

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

20 januari 2009

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heren Carl Decaluwe en Jan Peumans –

houdende de invoering van een verkeersongevallenanalyse

AMENDEMENT

Zie:

343 (2004-2005)

- Nr. 1: Voorstel van decreet
- Nr. 2: Verslag over hoorzitting

AMENDEMENT Nr. 1

**voorgesteld door de heren Jan Peumans,
Carl Decaluwe en Eloi Glorieux**

Voorstel van decreet

**De tekst van het voorstel van decreet vervangen door
wat volgt:**

“Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° afloopafhankelijke basisregistratie: registratie met als doelstelling statistische informatie te bekomen, afhankelijk van de afloop van het ongeval;*
- 2° verkeersongevallenanalyse: diepgaande analyse van verkeersongevallen met als doelstelling het bekomen van bijkomende informatie;*
- 3° weg- en verkeerskenmerken: omgevingskenmerken zoals het soort kruispunt of rondpunt, eenrichtingsverkeer, wegwerkzaamheden, verkeerssignalisatie (verkeersborden en wegmarkeringen), verkeersintensiteit, handhaving;*
- 4° onderregistratie: registratie die minder dan het werkelijk aantal voorvallen en gegevens weergeeft;*
- 5° gewestweg: weg waarvan het Vlaamse Gewest wegbeheerder is;*
- 6° verkeersongeval met dode: een ongeval op de openbare weg waarbij minstens één voertuig betrokken is en waarbij iemand overlijdt binnen de 30 dagen;*
- 7° verkeersongeval met zwaargewonde: elk ongeval op de openbare weg waarbij minstens één voertuig betrokken is en waarbij minstens één gekwetste valt die langer dan 24 uur in het ziekenhuis wordt opgenomen;*
- 8° verzekeringsonderneming: onderneming die verzekeringsovereenkomsten afsluit, zoals bepaald in artikel 1 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst;*

9° expositiemaat: basisdata over de bevolking, verkeersintensiteit, het soort verkeer en het rijgedrag (bijvoorbeeld het wagenpark, de bevolkingscijfers, de doorstroming, het rijgedrag (dronkenschap, helm enzovoort));

10° handhavingstatistiek: statistische gegevens over aspecten van handhaving (flitspalen, alcoholcontroles enzovoort).

Artikel 3

De Vlaamse Regering bepaalt voor elke categorie van ongeval op een gewestweg welke gegevens moeten worden geregistreerd bij een afloopafhankelijke basisregistratie.

De Vlaamse Regering vermijdt onderregistratie. De Vlaamse Regering legt de regels vast voor het aanleveren van informatie door lokale en federale politie. De Vlaamse Regering legt de regels vast voor het aanleveren van informatie door verzekeringsondernemingen, ziekenhuizen en eerstelijns hulpverleners.

De Vlaamse Regering stelt verkeersongevallenstatistieken vast. Voor de studie en interpretatie van deze statistieken worden de verkeersongevallengegevens verbonden met handhavingstatistieken en expositiematen.

Artikel 4

Bij verkeersongevallen met doden en zwaargewonden en op zones en trajecten die op basis van objectief cijfermateriaal als gevaarlijk worden beschouwd, wordt aanvullend aan de basisregistratie een gedetailleerde verkeersongevallenanalyse uitgevoerd.

Hiertoe worden de verslagen van de gerechtelijke verkeersdeskundigen op een uniforme wijze opgesteld en in een geanonimiseerde databank opgenomen voor onderzoeks- en beleidsdoelstellingen.

De Vlaamse Regering coördineert de verkeersongevallenanalyse.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud en de vorm van de verkeersongevallenanalyses.

Deze verkeersongevallenanalyse maakt deel uit van het mobiliteitsrapport van de MORA bedoeld in artikel 55, §8, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, en

in de jaarlijkse verslagen en het vijfjaarlijkse mobiliteitsrapport, bedoeld in artikel 5, §6, van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Artikel 5

De Vlaamse Regering maakt het mogelijk verkeersongevallengegevens samen te brengen in een Grootchalig Referentie Bestand (GRB) met weg- en verkeerskenmerken, zoals bedoeld in het decreet van 16 april 2004 houdende het Grootchalig Referentie Bestand.

Artikel 6

Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.”.

VERANTWOORDING

Algemene verantwoording

Het is een maatschappelijke verantwoordelijkheid om te streven naar een maximale verkeersveiligheid. Dat impliceert dat ook voor het wegbeheer de decreetgever zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid moet nemen, door zoveel mogelijk te streven naar maatregelen inzake verkeersveiligheid.

Volgens sommige studies zijn verkeersongevallen voor bijna 70% te wijten aan rijgedrag en voor 27% aan de verkeersinfrastructuur. Dit betekent dan ook dat de wegbeheerder preventief kan optreden. Wanneer bijvoorbeeld blijkt dat op een bepaalde plaats nachtelijke verkeersongevallen niet te wijten waren aan het rijgedrag of het voertuig maar aan de verlichtingsomstandigheden, dan dient de wegbeheerder bij te sturen op dat vlak. Een slechte verkeerssituatie kan dus leiden tot gevaarlijk rijgedrag. En omgekeerd kan een aangepaste weginfrastructuur een positieve invloed hebben op het rijgedrag.

Rond het prioritair stellen van de verkeersveiligheid is de jongste jaren een ruime eensgezindheid ontstaan in Vlaanderen. Daarbij zijn – ook minder populaire – maatregelen noodzakelijk, die vooral inspelen op de verkeersinfrastructuur, de handhaving en het gedragspatroon van de verkeersdeelnemer.

Net als uit fouten kan men ook leren uit verkeersongevallen. Daarom kan structurele analyse van verkeersongevallen een belangrijke basis zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het is daarom noodzakelijk dat de registratie van en de statistieken over verkeersongevallen betrouwbaarder worden en sneller ter beschikking worden gesteld van de betrokken administratieve diensten dan tot op heden het geval is.

De aard en de oorzaken van de verkeersongevallen worden alsnog niet of slechts beperkt geïnventariseerd. Hiertoe is de verkeersongevallenanalyse het nuttige instrument bij uitstek.

Momenteel wordt een ongevalanalyse bijna uitsluitend ter beantwoording van de juridische schuldvraag uitgevoerd en slechts zeer beperkt vanuit preventieoogpunt. Een systeem van gedetailleerde ongevalanalyse is dan ook wenselijk bij elk verkeersongeval met doden en/of zwaargewonden en op zones en trajecten die op basis van objectieve criteria als gevaarlijk worden beschouwd. Het zou tot de standaardprocedures moeten behoren dat de oorzaak opgespoord wordt en er uitgezocht wordt of de verkeerssituatie in de omgeving van het ongeval onveilig is, en hoe de weginrichting kan worden aangepast opdat een gelijksoortig ongeval vermeden kan worden. Uit een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat ons land inzake verkeersongevallenanalyse achterstand heeft opgelopen ten opzichte van de meeste Europese landen. Een steunpunt voor beleidsrelevant onderzoek kan op basis van de verzamelde gegevens een handboek opmaken om tot een uniforme verkeersongevallenanalyse te komen.

Ook op federaal niveau is er een parlementair initiatief inzake verkeersongevallenanalyse. Uit de bespreking van het voorstel van resolutie in kwestie ‘betreffende de oprichting van een Instituut voor Verkeersongevallenanalyse’ blijkt echter dat verschillende leden van de Kamer zelf twijfelen of een dergelijk instituut Belgisch moet zijn. Men haalt volgende redenen aan: het verschillende profiel inzake mobiliteit en verkeersveiligheid van beide landsdelen; het feit dat de gewesten reeds bevoegd zijn voor de belangrijkste weginfrastructuur; en de op til staande regionalisering van verkeersveiligheid die door alle Vlaamse meerderheidspartijen wordt ondersteund (*Parl. St. Kamer DOC 51 1882/003*, p. 8-13). De analyse van verkeersongevallen bevindt zich sowieso in een grensgebied tussen federale en gewestelijke bevoegdheden, aldus toenmalig federaal minister Renaat Landuyt (*Parl. St. Kamer DOC 51 1882/003*, p. 13).

Uit recent onderzoek blijkt dat er een structureel probleem is van onderregistratie. De huidige gegevens zijn enkel gebaseerd op politiegegevens. Er zou dan ook beter samengewerkt moeten worden met de federale en lokale politiediensten, met de ziekenhuissector en de gezondheidssector in het algemeen en met de sector van verzekeraars. Men verwijst hiervoor naar het Zweedse voorbeeld van het Strada-systeem.

Het verdient aanbeveling niet te wachten op de federale overheid, maar als Vlaamse Regering zelf reeds akkoorden af te sluiten met politie, verzekeringsondernemingen, ziekenhuizen en eerstelijns hulpverleners. Dit is slechts de uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord 2004-2009: “De verkeersongevallenregistratie en -statistieken zullen betrouwbaarder en sneller ter beschikking worden gesteld van de betrokken administraties. Daartoe zal er samengewerkt worden met de federale en lokale politiediensten, met de ziekenhuissector en de gezondheidssector in het algemeen.” (*Parl. St. Vl. Parl. 2004*, nr. 31/1, p. 78).

Deze keuze voor eigen verkeersongevallenstatistieken is bovendien gebaseerd op eerdere beslissingen: in het Vlaams Regeerakkoord wordt gepleit voor “(d)e organisatie en uitbouw van een eigen beleid voor de statistiek” (p. 98). In de beleidsnota Mobiliteit staat: “Naast de verkeersveiligheid kan de regionalisering ook andere aspecten van het mobiliteitsbeleid ten goede komen. (...) Een regionalisering geeft het Vlaamse Gewest directer toegang tot een aantal statistische

gegevens die nuttig en onontbeerlijk zijn om het mobiliteitsbeleid te bepalen en/of bij te sturen (cf. ongevallengegevens)” (*Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 131/1, p. 82*).

Vlaanderen is nu reeds bevoegd voor het voeren van een statistiekbeleid op voorwaarde dat het de regels van de geheimhouding respecteert, in partnerschap met het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) en het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). (Zie de resolutie van 3 maart 1999 betreffende het tot stand brengen van meer coherente bevoegdheidspakketten in de volgende staatshervorming.) Hiervoor moet Vlaanderen echter samenwerken met het NIS, hetgeen niet altijd vlot verloopt. Dat blijkt uit de beleidsbrieven Mobiliteit van de laatste jaren, waar wordt erkend dat ondanks afspraken en een ondertekend contract de ongevallengegevens van 2003 en 2004 nog niet zijn aangeleverd (*Parl. St. VI. Parl. 2006-07, nr. 995/1: Beleidsbrief Mobiliteit – Beleidsprioriteiten 2006-2007, p. 17*).

Het huidige systeem van verkeersongevallen werkt dan ook erg traag. De datastroom verloopt momenteel als volgt: via het invullen van het verkeersongevallenformulier (VOF) van lokale en federale politie naar de Data Warehouse (DAWA) van de federale politie (federale overheidsdienst (FOD) Binnenlandse Zaken) en dan naar het NIS (FOD Economie). Op basis van deze cijfers publiceert het BIVV ten slotte ongevalstatistieken.

Eveneens zouden aan de gemeenten meer middelen voor infrastructuur of middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds kunnen worden toegekend wanneer ze via hun politiezones zorgen voor een goede registratie van ongevallen. Op dit ogenblik worden de politiezones beloond bij een daling van het aantal ongevallen, op basis van het Verkeersveiligheidsfonds. Dit kan perverse effecten hebben wat de registratie van ongevallen betreft. (Hoorzitting over verkeersongevallenanalyse op 13 maart 2006: *Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 343/2, p. 11*)

De Vlaamse Regering zou daarom in overleg met de federale overheid een kader moeten uitwerken waarbij een goede ongevallenregistratie en -analyse mee in rekening wordt gebracht bij de verdeling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds over de politiezones, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 19 december 2005 betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid.

Artikelsgewijze verantwoording

Artikel 3

De inventarisatie van de aard en de oorzaak van een ongeval is onontbeerlijk om als wegbeheerder te kunnen inspelen op de verkeersinfrastructuur. De oprichting van een geïnformateerde kruispuntgegevensbank met alle gegevens over verkeersongevallen is hierbij essentieel. Belangrijk is dat de gegevens op een uniforme manier worden verzameld. Daartoe dient de Vlaamse Regering de nodige initiatieven te ontwikkelen.

Volgende categorieën van ongevallen worden onderscheiden:

- (i) verkeersongeval met dode;
- (ii) verkeersongeval met zwaargewonde;
- (iii) verkeersongeval met lichtgewonde – hieronder verstaat men elk ongeval op de openbare weg waarbij minstens één voertuig betrokken is en waarbij minstens één gekwetste valt op wie de bepaling van dodelijk of zwaargewonde niet van toepassing is;
- (iv) verkeersongeval zonder gewonden, met materiële schade waarbij een voertuig weggesleept moet worden;
- (v) verkeersongeval zonder gewonden, met materiële schade waarbij het voertuig niet weggesleept moet worden;
- (vi) andere verkeersongevallen.

De Vlaamse Regering maakt hierbij gebruik van haar impliciete bevoegdheden zoals bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.¹ Het Vlaams Parlement acht dit noodzakelijk met het oog op het ten volle, doordacht en efficiënt uitoefenen van haar bevoegdheden inzake openbare werken, mobiliteit en verkeersveiligheid.

Artikel 4

Ook bij ongevallen zonder doden en zwaargewonden is registratie en gedetailleerde analyse interessant. Een beperking tot ongevallen met doden of zwaargewonden zou statistisch te weinig significant zijn. Bovendien kan het ook nuttig zijn om andere ongevallen, met materiële schade maar zonder lichamelijke schade, te analyseren, bijvoorbeeld op plaatsen waar vaak ongevallen voorkomen. (Hoorzitting over verkeersongevallenanalyse op 13 maart 2006: *Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 343/2, p. 5 en p. 21*)

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud en de vorm van de verkeersongevallenanalyses, teneinde te komen tot een goed wegbeheer. Onder het wegbeheer verstaat men de proportionering en inrichting van de openbare weg, met inbegrip van het vastleggen van de aanvullende verkeersregels.²

De inhoud van deze verkeersongevallenanalyse omvat minstens de aard en de oorzaak van het ongeval en de bestaande verkeersinrichting en handavingsinspanningen.

Op basis van deze gegevens worden aanbevelingen geformuleerd.

¹ Artikel 10. De decreten kunnen rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid.

² Bijvoorbeeld: in arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004 stelde het Arbitragehof dat de in artikelen 2, 2bis en 3, van de wegverkeerswet bedoelde aanvullende reglementen tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

Verkeersongevallenstatistieken zijn de verantwoordelijkheid van de Studiedienst van de Vlaamse Regering, de coördinatie en uitvoering van gedetailleerde analyses kan gebeuren door een bestaand of nieuw op te richten steunpunt voor beleidsrelevant onderzoek.

Ook voor het gebruik van de verslagen van de gerechtelijke verkeersdeskundigen van de parketten maakt de Vlaamse Regering gebruik van haar impliciete bevoegdheden zoals bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 5

Voor de eenduidige plaatsbepaling is het gebruik van nieuwe technologieën aangeraden (bijvoorbeeld gps in politiewagens).
