op een licht positieve tendens maar de verschillen zijn vaak niet significant.

ZomerBOB 2017

Tijdens de voorbije zomer-BOB-campagne legde 2,8% 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 214.699 bestuurders op rijden onder invloed gecontroleerd. Het aantal controles lag daarmee een beetje lager dan de vorige jaren (215.979 in 2015 en 231.214 in 2016).

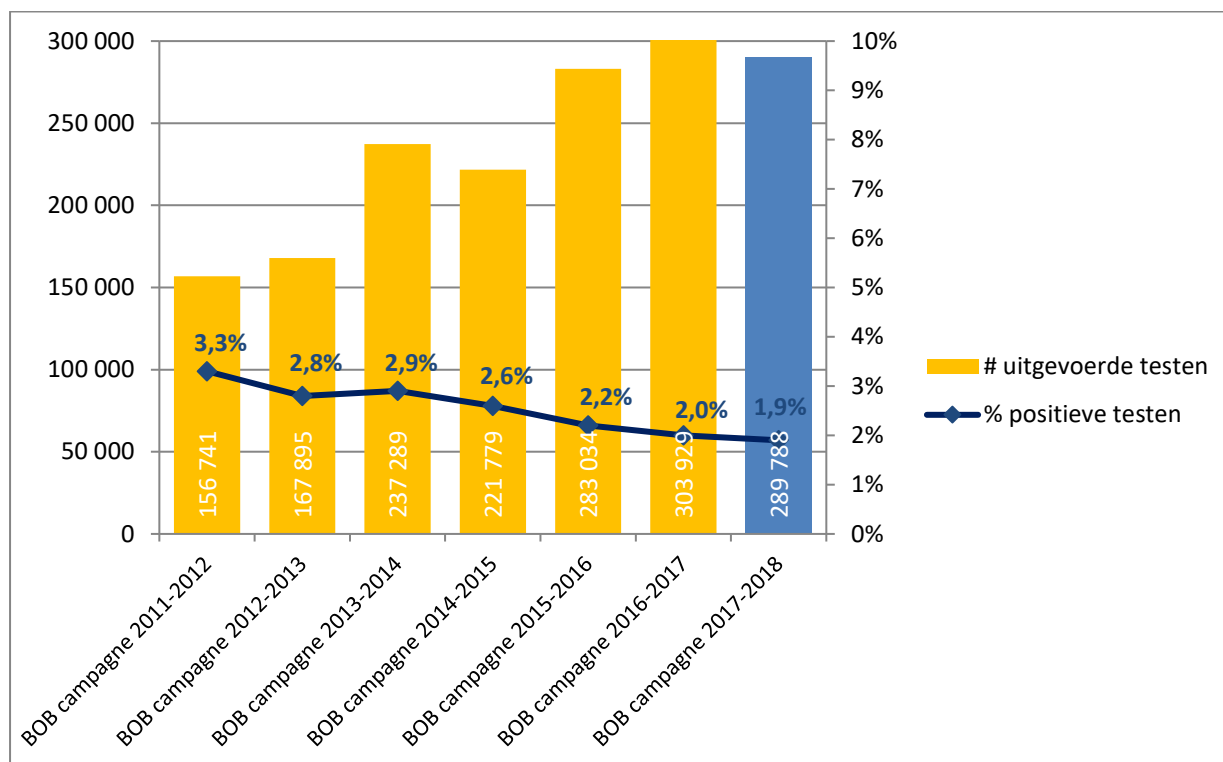


Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

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

WinterBOB 2017-2018:

Tijdens de eindejaarseditie van de BOB-campagne 2017-2018 werden er in Vlaanderen 289.788 bestuurders gecontroleerd. Slechts 1,87% legde een positieve ademtest af: het laagste percentage ooit.



Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 16: Evolutie aantal uitgevoerde alcoholtesten en % positieve testen in Vlaanderen tijdens de winter-BOB-campagne 2017-2018

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 Verkeersstoets, Het Grote Fietsexamen, Medailles Verkeer op School, ... In dit kader werden net geen 750 Vlaamse basisscholen beloond met een medaille voor hun inzet inzake verkeers- en mobiliteitseducatie. Een nieuw record en een stijging met 10% in vergelijking met 2016.

Bestaande initiatieven voor het secundair onderwijs werden verdergezet, waarbij afgelopen jaar de Verkeersweken sinds januari georganiseerd werden. Dit volgens het beproefde en goed bevonden concept van de Mobibus. De weken omvatten een programma op maat van iedere graad van het

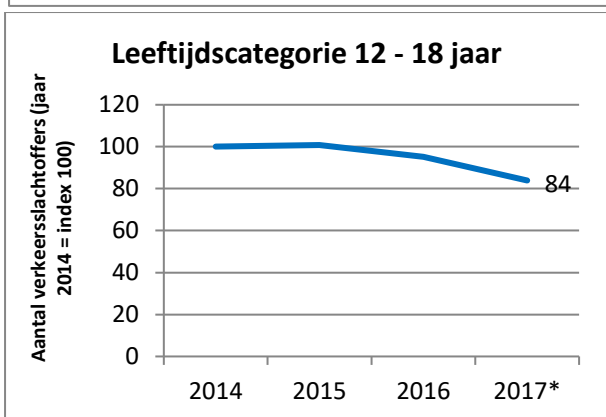
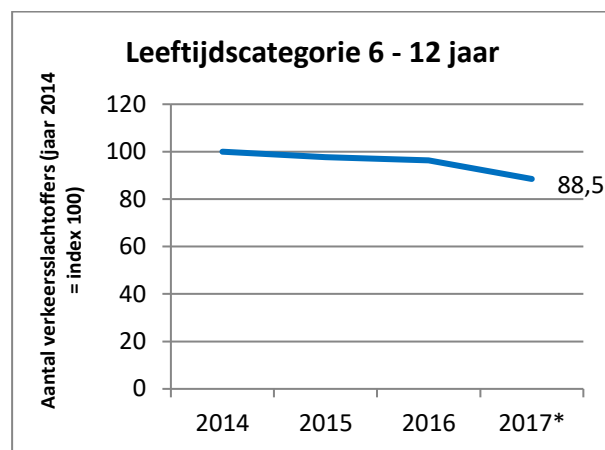
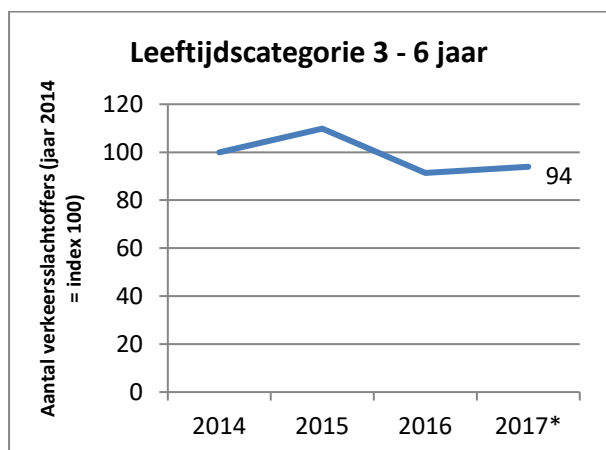
secundair onderwijs. Tijdens het schooljaar 2016-2017 werden tijdens 31 verkeersweken 14.008 leerlingen bereikt.

De VSV informeert en ondersteunt leerkrachten hierbij, waarbij integratie in de lerarenopleiding een aandachtspunt blijft. Verkeers- en mobiliteitseducatie in de lerarenopleiding was in 2017 goed voor 26 opleidingen aan in totaal 986 studenten.

Daarnaast ondersteunden we ook aanvullende initiatieven en projecten uit het maatschappelijk middenveld. Met Aya op school (Mobiël 21) leerden 63.336 kleuters spelenderwijs over veilige en milieuvriendelijke verplaatsingen naar de kleuterschool. 47 Vlaamse secundaire scholen streden in het kader van de Fluo Challenge van XIU vzw om de titel van 'felste fluoschool' van Vlaanderen. Transport en Logistiek Vlaanderen ging van start met de ontwikkeling van een nieuwe aanpak voor dodehoekeducatie. In samenwerking met Rondpunt vzw vonden ook dit jaar nieuwe getuigenissen van verkeersslachtoffers plaats in de laatste graad van het secundair onderwijs. In 2017 werden 14.973 leerlingen uit het vijfde, zesde en zevende middelbaar aangespoord tot verkeersveilig gedrag. De groep getuigen bestond, in 2017, uit 43 slachtoffers, 2 naasten, 17 nabestaanden en 3 veroorzakers.

Enkele cijfers in een notedop:

	<u>Aantal deelnemers 2017 (verschil met vorig jaar)</u>
Aya op school	63.336 (nvt)
Loopfietsbrevet	12.120 (-22,5%)
Fietsbrevetten (brons, zilver, goud)	12.870 (+49,8%), 18.610 (+121%), 14.755 (+38,1%)
Het Grote Fietsexamen	14.755 (+38,1%)
Helm op Fluo top	327.303 (+5,3%)
De Grote Verkeerstoets	38.668 (+14,9%)
FietsOmeter	935 (+54,8%)
Mobibrein	2.431 (-28,9%)
Voetgangersbrevetten (brons, zilver, goud)	10.970 (+1,6%), 11.550 (+31,8%), 14.806 (+34,7%)
Het Grote Voetgangersexamen	14.806 (+34,7%)
Mobibus	7.244 (-14,7%)
Rijbewijs op School	22.141 (-21,6%)
Verkeersgetuigen	14.973 (-10,2%)
Medailles Verkeer op School	748 (+10,8%)
Verkeersouders	2.020 (-2,9%)
Slimme Mobiele Scholen	475 (+15%)
Verkeersweken	14.008 (nvt)

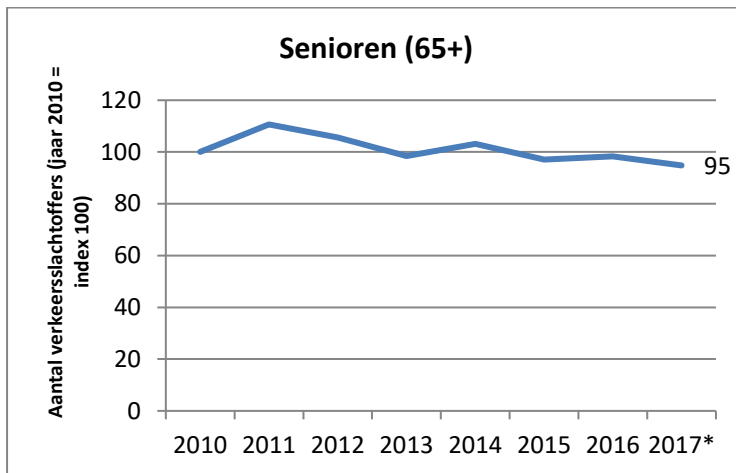


Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 17: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie (kleuteronderwijs, basisonderwijs, secundair onderwijs) (2014-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A4. Fiche 4: Levenslang leren

We blijven inzetten op de bijkomende opleiding voor motorrijders 'ready to ride' (VSV), waarvoor we in 2017 482 inschrijvingen (+1,7%) telden. Hiervan hebben 460 personen effectief deelgenomen. In het kader van de cursus veilig elektrisch fietsen werden door Okra Sport vzw 86 nieuwe lesgevers opgeleid. Nog tot eind juni 2018 krijgen oudere weggebruikers de mogelijkheid om een cursus te volgen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 18: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij senioren (65+) (2010-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A5. Fiche 5: Medische rijgeschiktheid

De werkgroep Rijgeschiktheid, bestaande uit gedragsexperts en opleidingsdeskundigen van MOW, BIVV, CARA, IMOB, VERI en FEDERDRIVE zette zijn werk verder.

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.

Gezien de nog jonge traditie in Vlaanderen stelde de werkgroep voor om de meerwaarde van een meer genuanceerde aanpak van het rijgeschiktheidsvraagstuk te demonstreren aan de hand van een proefproject. Een casestudie over rijgeschiktheid van bestuurders met gediagnosticeerde diabetes werd uitgewerkt. Hierbij brengt de werkgroep in kaart hoe de overheid en de maatschappij willen omgaan met een dergelijk probleem en de afweging willen maken tussen enerzijds een verhoogd onveiligheidsrisico voor anderen en anderzijds de individuele behoefte aan mobiliteit.

Tegelijk werd het logistieke probleem van aangepaste les- en examenvoertuigen in kaart gebracht. De werkgroep zal zich buigen over oplossingen, zowel op korte als op langere termijn.

Wat betreft de werking van CARA kwamen voor Vlaanderen 4.636 dossiers ter behandeling binnen in 2017.

A6. Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

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

Nadat in januari 2017 de beperking tot bijstand van een tolk tot vier talen (Frans, Duits, Engels en gebarentaal) werd doorgevoerd, werd in een eerste fase zowel aan het theoretische examen als aan het praktijkexamen categorie B gesleuteld.

Sinds 1 juni 2017 houdt het vernieuwde rijexamen voor de categorie B dan ook in dat:

- de overtredingen van de derde en vierde graad alsook overtredingen betreffende de maximumsnelheid, zwaarder zullen doorwegen in de eindscore van het theoretische examen.
- 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-ordevaardigheden te ontwikkelen.

Ter ondersteuning van het leer- en oefenproces voor de kandidaat-bestuurder, dat hij desgevallend samen met zijn begeleider doorloopt, werd Rijbewijzer ontwikkeld. Rijbewijzer is een app, maar bestaat ook in papieren vorm. De app wordt volledig gratis ter beschikking gesteld. Rijbewijzer is ten slotte ook de naam van de website over (de hervorming van) de rijopleiding. Dit is het primaire kanaal waarlangs we de kandidaat-bestuurder en zijn begeleider benaderen. Daarnaast communiceerden we in hoofdzaak via de gemeenten, via de Rijbewijs op School-kanalen en via de examencentra. Hiervoor werken we samen met VSV, GOCA, de ondernemingen van examencentra en de rij scholen.

Op 1 oktober 2017 ging de tweede fase van de hervorming van start. De belangrijkste elementen van deze fase zijn:

- o de uitbreiding van de minimale oefenperiode van drie naar negen maanden;
- o het verplichte vormingsmoment voor begeleiders.

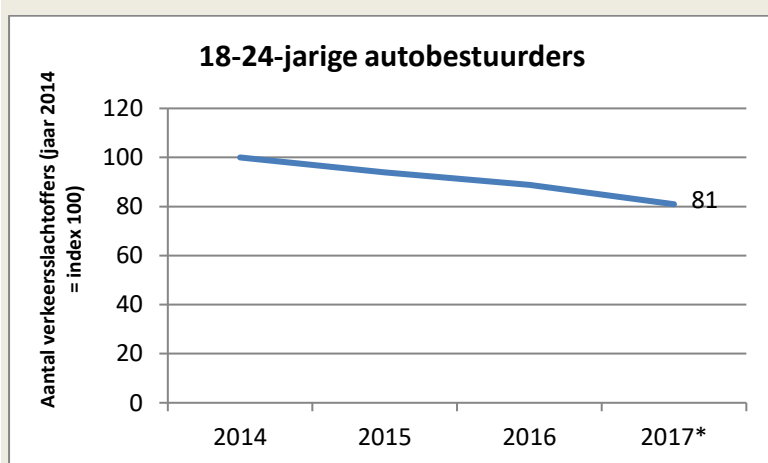
Ter voorbereiding van de derde fase van de hervorming van de rijopleiding, werd het decreet terugkommoment geschreven. In maart 2018 werd dit definitief goedgekeurd. De inwerkingtreding is gepland voor 1 juli 2018.

Om uitvoering te geven aan het decreet, werd in de eerste jaarhelft van 2018 een Besluit van de Vlaamse Regering ontworpen. De inwerkingtreding van dit besluit is gepland ten laatste 1 oktober 2018.

Het terugkommoment werd intussen ook organisatorisch voorbereid. Zo moet er een toezichthouder en handhavinginstantie worden aangesteld en moet een informatiesysteem worden voorzien voor de opvolging van het terugkommoment.

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.

Parallel aan de hervorming van de rijopleiding werd een start gemaakt met het hertekenen van de rijschoolwereld. We werken aan een gelijkschakeling van de rechten en plichten van de erkende rij scholen en de zogenaamde zelfstandige instructeurs. Er komt een eengemaakt statuut voor alle professionele aanbieders.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

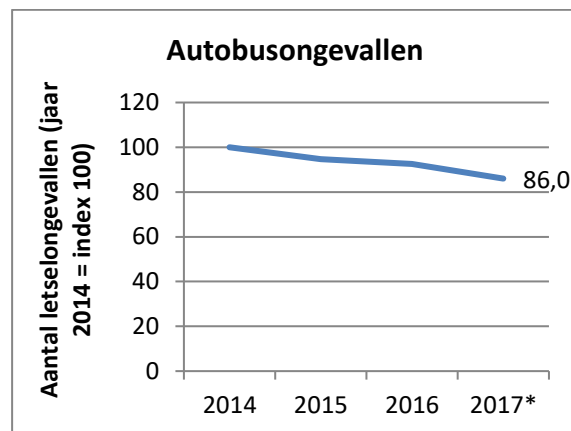
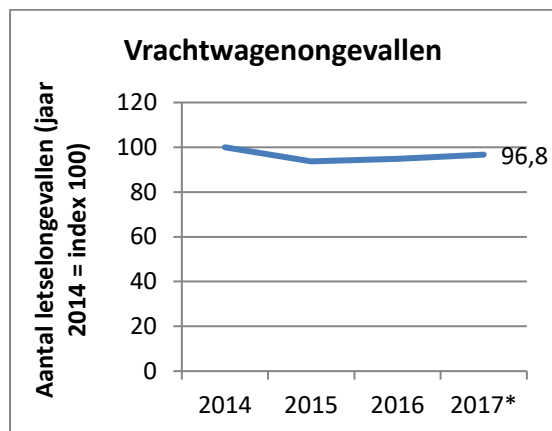
Figuur 19: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij 18-24-jarige autobestuurders (2014-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A7. Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing

In overleg met de betrokken sector werkten we verder 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.

Zo bepaalden we algemene voorschriften waaraan modules moeten voldoen. Specifiek voor de thema's Rij- en rusttijden en tachograaf, Ecodriving, Ladingzekering, EHBO, CMR vrachtbrief, Criminaliteit en Ergonomie beschreven we wat minimum in de module moet worden behandeld en welke modaliteiten moeten worden gerespecteerd. Voor modules met praktijk achter het stuur werd een duidelijk kader uitgetekend.

De achterstand in de dossiers werd weggewerkt in 2017. We zetten verder in op efficiëntiewinst in de administratieve processen en in het toezicht op de opleidingscentra. Het voorbereidend traject voor de vervanging van de gebruikte software, dat in de eerste jaarhelft werd doorlopen, past in dit streven.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 20: Evolutie van het aantal vrachtwagen- en autobusongevallen (2014-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A8. Fiche 17: Dode hoek

TLV (Transport en Logistiek Vlaanderen) en VSV sleutelden verder aan de juiste aanpak voor deze problematiek. In dit kader realiseerden ze een nieuwe aanpak, met name vermijden van de dodehoek door achter het voertuig te blijven. In 2017 waren de VSV-vrijwilligers ook 122 dagen op pad met de VR-brillen rond dode hoek.

A9. Fiche 20: Leermaatregelen

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

B. Jaarprogramma 2018-2019

Tijdens het jaarprogramma 2018-2019 zal in pijler 1 de focus vooral komen te liggen op de maatregelfiches:

- Kwalitatieve educatie
- Levenslang leren
- Kwalitatieve rijopleiding

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 opnieuw werken met een pre- en posttest.

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 2018 zal er ook ingezet worden op de bekendmaking van het project Getuigen onderweg en het efficiënter maken van de nabespreking. Dit is namelijk noodzakelijk om een concrete gedragsverandering teweeg te brengen bij de leerlingen.

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

Met een extra campagne zal tijdens het najaar van 2018 de focus gelegd worden op de oudere bestuurder en het belang van het tijdig testen van de vaardigheden. Tenslotte zullen we, vanuit dit oogpunt, ook werk maken van een nieuwe cursus op maat van oudere verkeersdeelnemers. In overleg met de partners in het Vlaams Huis bekijken we invulling en organisatie waarbij we naast het opfrissen

van de kennis van de wegcode ook oog willen hebben voor vaardigheden, de nodige feedback en interactie onder de deelnemers.

B5. Fiche 5: Medische rijgeschiktheid

De werkgroep Rijgeschiktheid zal het logistieke probleem van aangepaste les- en examenvoertuigen verder in kaart brengen en oplossingen voorstellen. Hierbij wordt zowel naar de korte als naar de langere termijn gekeken. Dit gebeurt in overleg met de cel Homologatie en Technische keuring van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

In samenwerking met CARA/VIAS Institute wordt de werking van CARA beter gedocumenteerd. VIAS werkt aan een intern verbetertraject en daarnaast schrijft MOW een opdracht uit voor een audit van CARA. Dit met het oog op een prestatiegerichte financiering in de toekomst, eerder dan een financiering via een vast bedrag.

De werkgroep werkt verder aan de ontwikkeling van een generieke procedure voor medisch en psychologisch rijgeschiktheidsonderzoek.

B6. Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

De focus blijft op de (verdere) operationalisering van de vernieuwde rijopleiding voor categorie B en op het oplossen van de kinderziekten die opduiken in de uitvoering.

Het terugkommoment wordt op poten gezet. Hiertoe wordt in eerste instantie het wetgevend werk aangaande het BVR verder gezet, met het oog op inwerkingtreding ten laatste 1 oktober 2018.

Daarnaast worden de procedures van erkenning, toezicht en handhaving voorbereid en wordt de nodige informatica opgezet. De eerste aanvragen tot erkenning van opleidingsinstellingen en –programma's zullen worden behandeld. Begin 2019 zullen de eerste terugkommomenten, die worden georganiseerd, nauw worden opgevolgd.

Naar het einde van het jaar toe, zal uitgebreid gecommuniceerd worden naar de doelgroep en de sector.

In het kader van de onderzoeksagenda zullen de effecten van de hervormde rijopleiding bestudeerd worden.

Naast de hervorming van de rijopleiding zelf, wordt ook de rijschoolreglementering herzien. Een wijziging van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 wordt voorbereid en er wordt hierover met de rijschoolsector overlegd. In dit kader worden ook de examens voor het behalen van een instructeurs- of directeursbrevet bijgestuurd.

B7. Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing

We zetten verder in op efficiëntiewinst in de administratieve processen en in het toezicht op de opleidingscentra. Een belangrijk aspect hierin, is het vervangen van de software die gebruikt wordt. Deze moet niet alleen performanter en gebruiksvriendelijker worden dan de huidige software, maar moet ook de processen ondersteunen en automatiseren in plaats van extra administratieve last te veroorzaken. In de eerste helft van 2018 wordt de voorbereidende procesanalyse voltooid, waarna de opdracht voor de eigenlijke vervanging zal worden uitgeschreven. We houden rekening met de risicofactor van de nog onzekere samenwerking met de andere gewesten.

De werkzaamheden van de werkgroep waarin de sector vertegenwoordigd is, namelijk de verbetering van het kader waarbinnen de nascholing vakbekwaamheid wordt gegeven, gaan verder. Er wordt verder gewerkt aan minimumeisen voor modules en de werkgroep zal zich buigen over de voorwaarden voor lesvoertuigen.

Ook de procedures voor inspectie worden verder verfijnd.

De verdere evolutie van de EU-richtlijn 2003/59/EG wordt opgevolgd. Eens de wijziging van de richtlijn definitief is, starten we met de voorbereiding van de implementatie. Hierbij moeten we rekening houden met de nog steeds lopende bevoegdheidsdiscussie met de federale overheid.

B8. Fiche 17: Dode hoek

Informatie, educatie en sensibilisering inzake dode hoek blijven ook het komende jaar de nodige aandacht krijgen. In dit kader zetten we de samenwerking met Transport en Logistiek Vlaanderen verder en blijven we de virtual reality-brillen dode hoek inzetten tijdens de Verkeersweken. Ook de nieuwe leerlijn (vermijden van de dode hoek door achter het voertuig te blijven) blijven we promoten.

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 2017-2018

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 42 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 13 projecten vond een audit plaats vlak voor openstelling en voor 8 projecten gebeurde dit tussen de 6 maanden en 1 jaar na openstelling. Voor 14 kleinere projecten werd de audit van het voorontwerp en definitief ontwerp gecombineerd.

In 2017 werden ook 5 verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd. Van 2 van deze inspecties wordt het verslag op korte termijn afgewerkt.

Voor 2018 zullen opnieuw diverse verkeersveiligheidsaudits en –inspecties uitgevoerd worden. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de nieuwe doorrekening van gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet op basis van de meest recent gelokaliseerde ongevalsdata (zie ook Fiche 23 – Evaluatie en monitoring – Bepaling gevaarlijke wegsegmenten).

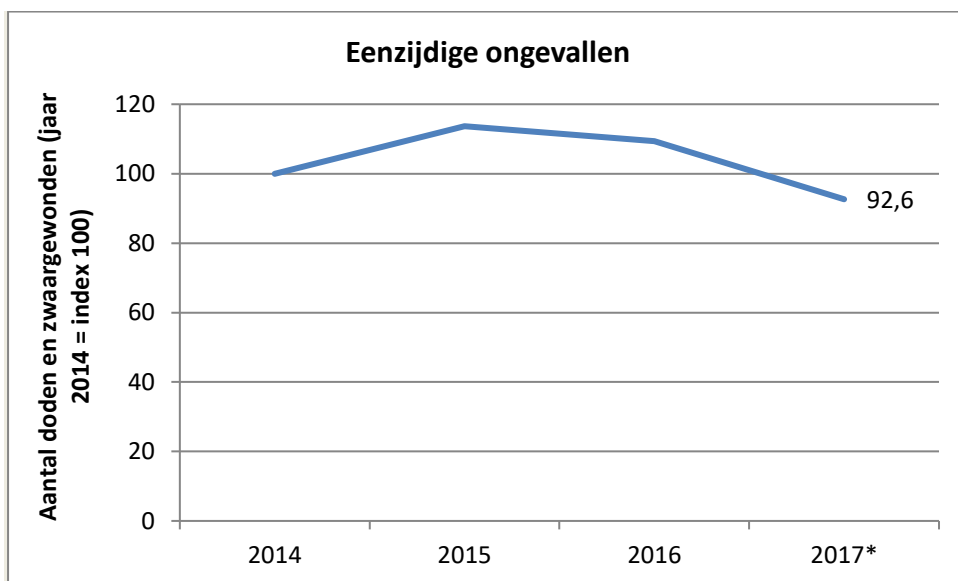
A2. Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

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.

De herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart. Bij de herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen werd vastgesteld dat het handboek simpel aanvullen met een deel over kwetsbare weggebruikers geen goede optie zou zijn, omdat de invulling die eraan gegeven moet worden uitgaat van andere principes. Daarom wordt het onderdeel “vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers” apart behandeld met een apart contract. Uiteraard was er ook aandacht voor dit onderwerp in het kader van het recentelijk herziene Vademecum Fietsvoorzieningen.

Het bestaande deel werd in een werkgroep reeds besproken en zit in redactiefase. Er is daarbij een vertraging van 9 maanden. De verwachte einddatum verschuift hierdoor naar september 2018.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 21: Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden bij eenzijdige ongevallen (2014-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A3. Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur

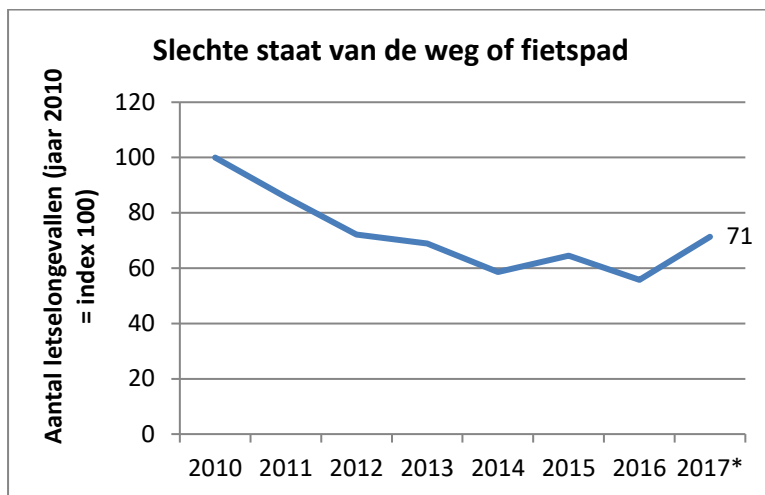
Investering in structureel onderhoud gebeurt met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit van de weginfrastructuur: autosnelwegen en gewestwegen, inclusief fietspaden en kunstwerken. De uitgevoerde werken op vlak van structureel onderhoud betreffen in 2017 op:

- A-wegen: 34 wegenwerken, 131 km opgewaardeerd;
- N-wegen: 70 wegenwerken, 133 km opgewaardeerd.

Uit het rapport over de toestand van de autosnelwegen (meetjaar 2017) blijkt dat deze er sinds 2013 jaarlijks systematisch op vooruit gaan:

- Wegvakken in goede tot zeer goede staat: 59,8% (stijging);
- Wegvakken in slechte tot zeer slechte staat: 14,2% (daling).

Uit het rapport over de toestand van de gewestwegen (meetjaar 2016) Oost- en West-Vlaanderen blijkt een toename van de wegvakken in onvoldoende staat. Het aandeel normaal en uitstekende wegvakken daalt ook.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 22: Evolutie van het aantal verkeersongevallen, met registratie van “slechte staat van de weg of fietspad” (2010-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A4. Fiche 11: Zichtbaarheid

Wat betreft het dienstorder voor uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen is een voorstel recent besproken op de Werkgroep Weg en Omgeving. Het dienstorder is afgeklopt in 2017 met de partners, maar wacht nog op implementatietraject.

A5. Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg

In het kader van de **aanpassingen van het reglementair kader** werden in 2017 de werkzaamheden op het vlak van de vereenvoudiging van de wegcode (Federale werkgroep) afgerond. De leden van de Werkgroep Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden kregen de gelegenheid om input te leveren. Eind maart 2018 werd het ontwerp van KB formeel overgemaakt voor advies aan de gewesten. Opmerkelijk daarbij is het gewijzigde uitgangspunt van de FOD Mobiliteit: waar eind 2017 het doel nog was om de bestaande wegcode te wijzigen, werd ondertussen beslist om de bestaande reglementering op te heffen en te vervangen door een nieuw verkeersreglement. Deze wijziging zorgt ervoor dat het Vlaams Gewest verondersteld wordt om tegen de vooropgestelde datum van inwerkingtreding van het nieuwe federale verkeersreglement (2021) een eigen gewestelijk verkeersreglement te ontwikkelen. Gelijktijdig zijn aanpassingen vereist aan zowel de reglementering inzake overtredingen als aan de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

Voor de opmaak van het gewestelijk advies werd een brede consultatieronde opgezet: zowel de leden van de Werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden als andere relevante actoren hebben de mogelijkheid gekregen om input te leveren.

A6. Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling

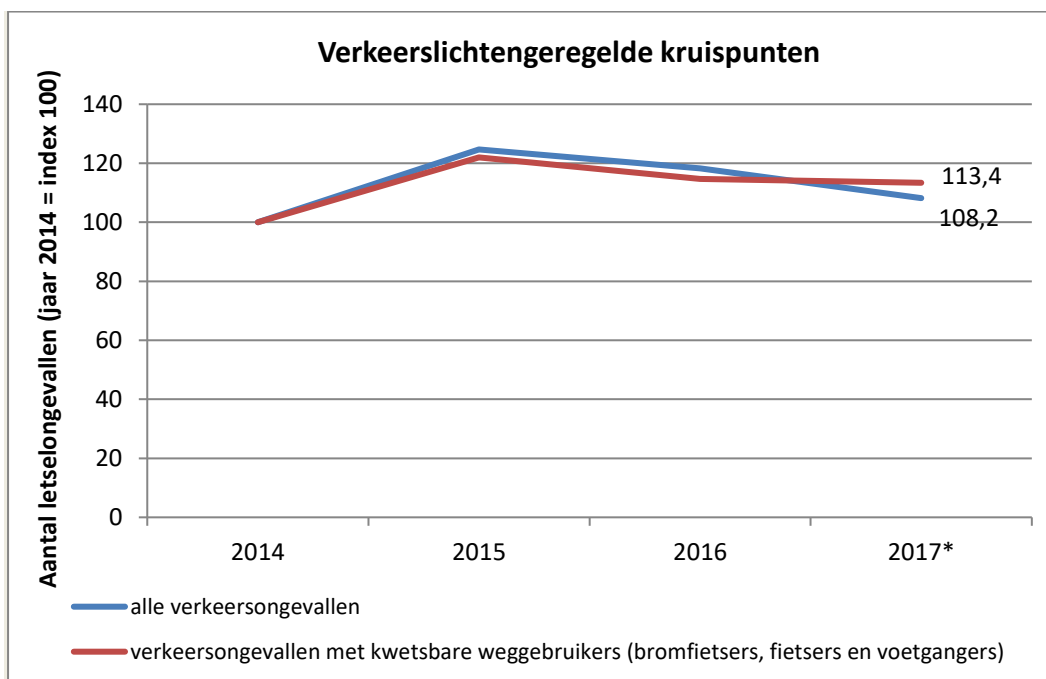
Een moderne afstelling van verkeerslichten, die meer rekening houdt met de situatie op het terrein en kwetsbare weggebruikers beter beschermt, kan veel ongevallen voorkomen. Slim sleutelen aan verkeerslichten kan kruispunten vlotter en veiliger maken.

In 2016 is het AWV 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 AWV 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.

Sinds 2016 worden nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen steeds uitgerust met ‘slimmere’ verkeerslichten inclusief het voorzien van uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije regeling.

Bij het aanpakken van bestaande kruispunten wordt voorrang gegeven aan die kruispunten waar nog geen enkele vorm van conflictvrijheid aanwezig is of waar op basis van ongevalgegevens, blijkt dat de veiligheid sterk kan verhoogd worden. Daarnaast ontvangt AWV 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 veiligheid of doorstroming. Waar het AWV zich in het verleden vooral beperkte tot het uitvoeren van de gevraagde aanpassing, evalueert het AWV 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 AWV een ingrijpende aanpassing is op het kruispunt, wordt deze niet toegepast bij de aanvragen voor kleine(re) aanpassingen. In 2017 werden 389 kruispunten aangepast waarvan 130 kruispunten werden voorzien van een uitgebreide detectieconfiguratie. Van deze 130 werden er 89 maximaal conflictvrij uitgerust.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium & Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 23: Evolutie van het aantal verkeersongevallen op verkeerslichtengeregelde kruispunten (2014-2017 (= voorlopige cijfers)).*

A7. Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts wil gevaarlijke punten in ons verkeer sneller aanpakken met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. Voor elk punt wordt bekeken of er kleine ingrepen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid op korte termijn aan te pakken. Op die manier kan er snel ingegrepen worden om een vastgestelde problematiek te remediëren en moet er niet noodzakelijk jaren gewacht worden op structurele ingrepen voor punten waar er complexe werken nodig zijn.

Om de gevaarlijke punten aan te pakken, wordt dus gewerkt met een dynamische lijst, gebaseerd op de meest recente ongevallencijfers, die elk jaar vernieuwd wordt. Zo wordt op jaarlijkse basis bepaald wat de meest gevaarlijke punten in ons verkeer zijn en welke dus het snelste aangepakt moeten worden. Op de dynamische lijst komen alle locaties langs gewestwegen waar in de voorbije 3 jaar minstens 3 ongevallen zijn gebeurd, met een opgetelde ongevallenscore van minimum 15. De punten vertegenwoordigen de menselijke schade die veroorzaakt werd: een dodelijk slachtoffer krijgt een score van 5, een zwaargewond slachtoffer een score van 3 en een lichtgewonde een score van 1.

Op basis van de ongevallencijfers van 2014, 2015 en 2016 zijn er in totaal 213 locaties naar voor gekomen als 'gevaarlijk punt'. Van de 213 locaties zijn er 33 gevaarlijke punten die ondertussen al aangepakt zijn. Op nog eens 44 locaties zijn er dit jaar 'quick wins' gepland: gerichte ingrepen die op korte termijn doorgevoerd kunnen worden om het verkeer lokaal al veiliger te maken.

Voor 61 locaties is er al een structurele oplossing gepland, maar wordt bekeken of er quick wins mogelijk zijn op zeer korte termijn.

Voor de overblijvende 75 locaties is verder onderzoek nodig. Hier dient, net zoals bij de 61 locaties waar reeds structurele ingrepen gepland zijn, een ongevallanalyse uitgevoerd te worden om zicht te krijgen op de concrete problematiek ter plaatse. Op basis van de resultaten van deze ongevallanalyse dienen praktisch haalbare quick wins geselecteerd te worden. Deze quick wins betreffen simpele ingrepen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden om het verkeer veiliger te maken.

Het doel van deze specifieke opdracht is met andere woorden het verkrijgen van een beter inzicht in de ongevallpatronen op deze 61 + 75 gevaarlijke punten. Daarnaast dienen ook quick wins voorgesteld te worden in samenspraak met de verschillende betrokken afdelingen van het AWV.

Deze opdracht betreft concreet het bieden van technische ondersteuning door één persoon aan het Agentschap Wegen en Verkeer voor de aanpak van de gevaarlijke punten in Vlaanderen:

- Gedetailleerde ongevallanalyse van deze 61 + 75 gevaarlijke punten in Vlaanderen. Deze ongevallanalyse omvat minstens een analyse van het type slachtoffer, tijdstip, type aanrijding, beweging van de weggebruiker, ongevalsfactoren,... De ongevallanalyse dient te gebeuren volgens een vooraf vastgelegd sjabloon en een uniforme methodologie.
- Voorstellen van quick wins op deze 61 + 75 gevaarlijke punten in Vlaanderen, dit in overleg met de betrokken afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Daarnaast wordt er volop werk gemaakt van een subsidieregeling 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 van kleine maatregelen die snel kunnen worden doorgevoerd en 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.

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. In 2017 bereikten de Vlaamse investeringen in fietsinfrastructuur een historisch record van 103 miljoen euro.

Er wordt gefocust op het woon-werkverkeer en investeringen die pendelaars aan het fietsen krijgen. De nadruk ligt onder andere op 120 nieuwe fietssnelwegen die bij ministerieel besluit (MB van 15/03/2018) zijn vastgesteld en het wegwerken van 'missing links', die dikwijls het gevolg zijn van echte barrières zoals autosnelwegen.

Een overzicht van de fietssnelwegen is terug te vinden 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 bekendstaan als missing links, worden door de agentschappen aangelegd. Na 2 eerdere succesvolle projectoproepen (in 2016 en 2017) werd in maart 2018 een derde EFRO-oproep voor het aanleggen van fietsbruggen/-tunnels op fietssnelwegtracés gelanceerd.

Vanuit de Vlaamse overheid gebeurt de financiering van fietssnelwegen daarnaast d.m.v. fietsfondssubsidies (gereguleerde subsidie), investeringsbijdragen (wanneer Vlaamse infrastructuur moet worden gekruist en de Vlaamse overheid cofinanciert) of zuivere investeringen (bv. langs waterwegen of gewestwegen). Met een BVR van 15/12/2017 werd een nieuwe aantrekkelijke subsidieregeling voor fietssnelwegen goedgekeurd. Aangevuld met een provinciale subsidie bedraagt de subsidie meestal 100%, waarbij het Vlaams Gewest ook onteigeningskosten en studiekosten subsidieert.

Voor ongelijkvloerse kruisingen van fietsinfrastructuur op het BFF met een gewestweg kunnen gemeenten, op basis van hetzelfde BVR, voortaan 100% Vlaamse subsidie ontvangen.

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

De technologische evoluties in het ITS domein worden binnen het beleidsdomein verder opgevolgd. Daartoe zijn er contacten met de private sector, de onderzoekswereld, en ITS.be op nationaal vlak. Daarnaast 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.

Daarenboven participeren we aan drie Europese C-ITS projecten: Intercor, C-Roads en CITRUS.

C-ITS staat voor Cooperative Intelligent Transport Systems. Dit zijn systemen waarbij actuele verkeersinformatie snel in voertuigen gebracht wordt.

Intercor is een internationaal samenwerkingsverband tussen Vlaanderen, Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Hierbij is het doel een corridor te vormen waar verschillende use-cases interoperabel functioneren over de landsgrenzen heen. In de Vlaamse Intercor pilootstudie komen de volgende use-cases aan bod: in-vehicle signage, road works warning en probe vehicle data.

C-Roads is een internationaal samenwerkingsverband op grotere schaal dan Intercor (16 landen) en heeft gelijkaardige doelstellingen. In de Vlaamse C-Roads pilootstudie komen de volgende use-cases aan bod: slow or stationary vehicle, traffic jam ahead warning, hazardous location notification, road works warning, weather conditions, shockwave damping. Zowel binnen C-Roads als binnen Intercor zijn er overlegplatformen om verschillende aspecten te harmoniseren. Evaluatie komt bij beide overlegplatformen aan bod.

CITRUS is een Vlaams project (met Europese steun) waarbij gefocust wordt op vrachtwagens. In de CITRUS pilootstudie komen de volgende use-cases aan bod: traffic jam ahead warning, stationary vehicle ahead warning, (mobile) road works warning, truck-aware traffic signal regulation, real-time logistics-specific traffic information, intelligent dispatching.

Ook innovaties specifiek op het vlak van voertuigtechnologie worden vanuit verschillende aspecten (technisch, impact op het wenselijke gedrag en specifiek op verkeersveiligheid, acceptatie door de gebruiker, exploitatie naar buurlanden, ...) op die wijze opgevolgd.

Op 11 december 2017 werd tevens in het Vlaams Parlement een Studiedag - Verkeersveiligheid - Uitgedaagd door Apps+ georganiseerd. Deze studiedag had als doelstelling na te gaan wat we van nieuwe technologieën (zoals dongles en app's) kunnen verwachten en hoe we er samen kunnen voor zorgen dat we hiermee de verkeersveiligheid daadwerkelijk verhogen.

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 de boven vermelde actieve betrokkenheid bij het Europees project C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems). Zodoende wordt de bestuurder van bijkomende, superactuele en dus relevante informatie voorzien. In dit project is ook een link met ISA.

Uitgaven voor rijassistentiesystemen ter bevordering van energiezuinig en verkeersveilig rijgedrag komen ook in aanmerking voor het subsidiemechanisme 'Ecologisch en Veilig Transport'. Het betreft hier 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. De volledige lijst is terug te vinden in de bijlage van het Ministerieel besluit (uitgaven voor maatregelen 1,2 en 6): https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1029006¶m=inhoud&ref=search&AVI_DS=

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. In januari 2018 werd de nieuwe toepassing verkeersborden.vlaanderen in productie gesteld, dewelke geleidelijk aan in gebruik wordt genomen door de steden en gemeenten. De TN-ITS service werd tegelijkertijd uitgebreid met de updates van de steden en gemeenten.

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.

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. Zolang dus beide bronnen niet van een voldoende kwaliteit zijn, 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.

Dynamische rijstrooksignalisatie, eveneens een erg zinvolle dataset, wordt reeds sinds het voorjaar van 2017 als gratis open data gepubliceerd (realtime).

A10. Fiche 17: Dode hoek

Het AWV organiseert samen met De Lijn, Departement Mobiliteit en Openbare Werken en Colruyt een opleiding Dode Hoek voor haar medewerkers. Deze interactieve sessie ging door op donderdag 7 juni 2018 van 12 tot 16u in de Colruyt Academy in Vilvoorde. Deelnemers worden tijdens deze opleiding ingelicht over de mogelijke infrastructurele oplossingen om deze problematiek aan te pakken. Colruyt

geeft ook zelf een toelichting over hun aanpak vanuit de logistieke invalshoek. De namiddag wordt afgesloten met een bezoek aan de spiegelfstelplaats in Vilvoorde.

Met betrekking tot deze problematiek worden ook de technologische evoluties en innovatieve projecten continu opgevolgd.

Zo is het project “bluetooth” recent van start gegaan. Hierbij wordt door de Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur, Vakgroep Informatietechnologie (INTEC), IDLab een nieuw draadloos concept ontwikkeld waarbij gebruik gemaakt wordt van het communicatieprotocol Bluetooth Low Energy (BLE), onderdeel van de zeer goed ingeburgerde draadloze Bluetooth standaard. Dit concept richt zich zowel tot de chauffeur als tot de zwakke weggebruiker: beiden worden verwittigd van elkaars aanwezigheid wanneer zich een gevaarlijke situatie voordoet. De chauffeur wordt verwittigd via geluid en/of licht op een scherm in de bestuurderscabine. Bij de kwetsbare weggebruiker loopt dit via zijn smartphone, een tag (in kledij/schoen), een toestelletje gemonteerd op het fietsstuur of zelfs via een cool armbandje.

De grootste voordelen van het nieuwe systeem zijn de gedeelde verantwoordelijkheid, de laagdrempeligheid in gebruik, de lage kostprijs, een eenvoudige installatie, een sterke visualisatie en een correcte werking in elke situatie. Een eerste opvolgingsmoment had plaats in april 2018.

Daarnaast voorziet de Vlaamse regering in het subsidiesysteem ‘Ecologisch en Veilig Transport’ om ondernemingen aan te moedigen om uitgaven te doen in het kader van ecologisch en veilig transport van goederen over de weg. Ondernemingen die beschikken over ten minste één voertuig van meer dan 3,5 ton komen in aanmerking. Het gaat hier over contracten of facturen die gesloten zijn op of dateren van na 1 januari 2017. Het subsidiemechanisme is sinds eind 2017 operationeel.

Dit komt uiteindelijk niet alleen de sector ten goede, maar ook van de burger. Ook om de dodehoekproblematiek aan te pakken kan de sector beroep doen op dit systeem. Dodehoekcamera's en dodehoekspiegels zijn opgenomen in de lijst van maatregelen waarvoor subsidie kan verkregen worden. Het gaat hier wel over veiligheidsvoorzieningen die verder gaan dan de wet voorschrijft.

De volledige lijst van maatregelen is terug te vinden in de bijlage van het Ministerieel besluit https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1029006¶m=inhoud&ref=search&AVI_DS=

Alle details zijn terug te vinden op volgende webpagina: <https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/ecologisch-en-veilig-transport/ecologisch-en-veilig-transport-van-goederen>

B. Jaarprogramma 2018-2019

Tijdens het jaarprogramma 2018-2019 zal in pijler 2 de focus vooral komen te liggen op de maatregelen:

- Vergevingsgezinde wegen
- Zichtbaarheid
- Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

B1. Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en –inspecties

Voor 2018 zullen opnieuw diverse verkeersveiligheidsaudits en –inspecties uitgevoerd worden. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de nieuwe doorrekening van gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegenet op basis van de meest recent gelokaliseerde ongevalsdata (zie ook Fiche 23 – Evaluatie en monitoring – Bepaling gevaarlijke wegsegmenten).

B2. Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

De herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart. Bij de herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen werd vastgesteld dat het handboek simpel aanvullen met een deel over kwetsbare weggebruikers geen goede optie zou zijn, omdat de invulling die eraan gegeven moet worden uitgaat van andere principes. Daarom wordt dit deel apart behandeld met een aparte studie. De aanbestedingsprocedure voor de opmaak van een handboek ‘Vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers’ werd eind 2017 opgestart en de onderhandelingen met de kandidaten vonden plaats in april 2018. De doorlooperperiode van de opdracht is 160 werkdagen waardoor de studie begin 2019 afgerond zal zijn. Het reeds bestaande deel m.b.t. gemotoriseerd verkeer werd in een werkgroep reeds besproken en zit in redactiefase. Er is daarbij een vertraging van 9 maanden. De verwachte einddatum verschuift hierdoor naar september 2018.

B3. Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur

AWV **blijft investeren in goed en regelmatig onderhoud**, met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit van de weginfrastructuur: autosnelwegen en gewestwegen, inclusief fietspaden en kunstwerken. In dit kader zijn opnieuw werken op vlak van structureel onderhoud in 2018 gepland.

B4. Fiche 11: Zichtbaarheid

Er wordt een extra financiële injectie (€ 3.000.000) voorzien om de fietsgeleidingsmarkeringen 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. Het dienstorder voor uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen werd in 2017 afgeklopt met de partners, maar wacht op implementatietraject. De gekozen oplossing vergt grote investeringen die gespreid moeten worden over de tijd. Ook hiervoor wordt een financiële injectie (€3.000.000) voorzien om fiets- en voetgangersoversteken in Vlaanderen te beveiligen.

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?). Afhankelijk van het snelheidsregime van de weg zal gekeken worden welke wegaanhorigheden wenselijk zijn of net niet. In 2017 is gestart met de literatuurstudie hierover. Het doel is om tot een in de praktijk toepasbare matrix te komen.

De werkgroep Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden zal verder werk maken van de **herziening van de huidige plaatsingsvoorwaarden**. Daarbij willen we onder meer 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.

In het kader van de onderzoeksagenda wordt een evaluatie voorzien van de overgang naar het 70 km/u-standaard snelheidsregime sinds 2017 buiten de bebouwde kom.

B6. Fiche 13: Veiligere verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

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

Op een aantal 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 aan de hand van een evaluatie van dit regelprincipe op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, 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 Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Op deze manier wordt aan de diverse partijen, waaronder het VIAS Institute en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVS), de mogelijkheid geboden om inspraak te hebben.

B7. Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

De dynamische lijst van gevaarlijke punten langs gewestwegen wordt verder gescreend ter bepaling van quick wins en ter uitvoering van deze gerichte kortetermijnrepen, zodat het verkeer zo snel mogelijk veiliger gemaakt kan worden op deze locaties. Er wordt dus parallel gewerkt aan oplossingen op korte en op lange termijn voor deze locaties die deel uitmaken van de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Zodra de nieuwe dynamische lijst beschikbaar komt op basis van de ongevalgegevens 2017, zal dit proces van screening, met het oog op korte- en langetermijnaanpak, opnieuw uitgevoerd worden.

De resultaten van de identificatie en prioritering van de gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet op basis van de meest recent gelokaliseerde ongevalsdata zullen daarnaast worden gebruikt met het oog op het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties.

Het **tweesporenbeleid: top-down en bottom-up blijft evenzeer behouden**. Het luik “top-down” betreft het werken met een **dynamische 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 onderen uit, vanuit de mensen op het terrein (dus niet alleen op basis van ongevallengegevens). Hierbij vervullen de **Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV)** hun rol, 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 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.

Tenslotte worden opnieuw twintig 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**.

Vanaf 2018 maakt het **Fietsinvesteringsplan** integraal deel uit van het GIP 2018–2020, een meerjarig geïntegreerd investeringsplan waarin het aandeel fietsinvesteringen in de projecten van de verschillende agentschappen is vermeld. Het investeringsbudget voor de fiets stijgt tot € 110 miljoen in 2018. Het geïntegreerd investeringsprogramma zal jaarlijks geactualiseerd worden, in functie van de fietsinvesteringsprogramma's van de uitvoerende agentschappen binnen het beleidsdomein MOW. Daarbovenop gaat er ook meer geld naar ondersteuning van fietsprojecten op lokale wegen. Er wordt gefocust op het woon-werkverkeer en investeringen die pendelaars aan het fietsen krijgen. De prioriteit gaat onder andere naar projecten op de 120 fietssnelwegen (of delen daarvan) en het wegwerken van 'missing links', waaronder heel wat fietsbruggen en –tunnels die de komende jaren met EFRO-steun worden gerealiseerd.

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

Ook al is de kwaliteit van de inventaris van verkeersborden, en dus ook de snelheidsborden, nog niet optimaal, toch betekent de realisatie van deze informatieketen een grote stap voorwaarts met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Immers, in het vervolgproject TN-ITS GO (2018-2021) zullen ook andere, nuttige gegevens op diezelfde manier afgeleid worden, zoals bijvoorbeeld verboden doorgangen voor zwaar vervoer (nog steeds een heet hangijzer in heel wat

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

In maart 2018 is in het kader van het Europees Crossroads project een nieuw overlegplatform rond ISA opgestart. Dit project “ISA in de praktijk” loopt tot einde 2018 en heeft tot doel een gezamenlijk uitgangspunt voor een nieuw draagvlak voor ISA in kaart te brengen. Het project tracht de huidige stand van zaken te documenteren en op zoek te gaan naar goede cases, motivaties voor ISA en organisatorische barrières tegen ISA. Ook proberen we ISA te valideren als een aantrekkelijke product/dienst-combinatie. De voornaamste stakeholders van het project zijn onder andere de FOD Mobiliteit (BE), verzekeraars (BE), Provincie Overijssel (NL), Fietzersbond (NL), stad Helmond, stad Tilburg (NL), Tractebel/DTV/SWOV. De Vlaamse overheid volgt dit op en ondersteunt het proces met de reeds aanwezige expertise uit vroegere Vlaamse studies. Eveneens wordt er gezorgd voor een link met de boven vermelde Europese C-ITS projecten.

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.

B10. Fiche 17: Dode hoek

Via de verdere uitvoering van het “Actieplan veiligere verkeerslichten” (zie B6.) wordt aan de 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. Zo wordt ook het project “bluetooth” verder opgevolgd.

Via het subsidiemechanisme ‘Ecologisch en Veilig Transport’ komen ondernemingen die beschikken over ten minste één voertuig van meer dan 3,5 ton voor goederentransport in aanmerking voor subsidie, als ze kunnen aantonen dat de uitgaven die ze deden bijdragen tot ecologisch en veilig transport. Het subsidiebedrag per onderneming wordt op 100.000 euro per onderneming begrensd gedurende een periode van drie opeenvolgende kalenderjaren (2017-2019). Die periode startte op 1 januari 2017. Het steunpercentage is maximaal 80% van de in aanmerking komende uitgaven. De steun is beperkt tot een maximum van € 3.000 per voertuig.

Alle details zijn terug te vinden op volgende webpagina: <https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/ecologisch-en-veilig-transport/ecologisch-en-veilig-transport-van-goederen>

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

A. Rapportering werkjaar 2017-2018

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

Deze fiche streeft naar een kordate en consequente handhaving, als sluitstuk van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid.

In dat kader namen we het afgelopen jaar deel aan overlegfora op verschillende niveaus (federaal, Vlaams, interregionaal, provinciaal). We volgden de ontwikkelingen op deze niveaus op de voet (vb. bevel tot betalen, CBE-dossier,...) en ondersteunden indien nodig.

Een duidelijke wegcode is eveneens een belangrijke randvoorwaarde voor een efficiënte handhaving. De werkzaamheden op het vlak van de vereenvoudiging van de wegcode (Federale werkgroep) werden afgerond en eind maart 2018 werd het ontwerp van KB formeel voor advies overgemaakt aan de gewesten.

Ook via het Netwerk Verkeerscoördinatoren werd informatie uitgewisseld om handhaving zo goed mogelijk af te stemmen met de verkeersveiligheidsbeleidsinitiatieven. 'Best practices', informatie en actuele ontwikkelingen worden via dit netwerk uitgewisseld. Het netwerk kwam in 2017 twee keer samen.

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

Het aantal controles op de belangrijke verkeersonveiligheidsthema's wordt 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. Eind maart 2018 werd in dit kader de tweede fase ingeluid. Hierdoor wordt het afhandelingssysteem volledig beheerd door justitie.

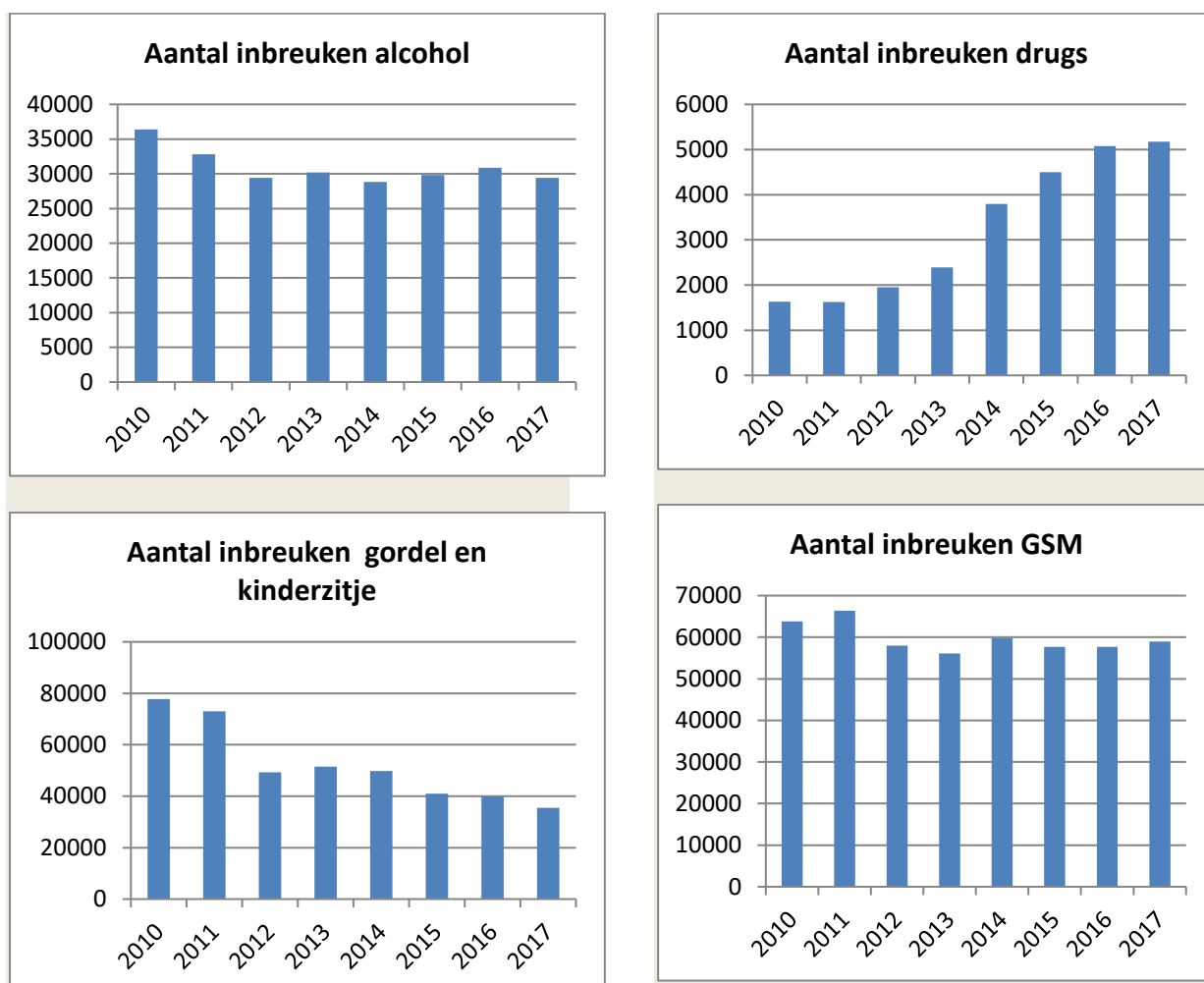
Handhavingsspecialisten worden mee opgenomen in de expertengroep sensibilisering om thema- en doelgroepgerichte controles aan te moedigen en hen van bij aanvang te betrekken bij de opmaak van de campagnekalender.

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

In 2017 gebeurden door de wegeninspecteurs 2.854 controles op overlading en 1.067 controles op de technische eisen.

Ter aanvulling wordt nog de evolutie weergegeven van het aantal vastgestelde verkeersinbreuken voor de belangrijke killers in het verkeer (rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs,

afleiding door GSM-gebruik en het niet gebruiken van veiligheidsgordel of kinderbeveiligingsmiddel (zie ook <http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/verkeersstatistieken/>).



Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 24: Evolutie van het aantal vastgestelde inbreuken voor de belangrijke “killers” in het verkeer, naast snelheid (zie figuur 26), namelijk rijden onder invloed, afleiding en gebruik veiligheidsgordel/kindersitje (2010-2017).

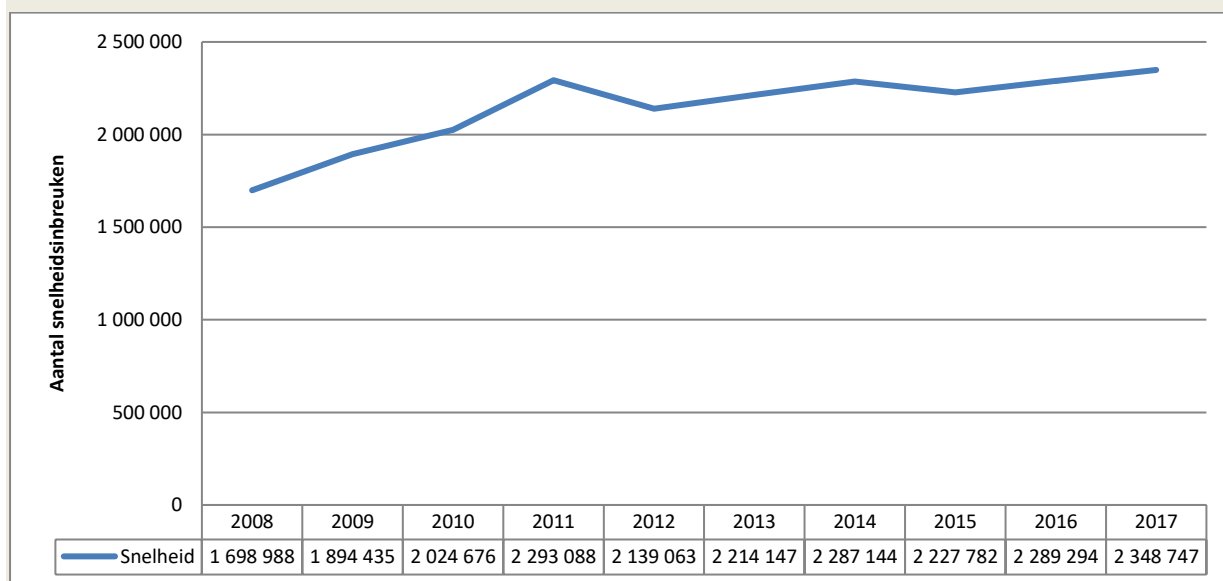
A3. Fiche 20: Leermaatregelen.

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. Op basis van de goedgekeurde conceptnota gaat de werkgroep aan de slag om kwalitatieve leermaatregelen in het kader van onmiddellijke inningen uit te werken. In 2017 volgden 2 vergaderingen, maar werd door omstandigheden de volledige werkgroep “on hold” gezet. In een beperkter overleg gingen we na in welke mate er werk gemaakt kon worden rond de inhoud van deze maatregelen. Door de inwerkingtreding van de CBE, met in een latere fase de mogelijkheid om ook de problematiek van de “veelplegers” aan te pakken, werden de werkzaamheden van de werkgroep eind maart 2018 hervat. Het doel is selectiecriteria te bepalen, evenals een eerste inhoudsbepaling om deze nadien ter bespreking voor te leggen aan justitie.

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 vrijkomt om op andere verkeersonveiligheidsfenomenen te gaan reageren die arbeidsintensiever maar niet minder gevaarlijk zijn. Voor snelheidshandhaving bestaat de mogelijkheid om automatische controles te organiseren. Zowel de subjectieve als de objectieve pakkans verhogen hierdoor exponentieel. Onderstaande grafiek geeft de evolutie weer van het aantal vastgestelde snelheidsinbreuken tijdens de periode 2008-2017.



Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 25: Evolutie aantal vastgestelde snelheidsinbreuken in Vlaanderen (periode 2008 – 2017).

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 een aantal van deze wegvakken zal ook Vlaanderen weloverwogen 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 verder inperken. De gunning van het contract hiertoe werd in 2017 gefinaliseerd, opdat vanaf begin 2018 met de realisaties op het terrein kan gestart worden.

Als voorafname hierop voorzag AWV in 2017 alvast in de realisatie van bijkomende trajectcontroles op de E313 en de E40. Meer bepaald op de E313 van Antwerpen-oost tot Wommelgem en van Wommelgem tot Ranst en op de E40 van Sint-Stevens-Woluwe tot Heverlee. Deze 3 installaties zullen tegen de zomer van 2018 klaar zijn voor gebruik.

Uitbreiding van trajectcontrole langs gewestwegen

In 2017 werd een eerste lijst van 20 wegvakken op gewestwegen geselecteerd om er trajectcontrole-installaties te realiseren. 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, werden op 20 juni 2017 gecommuniceerd. Aansluitend hierop werden via de ANPR Opdrachtencentrale van AWV de nodige initiatieven genomen om deze investeringen te initialiseren. Momenteel is een nieuwe lijst van 20 wegvakken waar trajectcontrole-installaties zullen geïnstalleerd worden, in opmaak.

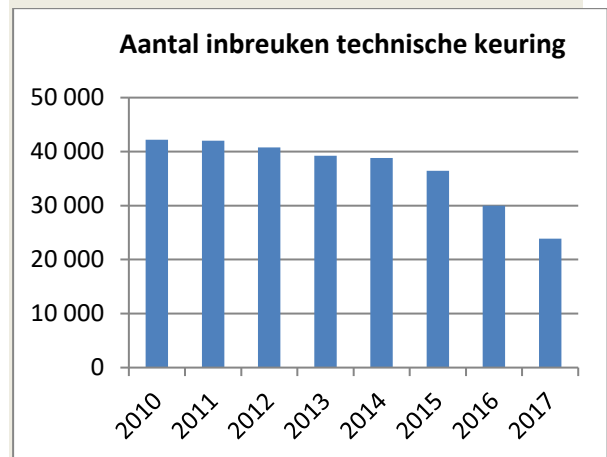
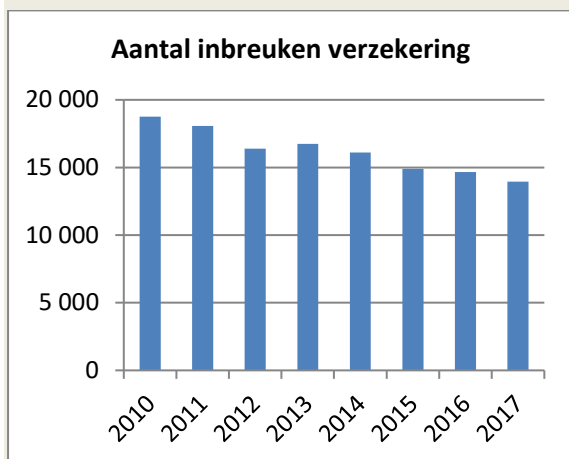
Ook de eerder besliste locaties, destijds veelal via co-financiering, werden verder gerealiseerd.

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. Bij de locatiekeuze van nieuwe installaties speelt dit bijgevolg een rol. Via het nieuwe federale ANPR-contract, tevens een opdrachtencentrale, 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.

Ter aanvulling wordt het aantal vastgestelde inbreuken weergegeven ten gevolge van het niet in orde zijn met de verzekeringspapieren en technische keuring.



Bron: Federale Politie/DGR/DRI –BIPOL

Figuur 26: Evolutie van het aantal vastgestelde inbreuken ten gevolge van het niet in orde zijn met de verzekeringspapieren en technische keuring (2010-2017).

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 betreft het nieuwe federale contract, wat volgens een gelijkaardige filosofie zal werken. AWV leverde 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 een prominente rol. Snelheidscamera's vervangen we de komende 3 à 4 jaar maximaal door trajectcontrole. Zo startten we in de zomer van 2017 nog de investering in een 30-tal trajectcontroles ter vervanging van oude snelheidscamera's. Eind 2017 werden er nog 24 extra opgenomen in de planning. 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.

Ondanks deze vervanging en vernieuwing zetten we sterk in op het maximaal operationeel houden van de bestaande flitspalen. Op datum van 14 mei 2018 ziet het percentage operationele palen er als volgt uit:

Provincie	Werkingspercentage
Antwerpen	74,23% / 88,48%*
Limburg	76,89%
Oost-Vlaanderen	85,07%
Vlaams-Brabant	85,37%
West-Vlaanderen	85,12%
Totaal Vlaanderen	81,34% / 84,19%*

**het hoogste cijfer betreft het werkingspercentage abstractie makend van de politiezone Antwerpen. De cijfers van de provincie Antwerpen, maar ook het Vlaamse gemiddelde, worden hierdoor sterk negatief beïnvloed ten gevolge van een aanslepende problematiek m.b.t. het bekomen van signalisatievergunningen voor het herslijpen van lussen (veelal nodig om defecte palen te herstellen).*

Onderzoek naar het gebruik van mobiele trajectcontroles

Begin 2017 heeft AWW 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.

Eind 2017 realiseerde AWW met behulp van de opdrachtcentrale een eerste proefinstallatie. In het voorjaar 2018 werd diezelfde installatie een eerste keer effectief ingezet als mobiele trajectcontrole in een werf op de E34 ter hoogte van Turnhout.

B. Jaarprogramma 2018-2019

Tijdens het jaarprogramma 2018-2019 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

Aangezien we onder verkeershandhaving het geheel van maatregelen en middelen bedoeld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat de verkeersregels worden

overtreden verstaan, betekent dit dat er van bij aanvang, de sensibilisatiecampagnes, tot op het einde, de effectieve vaststellingen, samenwerking en informatiedoorstroming noodzakelijk is.

De uitbreiding van de trajectcontroles en ANPR-systemen zal in 2018 het aantal controles opnieuw verder uitbreiden. Naast de aandacht voor de autosnelwegen, zal bijkomend in sterke mate gefocust worden op de gewestwegen. Het komende jaar zullen, naast opnieuw 20 volledig nieuwe installaties op gewestwegen, ook weer een 50-tal analoge flitscamera's omgevormd worden tot een dertigtal trajectcontroles. Op snelwegen trachten we samen met de federale politie op basis van hun investeringen in ANPR het aantal trajectcontroles te optimaliseren. Naar eind 2018 zouden de eerste resultaten op het terrein zichtbaar moeten zijn.

De **CBE-implementatie** zal de efficiëntie verhogen. We gaan dit proces verder nauwgezet blijven opvolgen, zeker in het licht van de voorziene inspanningen in handhavingsapparatuur. Op 28 maart 2018 is fase 2 in werking getreden, waardoor justitie de regie van de afhandeling volledig in handen heeft. Hierdoor zal de afhandelingsprocedure efficiënter verlopen waardoor de pakkans (zowel objectief als subjectief) kan en zal verhogen.

De **campagnekalender** voor 2018 is rond. Deze werd tijdig overgemaakt aan de handhavingspartners zodat zij dit kunnen opnemen in hun acties. Daarenboven zijn de handhavingspartners betrokken in de expertenwerkgroep waardoor ze tijdig op de hoogte zijn van de campagnethema's die gekozen werden, zodat zij dit in hun eigen werking kunnen inplannen ter ondersteuning van de communicatie-activiteiten.

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. Door de inwerkingtreding van de CBE, met in een latere fase, de mogelijkheid om ook de problematiek van de "veelplegers" aan te pakken, werden de werkzaamheden van de werkgroep eind maart 2018 terug aangevat. Het doel is selectiecriteria te bepalen, evenals een eerste inhoudsbepaling, om deze nadien ter bespreking voor te leggen aan justitie.

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 2018 opnieuw 20 volledig nieuwe installaties op gewestwegen, evenals de omvorming van een 50-tal analoge flitscamera's tot een dertigtal trajectcontroles. 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.

Tenslotte wensen we de mobiele trajectcontrole komende maanden nog enkele keren in te zetten bij werven, om hier verder uit te leren. Dit moet resulteren in een meer service-gericht contract, waarvan we de publicatie plannen in het najaar van 2018.

Via deze aanbesteding zullen meerdere mobiele trajectcontroles worden aangekocht en in Vlaanderen werkzaam zijn.

2.4 PIJLER 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

A. Rapportering werkjaar 2017-2018

A1. Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek

In samenwerking met de Werkkamer Evaluatie, Monitoring en Onderzoek heeft de afdeling VHV een onderzoeksagenda opgemaakt.

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

In het kader van de opgemaakte onderzoeksagenda werd begin 2018 een selectieleidraad gepubliceerd. Per perceel - gespecificeerd in de selectieleidraad - worden de 5 beste kandidaten geselecteerd om vervolgens op basis van de gunningscriteria de 3 beste inschrijvers te weerhouden als deelnemers aan de raamovereenkomst voor dat perceel. De gunning van een specifieke opdracht binnen deze raamovereenkomst gebeurt vervolgens na minicompetitie.

Het gaat om volgende zes percelen:

- Perceel 1: Klassieke verkeersongevallenanalyses
- Perceel 2: Evaluatie
- Perceel 3: Diepteonderzoek
- Perceel 4: Bevestigingen en metingen
- Perceel 5: Methodologieën en instrumenten
- Perceel 6: Benchmarking

De onderzoeksagenda bevat momenteel 21 onderzoeksthema's, waarbij benadrukt dient te worden dat deze thema's een flexibel gegeven zijn, zodat rekening gehouden kan worden met nieuwe en of "belangrijkere" onderzoeksnoden. Sommige onderzoeken zullen intern verlopen, andere extern, voornamelijk deel uitmakend van de raamovereenkomst, zodat tijdverlies maximaal vermeden wordt en flexibiliteit bij de uitvoering van de onderzoeksagenda maximaal gegarandeerd kan worden.

Daarnaast werd, in het kader van de structurele verankering van ongevalanalyses, intern werk gemaakt van de opmaak van een Jaarrapport verkeersveiligheid 2016: analyse en verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen, in opvolging van de opgestelde rapporten door BIVV en IMOB als onderdeel van de activiteiten binnen het Steunpunt Verkeersveiligheid.

Een conflictobservatiestudie voor de fietsgeleiding op kruispunten is ook reeds in uitvoering bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Een conflictobservatie van een gevleugelde voetgangersoversteek is eveneens gepland.

Met veel interesse werd ook het SafetyCube (Safety CaUsation, Benefits and Efficiency) opgevolgd, een Europees onderzoeksproject, waarvan de finale resultaten op 22-23 maart 2018 in Wenen werden gepresenteerd. De belangrijkste focus lag hierbij op de ontwikkeling van een *innovative road safety Decision Support System (DSS)*, ter ondersteuning van “evidence-based” beleidsvorming.

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
- Bepaling gevaarlijke wegsegmenten

Lokalisatie verkeersongevallen & gevaarlijke puntenberekening

De lokalisatie en aggregatie van de verkeersongevallen en de gevaarlijke puntenberekening voor de jaren tot en met 2016 werd afgewerkt. Deze nieuwe dynamische lijst van gevaarlijke punten op de gewestwegen voor de periode 2014-2016 werd op de Werkkamer Infrastructuur, Innovatie en Voertuigtechnologie op 14 maart 2018 besproken en vervolgens via een persbericht wereldkundig gemaakt. Deze dynamische lijst bepaalt elk jaar de gevaarlijkste punten. Voor deze punten gaat de focus uit naar korte termijn gerichte ingrepen waardoor het verkeer snel veiliger gemaakt kan worden. Op deze manier verliezen we geen tijd in afwachting van structurele ingrepen.

Datamining

In 2016 werd met een dataminingproject rond ongevalanalyse binnen het departement MOW expertise opgebouwd inzake de uitvoering en de mogelijkheden van (big) data analyse. De resultaten van dit onderzoeksproject zijn toegelicht aan verschillende doelgroepen: gaande van verkeersspecialisten binnen en buiten MOW t.e.m. data-scientists van de andere beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid. Intussen is gestart met het vervolgtraject rond de valorisatie van het uitgevoerde onderzoek. Dit vervolgonderzoek zal bestaan uit de verdere verbreding en verdieping van de resultaten en het verder bekijken van de mogelijkheden van implementatie in concrete use-cases.

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

De structurele verankering van ongevalanalyses zit omvat in de onderzoeksagenda in het onderzoeksthema “Opvolging verkeersongevallen in Vlaanderen”. In dit kader wordt jaarlijks 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. Hiermee zorgen we ook voor een continue monitoring van de verkeersongevallengegevens.

Verkeersveiligheidsmonitor

Na een eerste bespreking van mogelijke indicatoren die gebruikt kunnen worden, die plaats vond in de Werkgroep Monitoring, als onderdeel van de Werkkamer Evaluatie, Monitoring en Onderzoek werd gestart met de verdere uitwerking van de verkeersveiligheidsmonitor. Enerzijds werd een technische analyse uitgevoerd rond de platformkeuze van front- en backend van de monitor en hoe dit valt te integreren in de reeds bestaande toepassingen. Anderzijds werd gestart met de inhoudelijke en functionele analyse. Hieruit bleek alvast dat het van belang is om de evolutie van de belangrijke probleemdomeneinen op vlak van verkeersveiligheid via betrouwbare indicatoren te kunnen opvolgen. In die zin zal de verkeersveiligheidsmonitor thematisch nauw aansluiten bij voorliggende opvolgrapportage van het verkeersveiligheidsplan. Per thema zullen de verschillende betrokkenen geconsulteerd worden, zodat welbepaalde indicatoren en de doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan op een gestructureerde manier opgevolgd kunnen worden.

Bepaling gevaarlijke wegsegmenten

De identificatie en prioritering van gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet op basis van data tot 2016 werd afgerond, met als doel het wegennetwerk te classificeren ter uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur op basis van de Network Safety Ranking (NSR). Intussen werd er ook gestart met de inhoudelijke interpretatie van deze NSR-resultaten, die vervolgens gebruikt zullen kunnen worden voor het uitvoeren van inspecties op het terrein.

B. Jaarprogramma 2018-2019

Tijdens het jaarprogramma 2018-2019 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. Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek

Het komende jaar wordt **uitvoering** gegeven aan de meest prioritaire onderzoeken uit de **goedgekeurde onderzoeksagenda**:

- Evaluatie vernieuwde rijopleiding
- Diepte-onderzoek oversteekplaatsen
- Elektrische fietsen
- Bepaling gevaarlijke wegsegmenten onderliggend wegennetwerk
- Evaluatie snelheidsregime 90-70
- Evaluatie actieplan verkeerslichten

B2. Fiche 23: 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), de inhoudelijke interpretatie van de NSR-resultaten en het **uitwerken van de verkeersveiligheidsmonitor**, zodat de progressie richting de streefcijfers uit het verkeersveiligheidsplan vanuit verschillende indicatoren en invalshoeken kan opgevolgd worden. In dit kader wordt ook het voornemen om de vooruitgang op vlak van verkeersveiligheid op EU-niveau te monitoren aan de hand van een beperkte set van “key performance indicators” opgevolgd.

Op vlak van datamining zal verder worden gewerkt op de verbreding en verdieping van het project rond ongevalanalyse en op de mogelijkheden tot vertaling naar concrete toepassingen. Verder wordt ook voortgaande uit de geleerde lessen van het pilootproject (waaronder het advies omtrent de uitbouw van expertise met eigen specialisten en middelen) een visie uitgewerkt om toekomstige dataprojecten structureel in te bedden in de organisatie.

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

A. Rapportering werkjaar 2017-2018

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.

Het Vlaams Huis zat met 3 grote Vlaamse mediapartners aan tafel om te komen tot een betere samenwerking. Doel van dit overleg was onder andere om verkeersonveilige gedragingen (bv. het niet dragen van de gordel, bellen of sms-en tijdens het besturen van een voertuig) niet langer in beeld te brengen, maar daarentegen door de juiste informatie, toonzetting of beeldvorming de bevolking te sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag.

- Mediaaan organiseerde in samenwerking met de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en het VIAS in juni 2017 twee infosessies voor productiehuisen die programma's aanleveren aan Mediaaan. Naast een kort theoretisch luik over het verkeersveiligheidsbeleid en verkeersongevallen in Vlaanderen was er aandacht voor de effecten van het tonen van het slechte voorbeeld en of het verkeerde gedrag.
- VIER (SBS) paste naar aanleiding van het overleg het productieboek (do's en don'ts voor het aanleveren van programma's aan SBS) aan.
- De VRT beloofde via de eigen interne kanalen een sensibiliseringscampagne te organiseren.

We voeden door middel van diverse projecten een verkeersveiligheidscultuur, waarin verkeersveiligheid beschouwd wordt als een gedeelde verantwoordelijkheid waaraan we allemaal moeten werken.

Dit omvat zowel de veiligheidscultuur in het lokaal beleid (SAVE-charter van OVK), in het verenigingsleven (Youngdrive) en in het bedrijfsleven (Truckveilig charter, enz.). Daarnaast bevorderen we de veiligheidscultuur door afstemming met wegbeheerders (vb. met het oog op het faciliteren van het gebruik van de elektrische fiets en speed pedelec), met andere overheden (vb. Werkgroep Vereenvoudiging en modernisering wegcode) en onder de weggebruikers (vb. Dag van de Motorrijder).

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 steden en 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, werd aan een gepaste formule gewerkt om hen via coaching te ondersteunen. In 2017 begeleidde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde samen met Ouders van Verongelukte Kinderen 6 gemeenten. Door middel van een coaching kregen de deelnemende gemeenten zicht op welke stappen ze op korte en langere termijn kunnen ondernemen om hun verkeers(veiligheids)beleid verder uit te werken.

The screenshot shows the SAVE website interface. At the top, there are two blue banners with text in Dutch. The main header features the SAVE logo and a search bar. Below the header, there are navigation tabs: 'SAVE Steden & Gemeenten', 'Deelnemende gemeenten', 'Hoe deelnemen?', 'OVK', and 'Contact'. The 'Deelnemende gemeenten' section displays a map of Belgium with numerous green location pins. To the right of the map, there is a 'Contact' section with text and a link to a contact form, a 'Fotoalbum' section with a grid of photos, and a 'Kalender' section showing a calendar for April 2018.

April 2018						
Ma	Di	Wo	Don	Vri	Zat	Zon
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

2) Bevorderen veiligheidscultuur door het afstemmen met wegbeheerders

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.

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.

Op basis hiervan werden de nodige aandachtspunten meegenomen in de federale werkgroep tot herziening van de wegcode, zoals het verschaffen van toegang aan de speed pedelec tot wegen die enkel openstaan voor plaatselijk verkeer, D9 en D10 (gemengd verkeer), F103 en F105 (voetgangerszone). Er is voorgesteld het principe rechts/rechtdoor vrij voor fietsers ook voor speed pedelecs open te stellen. Een duidelijk standpunt is ook ingenomen voor wat betreft de algemene regels in verband met de plaats van de speed pedelec (keuze rijbaan/fietspad indien de snelheid beperkt is tot maximaal 50 km/u; verplicht gebruik van het fietspad indien de maximale snelheid hoger ligt).

Snelheidsbeperkingen op de fietsinfrastructuur (binnen en buiten de bebouwde kom) worden vooralsnog niet ingevoerd.

3) Bevorderen veiligheidscultuur in verenigingsleven

Youngdrive

Een studie van het Imob en Cohezi voor Federdrive toont de haalbaarheid en randvoorwaarden voor het creëren van een community voor (jonge) weggebruikers waarbij de nadruk ligt op het verhogen van een verkeersveilige attitude. Eén van de voorwaarden is het inpassen van het project in het bestaande verenigingsleven. In 2018 zal verdere invulling van dit project bekeken worden.

4) Bevorderen veiligheidscultuur in het bedrijfsleven

Zie ook A2.

5) Bevorderen veiligheidscultuur in afstemming met andere overheden

In het kader van de **aanpassingen van het reglementair kader** werden in 2017 de werkzaamheden op het vlak van de vereenvoudiging van de wegcode (Federale werkgroep) afgerond. De leden van de Werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden van de Werkkamer Infrastructuur, Voertuigtechnologie en Innovatie kregen de gelegenheid om hiervoor input te leveren. Eind maart 2018 werd het ontwerp van KB formeel overgemaakt voor advies aan de gewesten.

Opmerkelijk daarbij is het gewijzigde uitgangspunt van de FOD Mobiliteit: waar eind 2017 het doel nog was om de bestaande wegcode te wijzigen, werd ondertussen beslist om de bestaande reglementering op te heffen en te vervangen door een nieuw verkeersreglement. Deze wijziging zorgt ervoor dat het Vlaams Gewest verondersteld wordt om tegen de vooropgestelde datum van inwerkingtreding van het nieuwe federale verkeersreglement (2021) een eigen gewestelijk verkeersreglement te ontwikkelen.

Gelijktijdig zijn aanpassingen vereist aan zowel de reglementering inzake overtredingen als aan de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

Voor de opmaak van het gewestelijk advies werd een brede consultatieronde opgezet: zowel de leden van de Werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden als andere relevante actoren hebben de mogelijkheid gekregen om input te leveren.

6) Bevorderen veiligheidscultuur onder de weggebruikers

Dag van de motorrijder

Op zondag 25 maart 2018 werd voor de derde keer de *Dag van de Motorrijder* georganiseerd. Motorrijders konden die dag op heel wat plaatsen terecht voor een gevarieerd aanbod.

In 2017 noteerden we een stijging van het aantal deelnemers tot 2.900 waarbij we met meer dan 90 partners samenwerkten. Daarvan namen 1.513 motorrijders effectief deel aan het behendigheidsparcours.

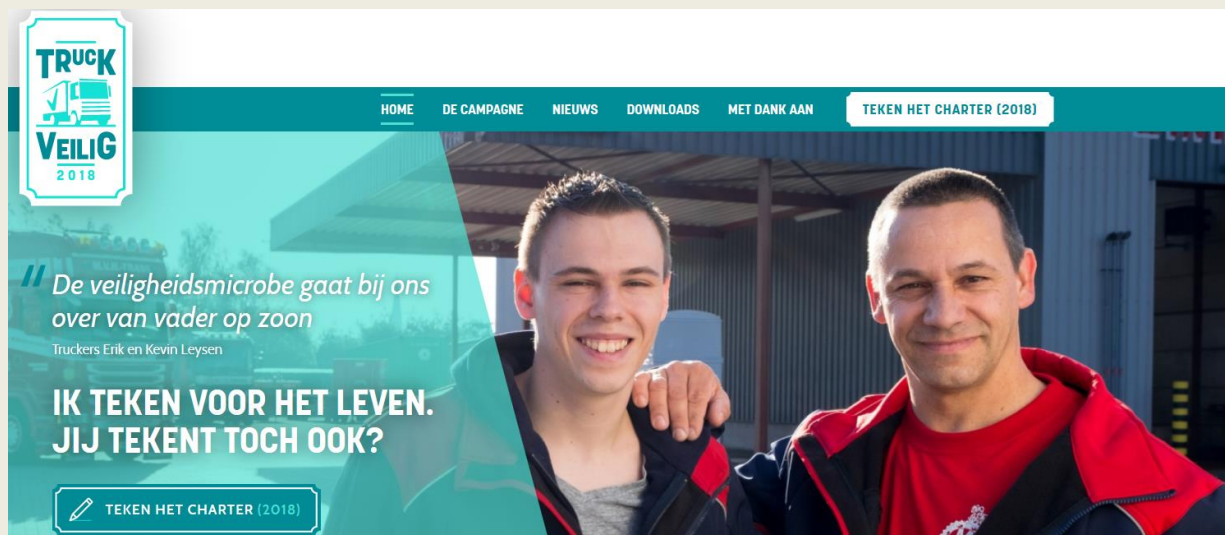


A2. Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

Preventie van verkeersongevallen bij werkverplaatsingen en tijdens het pendelen blijkt voor veel bedrijven nog steeds geen evidentie. Nochtans kunnen bedrijven een belangrijke rol spelen om het aantal verkeersongevallen in Vlaanderen mee te helpen terugdringen en daarmee meteen ook een belangrijke bron van kosten binnen de onderneming te drukken. De VSV bevordert de verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven met een divers aanbod, samengebracht onder het project 'safe2work' en vestigt daarbij de aandacht op een veilig woon-werkverkeer.

Met het **Truckveilig-charter** ondersteunen de VSV en de Vlaamse overheid transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders die inspanningen leveren voor veiliger wegtransport. Chauffeurs en transportondernemingen die het Truckveilig-charter ondertekenen, engageren zich om jaarlijks minstens zeven zelfgekozen actiepunten na te komen. Bestuurders kunnen er bijvoorbeeld over waken dat ze voldoende fit en uitgerust achter het stuur zitten, werkgevers kunnen zorgen voor haalbare rittenschema's en een correct onderhoud van het vrachtwagenpark. Enkele maanden na de ondertekening volgt een zelfevaluatie. Als daaruit blijkt dat ze hun engagementen in de praktijk

brengen, krijgen ze het Truckveilig-label toegekend. Dat is het geval voor 50 van de in totaal 80 bedrijven en 4.412 van de 5.798 chauffeurs die vorig jaar het charter hebben ondertekend. Vier bedrijven werden op 1 maart 2018 omwille van hun bijzondere engagement in de bloemetjes gezet tijdens de jaarlijkse uitreiking van de Transport & Logistics Awards: Transport Joosen NV (Antwerpen, 200 chauffeurs), Cotra NV (Wijnegem, 41 chauffeurs), Essers NV (Genk, 1.600 chauffeurs) en Claes-Verwimp bvba (Lichtaart, 12 chauffeurs).



Het voorbije jaar heeft de VSV een vernieuwd aanbod verkeersveiligheid voor bedrijven en organisaties uitgewerkt. Het VSV-aanbod voor bedrijven richt zich enerzijds op werkgevers en werknemers uit de transportsector, en anderzijds op alle werkgevers en alle werknemers en hun woon-werkverkeer. Een belangrijk onderdeel van een gestructureerd preventieplan is het educatieve en opleidingsluik. Het uitbreiden en promoten van een structureel opleidingsaanbod (ruimer dan de huidige vakbekwaamheid) voor bedrijven en werknemers zal hiertoe bijdragen.

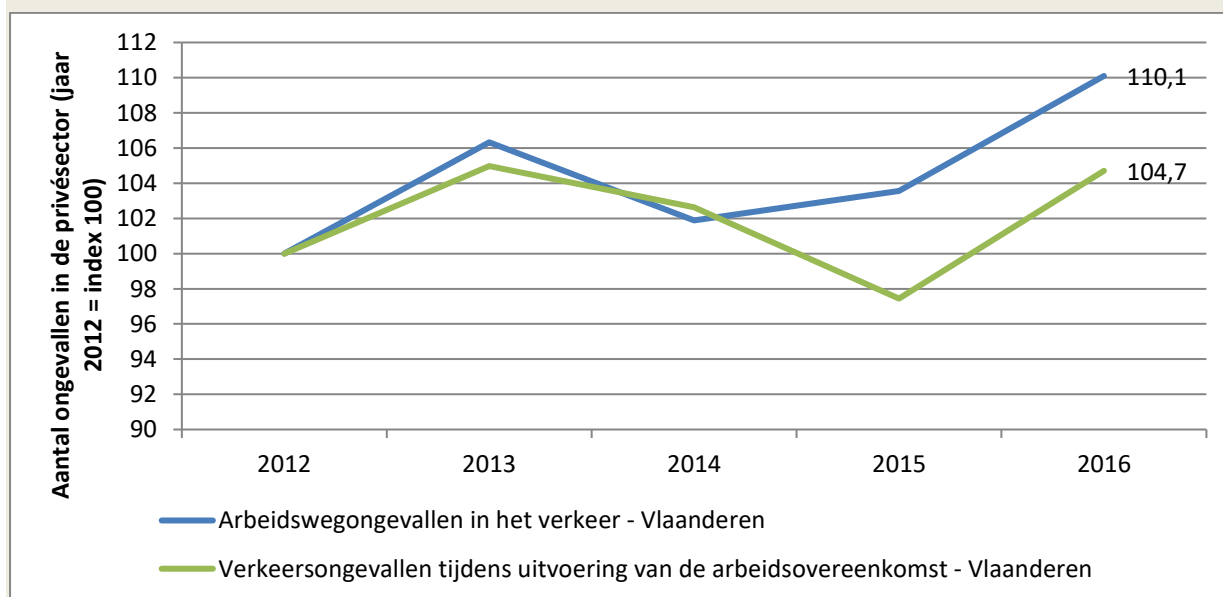
Het voorbije jaar zette de VSV sterk in op de ontwikkeling en organisatie van workshops verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit in bedrijven, en dit over diverse verkeersveiligheids- en mobiliteitsgerichte thema's. Voor opleidingen die de VSV niet zelf aanbiedt, wordt doorverwezen naar de mogelijke aanbieders (cf. rijvaardigheidscentra, rijsscholen,...). Voor werknemers van **maatwerkbedrijven** hebben we de opleiding **"Mobiel en veilig in het verkeer"**, die dieper ingaat op verkeerskennis en -attitudes, en oefenen we op fiets- en verkeersvaardigheden.

Omdat het aantal ongevallen bij fietspendelaars piekt, hebben we ons sensibiliseringsaanbod verruimd voor deze doelgroep. De interactieve workshop "Met de fiets naar het werk" focust op veilig fietsen met een veilige fiets, de praktijkgerichte workshop "Ready to bike" legt de link tussen theorie en praktijk op en rond het terrein van het bedrijf en staat stil bij conflictpunten. Onze demo e-bike wil werknemers in veilige omstandigheden laten proefrijden alvorens over te gaan tot de aankoop van een elektrische fiets.

Safe2work organiseert naast workshops ook sensibiliseringsacties in samenwerking met de VSV-vrijwilligerswerking. Om werknemers te sensibiliseren over het risico van afleiding, waaronder de smartphone in de wagen, ontwikkelde de VSV met de steun van de Vlaamse overheid een volledig nieuw virtual reality-platform, de **VR-Mobiel**. Daarmee kun je je reactievermogen testen achter het stuur van een rijdende auto terwijl je te maken krijgt met allerlei aandachtsafleiders. Het voorbije jaar werd een tweede **tuimelwagen** aangekocht om nog meer bedrijven en organisaties te kunnen sensibiliseren over het nut van de veiligheidsgordel. In 2017 waren de VSV-vrijwilligers 138 dagen op pad met de tuimelwagen. We voorzien drie interactieve methodieken rond de dode hoek om werknemers te sensibiliseren; de **VR-brillen dode hoek**, een **praktijkoefening met vrachtwagen** en de workshop “**Val op in het verkeer**”.

Het langdurig engagement en de prijs schrikt bedrijven af om een coaching traject verkeersveiligheid aan te gaan. We stellen vast dat er meer nood is aan kortdurende **opleidingen** om bedrijven te ondersteunen om verkeersveiligheid op te nemen in de veiligheidsplannen. Daarom zetten we meer in op vraaggerichte opleidingen voor preventieadviseurs.

Aangezien arbeidswegongevallen (ongevallen die zich voordoen op de weg naar en van het werk) en verkeersongevallen tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst in 2016 gestegen zijn (zie figuur 27), blijft dit een aandachtspunt.



Bron: <https://fedris.be/nl/professional/privesector/statistieken/statistisch-jaarverslag> (03/05/2018)

Figuur 27: Evolutie van het aantal arbeidswegongevallen in het verkeer en het aantal verkeersongevallen tijdens uitvoering van de arbeidsovereenkomst in de privésector in Vlaanderen.

B. Jaarprogramma 2018-2019

Tijdens het jaarprogramma 2018-2019 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 en aanvullende coaching**), in het bedrijfsleven (**Safe2work, enz.**) en in afstemming met andere overheden (**vereenvoudiging en modernisering wegcode**) worden alvast de werkzaamheden voortgezet. Verder worden initiatieven zoals de **Dag van de Motorrijder** opnieuw georganiseerd (4^e editie is voorzien op zondag 31 maart 2019). Aan de coaching in verband met het SAVE-charter wordt in 2018 een vervolgtraject gekoppeld voor 16 gemeentebesturen uit de provincie Antwerpen. In samenwerking met de provincie Antwerpen in het kader van het ZERO-label bekijkt een verkeersveiligheidsexpert, vanuit een analyse van het huidige beleid rondom verkeersveiligheid, hoe voorgestelde acties en maatregelen op het terrein kunnen worden uitgevoerd. Na 2018 zullen opnieuw 10 à 15 nieuwe gemeenten dit traject starten. Deze coaching kadert bijgevolg in een samenwerking tussen OVK-SAVE – de VSV en provincie Antwerpen.

De campagne 'Fiets Wijs!' wil ook in 2018 de sportieve en recreatieve fietsers in Vlaanderen verder sensibiliseren om mee te bouwen aan een verkeersveilig Vlaanderen. Naast een publiekscampagne en de aanwezigheid op evenementen zal de vzw een eventlabel voor organisatoren van fietsevenementen ontwikkelen. Organisatoren mogen dit dragen wanneer zij aantonen dat alle facetten van 'wijs fietsen' in het DNA van hun organisatie zit.

B2. Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

Aangezien Truckveilig al een tijdje loopt (2012) en het animo wat afneemt, is er nood aan vernieuwing. Samen met de transportsector bekijken we hoe we de sector inhoudelijk kunnen ondersteunen via het Beloofd! - concept. De laatste Truckveilig-labels worden in 2019 uitgereikt. Om die reden zullen we ook niet inzetten op een Verkeersveilig charter.

We zetten in 2019 verder in met Safe2Work op opleiding en sensibilisering van werknemers. Hiervoor werken we continu aan een uitbreiding en update van het aanbod.

Gezien de matige interesse bij bedrijven wordt de coaching verkeersveiligheid bij bedrijven stopgezet. We merken echter dat meer en meer preventieadviseurs deelnemen aan onze opleiding verkeersveiligheid in samenwerking met PREBES. Hierop zullen we dan ook meer inzetten in 2019.

2.6 Status van uitvoering van de maatregelfiches uit het verkeersveiligheidsplan

Betekenis kleurcode:

op schema

kleine afwijking

grote afwijking/bij te sturen

gerealiseerd

stopgezet / uitgesteld



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

		Status	Toelichting
Fiche 1	Informeren		Acties op schema
Fiche 2	Sensibiliseren		Acties op schema
Fiche 3	Kwalitatieve educatie		Acties op schema
Fiche 4	Levenslang leren		Acties op schema
Fiche 5	Medische rijgeschiktheid		Lichte afwijking op voorziene timing: De werkgroep heeft de voorziene ruime taak opgesplitst in deelprojecten (hierover werd gerapporteerd op de stuurgroep VHV eind 2017), met o.m. uitwerking van een casestudie over de rijgeschiktheid van bestuurders met gediagnosticeerde diabetes.
Fiche 6	Kwalitatieve rijopleiding		Meeste aanpassingen aan rijopleiding cat. B zijn gerealiseerd. Momenteel gaat alle aandacht uit naar de operationalisering van het terugkommoment.

Fiche 7	Vakbekwaamheid & nascholing		Acties op schema
Fiche 17	Dode hoek		Acties op schema: nieuwe leerlijn (vermijden van de dode hoek door achter het voertuig te blijven), inzet virtual reality-brillen dode hoek
Fiche 20	Alternatieve leermaatregelen		Lichte afwijking op voorziene timing: Cross Border systeem moet selectie van de kandidaten mogelijk maken.

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

		Status	Toelichting
Fiche 8	Verkeersveiligheidsaudits en inspecties		Acties op schema
Fiche 9	Vergevingsgezinde wegen		Meeste acties op schema; bij te sturen acties: update handboek vergevingsgezinde wegen & versneld inzetten op problemen en inbreuken op vlak van vergevingsgezindheid van bestaande infrastructuur (midden 2018)
Fiche 10	Onderhoud weginfrastructuur		Acties op schema
Fiche 11	Zichtbaarheid		Meeste acties op schema; bij te sturen actie: versneld inzetten op aanpassen niet conforme oversteekplaatsen
Fiche 12	Consistente snelheidsregimes/bevordering leesbaarheid weg		Meeste acties op schema; kleine afwijking: verbetering leesbaarheid van de weg (infrastructurele mogelijkheden op vlak van weg en omgeving bundelen) & aanpassing plaatsingsvoorwaarden

Fiche 13	Veiligere verkeerslichten/ verkeerslichtenregeling		Acties op schema
Fiche 14	Aanpak gevaarlijke punten/ wegsegmenten		Acties op schema
Fiche 15	Scheiden/ontvlechten verkeersstromen		Acties lopende: aanleg fietssnelwegen, wegwerken 'missing links', het investeringsbudget voor de fiets stijgt tot € 110 miljoen in 2018.
Fiche 16	Voertuigtechnologie- Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA		Acties op schema
Fiche 17	Dode hoek		Meeste acties op schema: toepassing toolbox, opleiding dode hoek, opvolging voertuigtechnologie; kleine afwijking: uitbreiding spiegelaafstelplaatsen

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

		Status	Toelichting
Fiche 18	Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen		Acties op schema
Fiche 19	Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles		Acties op schema

Fiche 20	Alternatieve leermaatregelen		Lichte afwijking op voorziene timing: Cross Border systeem moet selectie van de kandidaten mogelijk maken.
Fiche 21	Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) - trajectcontrole		Lichte afwijking op schema: lopende gesprekken tussen het AWW en de contractant om hieraan te remediëren; bij te sturen: Uitbreiding trajectcontrole op autosnelwegen

Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

		Status	Toelichting
Fiche 22	Beleidsrelevant onderzoek		Uitvoering onderzoeksagenda vertraagd, opstart in 2018
Fiche 23	Evaluatie en monitoring		Lichte afwijking: uitvoeren structurele analyses voor, tijdens en na beleidsmaatregelen; bij te sturen: opzetten monitoringtool

Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

		Status	Toelichting
Fiche 24	Engagement		Meeste acties op schema; lichte afwijking: bevorderen veiligheidscultuur in verenigingsleven
Fiche 25	Verkeersveiligheidscultuur bedrijven		Meeste acties op schema; lichte afwijking: uitbreiding spiegelafstelplaatsen; bij te sturen: verdere uitbreiding verkeersveiligheidscharter