ARCHIEF
VLAAMSE RAAD
TERUGBEZORGEN

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994 1 MAART 1994

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren J. Ansoms, J. De Mol, R. Van Hooland en H. Van Dienderen –

betreffende maatregelen tot het bevorderen van de verkeersveiligheid

VERSLAG

namens de Commissie-voor Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer R. Van Hooland

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer E. Beysen.

Vaste leden : de heren J..Ansoms, J. De Seranno, M. Didden, F. Ghesquière en T. Van Parys ;
de heren M. Bartholomeeussen, J. De Mol, J. Leclercq en A. Schellens ;
de heren E. Beysen, M. Cordeel en V. Vautmans ;
de heer W. Verreycken ;
de heer R. Van Hooland ;
de heer H. Van Dienderen.

Plaatsvervangers :
de heren G. Cardoen, J. Lenssens, K. Pinxten, E. Vankeirsbilck en M. Van Peel ;
de heren L. Hancké, W. Seeuws, G. Swennen en J. Vande Lanotte;
de heren H. De Croo, J. Laverge en F. Vermeiren ;
de heer F. Wymeersch ;
de heer H. Schiltz ;
de heer L. Barbé.

zie:
464 (1993-1994)
– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN.

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op haar vergadering van 23 februari 1994 het hoger vermeld voorstel van resolutie besproken en goedgekeurd.

Conform artikel 18, 2° en 3° van het Reglement van Orde heeft dit voorstel van resolutie voorrang op het gelijkaardige voorstel van resolutie van de heren E. Beysen en V. Vautmans met betrekking tot het beoordelen van de verkeersveiligheid (498 (1993-1994) – Nr. 1). Beide voorstellen van resolutie worden conform het reglement in samenhang besproken en de tekst van het voorstel 464/nr 1 wordt als basis van de bespreking genomen.

In de loop van het jaar 1993 onderzocht de Commissie deze problematiek via een drietal hoorzittingen : op 1 februari 1993 hoorde zij een delegatie van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde, op 31 maart 1993 ontving zij een delegatie van de „Belgische federatie van aannemers" en op 5 juli 1993 hoorde zij een afvaardiging van de Rijkswacht (bijlage 1). Na deze besprekingen bezocht de Commissie twee doortochtenprogramma's in de streek van Aarschot. Ter voorbereiding van de redactie van een unanieme resolutie vergaderde de Commissie op 10 en 24 november 1993.

Op deze vergaderingen was de Commissie het reeds eenparig eens geworden over het beschouwend gedeelte van het voorstel, luidend als volgt :

„De Vlaamse Raad

– gehoord hebbende vertegenwoordigers van de Vlaamse stichting voor Verkeerskunde, afgevaardigden van de Federatie voor Wegenbouwers en deskundigen van de Rijkswacht ;

– gelet op de aanhoudende en onaanvaardbare onveiligheid op de wegen, onder andere uitgedrukt in het hoge aantal dodelijke verkeersslachtoffers en het grote aantal zwaar- en lichtgewonden, niettegenstaande het aantal verkeersslachtoffers op jaarbasis daalt, onder meer ten gevolge van de inspanningen van de overheid op alle bevoegdheidsniveaus ;

– gelet op het feit dat de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers), niettegenstaande de verbeteringen van de laatste jaren, een bijzonder kwetsbare groep blijven onder meer omwille van een onaangepaste infrastructuur en een nog ontoereikende reglementering ten behoeve van deze categorie van kwetsbare weggebruikers, omwille van het toenemende agressieve rijgedrag van automobilisten alsmede omwille van hun eigen gedrag in het verkeer ;

– gelet op het feit dat de wegeninfrastructuur, als erfenis uit het verleden, op verschillende plaatsen gebieken vertoont (bijvoorbeeld onveilig ingerichte kruispunten, auto-gerichte doortochten, onveilige op- en afritten van autowegen (weefzones), onveilig uitgevoerde bochten, verwarrende bewegwijzering, viervakswegen met gelijkgrondse kruisingen, het ontbreken van vrijliggende fietspaden en hindemisvrije voetpaden, en dergelijke meer), die aanleiding geven tot ongevallen ;

– gelet op het toekomstplan "Vlaanderen-Europa 2002„, dat het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen met 40 percent wil doen verminderen tegen het jaar 2002 en deze doelstelling slechts haalbaar is met bijzonder zware inspanningen ;

– gelet op de grote behoefte aan verkeerskundige opleiding, bijscholing en permanente vorming van de bevoegde

ambtenaren van alle bestuurlijke niveaus, op de totale afwezigheid van wetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen met betrekking tot de verkeersonveiligheid, alsmede op de karige middelen die de Vlaamse Stichting Verkeerskunde toegewezen worden om al deze opdrachten te vervullen ;

– gelet op het feit dat de verkeerswetgeving op verschillende punten moet bijgestuurd worden in functie van de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers ;

– gelet op het feit dat een efficiënt en effectief handhavingsbeleid op verschillende punten ontbreekt (bijvoorbeeld controles van rijkswacht en politie, seponeringen) ;

– gelet op de vaststelling dat zowat 90 percent van het Vlaamse wegennet wordt beheerd door de gemeenten en dat 45 percent van alle verkeersslachtoffers in Vlaanderen vallen op het gemeentelijke wegennet ;

– gelet op het roekeloze rijgedrag van automobilisten dat vaak zijn oorzaak vindt in het jachtige levensritme en in het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen ;

– vaststellende dat een samenhangend mobiliteitsbeleid vooralsnog ontbreekt, waardoor het individueel autogebruik blijft stijgen en dat het gebruik van veel te snelle wagens wordt gestimuleerd door de gevoerde reklame ;

– gelet op de negatieve persoonlijke, sociale, psychische en materiële gevolgen, die de verkeersonveiligheid voor de samenleving heeft ;"

Op de vergadering van 25 januari 1994 wordt ten slotte een tekst besproken, die als voorstel van resolutie aan de voltallige Vlaamse Raad kan worden voorgelegd. Deze tekst is het resultaat van de voorafgaande hoorzittingen en besprekingen en wil de synthese zijn van de voorstellen die door de fracties zijn ingediend.

Over de preambule was er reeds eensgezindheid bereikt. Over het voorgestelde beschikkend gedeelte was het mogelijk om tot eensgezindheid te komen.

Een lid stelt dat de resolutie niet in het vage mag blijven, maar concrete aanbevelingen aan de Vlaamse regering moet formuleren. Daarom stelt hij voor om vier punten aan de voorgestelde tekst toe te voegen :

– er moet verwezen worden naar de rol van de gemeenten ;

– de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde moet een duidelijke taak krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid ;

– er moet een regelmatig verslag komen bij de Vlaamse Raad over de verkeersveiligheidsprojecten ;

– een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is nodig om het individueel autogebruik af te remmen.

Het beschikkende gedeelte wordt vervolgens punt per punt besproken.

Punt 1

„bij prioriteit een samenhangend project te lanceren tot versnelde aanpassing van de wegeninfrastructuur, onder meer door het versnellen van de programma's en het verhogen van de budgettaire middelen voor doortochten, veilige fietspaden, verkeersremmers en ronde punten, en door het wegwerken van bepaalde en bekende structurele gebreken van de infrastructuur ;"

Hierover bestaat er binnen de commissie eensgezindheid.

Punt 2

„het gebruik van alcohol en drugs in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder preventief en effectiever tegen te gaan of te doen bestrijden, voorzover zij daarvoor ook bevoegd is ;”

Ook over dit punt is de Commissie het eenparig eens.

Punt 3

„in de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur de federale minister van Verkeerswezen’en van Overheidsbedrijven onophoudelijk aan te zetten tot een effectief en efficiënt beleid inzake verkeerswetgeving, -reglementering en -handhaving ;”

Een lid zegt dat er een duidelijk onderscheid moet zijn tussen de materies waarvoor het gewest bevoegd is en de federale aangelegenheden, Bovendien gaat het bij de produktnormering voor personenwagens om een Europese aangelegenheid, waarbij de federale regering voorstellen moet doen aan de Europese Commissie. Hij stelt daarom voor dat er een bepaling aan dit punt zou worden toegevoegd waarin wordt gesteld dat de federale regering er op Europees niveau moet op aandringen dat er maatregelen genomen zouden worden om maximale vermogen-tot-gewichtratio’s voor te stellen en er ook moet pleiten voor de invoering van snelheidsbegrenzers bij personenwagens. Het lid stelt dat het veel te groot vermogen en de te hoge topsnelheid van vele automodellen immers mede aan de basis liggen van de verkeersonveiligheid.

Een ander lid is van oordeel dat dit laatste in feite rechtstreeks aan de grote auto-assemblagebedrijven in, België kan worden gevraagd. De resolutie zou zich dan ook niet uitsluitend tot de gewestelijke of de federale overheid mogen richten, maar ook tot de auto-industrie. De automobielsector moet er toe worden aangezet om het element snelheid achterwege te laten bij de reclame voor personenwagens.

Een lid zegt niet akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde nieuwe formulering. Het is niet aan de overheid om stringente produktnormen op te leggen in deze nijverheidstak.

Over punt 3 is er in de Commissie geen eenparigheid.

Punt 4

„de inspanningen voor de mobiliteitseducatie in het onderwijs en in de socio-culturele sector aan te moedigen.”

.,Hierover is de Commissie het eens.

Punt 5

„de gemeenten’aan te moedigen, door financiële en andere stimuli, tot het voeren van een effectief en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid ;”

Enkele leden wijzen er op dat het inderdaad belangrijk is dat er gewezen wordt op de rol van de gemeenten bij het verkeersveiligheidsbeleid.

Een lid stelt dat in dit verband ook moet gewezen worden op de verkeersconvenanten die het Vlaamse Gewest met de gemeenten afsluit. Er wordt voorgesteld de teksten van die convenanten als bijlage bij het verslag te voegen.

Over dit punt is de Commissie het verder eenparig eens.

Punt 6

„De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde van dichtbij te betrekken bij de realisatie van de doelstellingen van het toekomstplan "Vlaanderen-Europa 2002„ inzake verkeersveiligheid. In het perspectief daarvan moeten de werkingsmiddelen van de Sichting stapsgewijze opgetrokken worden tot tenminste 0,5 procent van het totale bedrag van het fysisch investeringsprogramma van de wegen, en dit ten laatste tegen 1997 ;"

Een lid zegt ermee akkoord te zijn dat de middelen voor de Stichting voor Verkeerskunde worden opgetrokken. Maar het is volgens hem beter dat er een absoluut bedrag wordt voorgesteld, in plaats van een percentage van het bedrag dat voor het fysisch investeringsprogramma wordt uitgetrokken. Hij vreest namelijk dat dat investeringsprogramma in de loop van de komende jaren zal verminderen, zodat ook de steun aan de Stichting achteruit zal gaan.

Een ander lid zegt dat het percentage van 0,5 procent niet willekeurig gekozen is. Het is een algemene norm om bij begrotingen voor investeringen een half procent uit te trekken voor de kwaliteitszorg. De Stichting voor Verkeerskunde is in feite verantwoordelijk voor de kwaliteitszorg met betrekking tot het wegverkeer. Het lid zegt ook dat het budget voor het fysisch investeringsprogramma in de loop van de volgende tien jaar zeker niet zal verminderen. De achterstand bij het onderhoud van de wegen is zo groot dat er nog gedurende vele jaren een budgettaire inspanning voor zal moeten worden gedaan.

Een volgende spreker zegt er niet mee te kunnen instemmen dat er wordt gepleit voor een verhoging van het budget van de Stichting. De Vlaamse regering moet zelf kunnen bepalen of een verhoging van de middelen voor de Stichting opportuun is. De Vlaamse Raad moet dit niet dwingend aan de regering opleggen.

Over dit punt is de Commissie het dus niet eens.

Punt 7

„jaarlijks, voorafgaand aan de bespreking van de begroting van openbare werken en vervoer, een gedetailleerd verslag voor te leggen aan de Vlaamse Raad betreffende de veiligheidsprojecten die in het voorbije jaar zijn gerealiseerd op het wegennet, beheerd door het Vlaamse Gewest ;"

De Commissie is het er mee eens dat een jaarlijks verslag wordt voorgelegd.

Een lid is van oordeel dat in de begroting ook duidelijk moet blijken welke middelen er specifiek aan verkeersveiligheid worden besteed. Dit moet in afzonderlijke basisallocaties worden opgenomen.

Hierop wordt geantwoord dat dit begrotingstechnisch zeer moeilijk is en waarschijnlijk niet te realiseren. Bij de begrotingsbesprekingen zal er mogelijkheid genoeg zijn om een discussie over de gedetailleerde begrotingscijfers te houden.

Uiteindelijk kan de commissie eenparig instemmen met de voorgestelde tekst van dit punt.

Punt 8

„een geïntegreerd mobiliteitsbeleid uit te werken dat het 'individueel autogebruik op zijn minst afremt en de altematieven voor de auto bevordert, waardoor de veiligheid op de weg kan toenemen."

Een lid zegt dat de Vlaamse regering geen enkele rem mag zetten op het individueel autogebruik. Dat er problemen zijn is volgens het lid een infrastructuur-kwestie. Slechts op 20 procent van de wegen is er een probleem van mobiliteit. Het is onzinnig een beperking van het autogebruik op te leggen in de wetenschap dat er op het grootste gedeelte van het wegennet geen mobiliteitsprobleem is.

'Een lid antwoordt hierop dat het afremmen van het individueel autogebruik er precies op gericht is om het in de toekomst nog mogelijk te maken dat er nog met de auto kan worden gereden door de individuele autogebruiker. Wegens de toenemende mobiliteitsproblemen wordén dit soort maatregelen meer en meer noodzakelijk. Er wordt ook niet gepleit voor' het afremmen van collectief autogebruik, zoals carpooling. Het 'aansporen tot collectief autogebruik betekent een rem op het individueel autogebruik.

Uiteindelijk blijkt dat de Commissie het eens is over de volgende punten :

- de preambule
- punten 1, 2, 4, 5,en 7 van het beschikkend gedeelte

Er is geen consensus over de punten, 3, 6 en 8 van het beschikkend gedeelte.

Stemming

De voorliggende tekst van het voorstel van resolutie van de heren J. Ansoms, J. De Mol, R. Van Hooland en H. Van Dienderen houdende maatregelen tot het bevorderen van de verkeersveiligheid wordt door de Commissie ten slotte ongewijzigd aangenomen met 7 stemmen voor, en 1 onthouding.

De verslaggever, *De voorzitter,*

R. VAN HOOLAND E. BEYSEN

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

De Vlaamse Raad,

– gehoord hebbende vertegenwoordigers van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde, afgevaardigden van de Fe&-ratie voor Wegenbouwers en deskundigen van de Rijkswacht ;

– gelet op de aanhoudende en onaanvaardbare onveiligheid op de wegen, onder andere uitgedrukt in het hoge aantal dodelijke verkeersslachtoffers en het grote aantal zwaar- en lichtgewonden, niettegenstaande het aantal verkeersslachtoffers op jaarbasis daalt, onder meer ten gevolge van de inspanningen van de overheid op alle bevoegdheidsniveaus ;

– gelet op het feit dat de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers), niettegenstaande de verbeteringen van de laatste jaren, *een* bijzonder kwetsbare groep blijven onder meer omwille van een onaangepaste infrastructuur en een nog ontoereikende reglementering ten behoeve van deze categorie van kwetsbare weggebruikers, omwille van het toenemende agressieve rijgedrag van automobilisten alsmede omwille van hun eigen gedrag in het verkeer ;

– gelet op het feit dat de wegeninfrastructuur, als erfenis uit het verleden, op verschillende plaatsen gebreken vertoont (bijvoorbeeld onveilig ingerichte kruispunten, auto-gerichte doortochten, onveilige op- en afritten van autowegen (weefzones), onveilig uitgevoerde bochten, verwarrende bewegwijzering, viervakswegen met gelijkgrondse kruisingen, het ontbreken van vrijliggende fietspaden en hindernisvrije voetpaden, en dergelijke meer), die aanleiding geven tot ongevallen ;

– gelet op het toekomstplan „Vlaanderen-Europa 2002", dat het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen met 40 percent wil doen verminderen tegen het jaar 2002 en deze doelstelling slechts haalbaar is met bijzonder zware inspanningen ;

– gelet op de grote behoefte aan verkeerskundige opleiding, bijscholing en permanente vorming van de bevoegde ambtenaren van alle bestuurlijke niveaus, op de totale afwezigheid van wetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen met betrekking tot de verkeersonveiligheid, alsmede op de karige middelen die de Vlaamse Stichting Verkeerskunde toegewezen worden om al deze opdrachten te vervullen ;

– gelet op het feit dat de verkeerswetgeving op verschillende punten moet bijgestuurd worden in functie van de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers ;

– gelet op het feit dat een efficiënt en effectief handhavingsbeleid op verschillende punten ontbreekt (bijvoorbeeld controles van rijkswacht en politie, seponeringen) ;

– gelet op de vaststelling dat zowat 90 percent van het Vlaamse wegennet wordt beheerd door de gemeenten en dat 45 percent van alle verkeersslachtoffers in Vlaanderen vallen op het gemeentelijke wegennet ;

– gelet op het roekeloze rijgedrag van automobilisten dat vaak zijn oorzaak vindt in het jachtige levensritme en in het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen ;

– vaststellende dat een samenhangend mobiliteitsbeleid vooralsnog ontbreekt, waardoor het individueel autogebruik blijft stijgen en dat het gebruik van veel te snelle wagens wordt gestimuleerd door de gevoerde reclame ;

– ‘gelet op de negatieve persoonlijke, sociale, psychische en materiële gevolgen, die de verkeersonveiligheid voor de samenleving heeft ;

– verzoekt de Vlaamse regering :

1. bij prioriteit een samenhangend project te lanceren tot versnelde aanpassing van de wegeninfrastructuur, onder meer door het versnellen van de programma’s en het verhogen van de budgettaire middelen voor doortochten, veilige fietspaden, verkeersremmers en ronde punten, en door het wegwerken van bepaalde en bekende structurele gebreken van de infrastructuur ;

2. het gebruik van alcohol en drugs in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder preventief en effectiever tegen te gaan of te doen bestrijden, voorzover zij daarvoor ook bevoegd is ;

3. in de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur de federale minister van Verkeerswezen en van Overheidsbedrijven onophoudelijk aan te zetten tot een effectief en efficiënt beleid inzake verkeerswetgeving, -reglementering en -handhaving ; bij de federale regering aan te dringen opdat op Europees niveau maatregelen zouden genomen worden om maximale vermogen-tot-gewicht-ratio% voor te stellen en de invoering van snelheidsbegrenzers bij personenwagens te bepleiten ;

4. de inspanningen voor de mobiliteitseducatie in het onderwijs en in de socio-culturele sector aan te moedigen ;

5. de gemeenten aan te moedigen, door financiële en andere stimuli, tot het voeren van een effectief en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid ;

6. de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde van dichtbij te betrekken bij de realisatie van de doelstellingen van het toekomstplan „Vlaanderen-Europa 2002” inzake verkeersveiligheid. In het perspectief daarvan moeten de werkingsmiddelen van de Sichting stapgsgewijze opgetrokken worden tot tenminste 0,5 procent van het totale bedrag van het fysisch investeringsprogramma van de wegen, en dit ten laatste tegen 1997 ; .

7. jaarlijks; voorafgaand aan de bespreking van de begroting van openbare werken en vervoer, een gedetailleerd verslag voor te leggen aan de Vlaamse Raad betreffende de veiligheidsprojecten die in het voorbije jaar zijn gerealiseerd op het wegennet, beheerd door het Vlaamse Gewest ;

8. een geïntegreerd mobiliteitsbeleid uit te werken dat het individueel autogebruik op zijn minst afremt en de alternatieven voor de auto bevordert, waardoor de veiligheid op de weg kan toenemen.

BIJLAGE 1

Hoorzittingen over de verkeersveiligheid en over de toenemende verkeersonveiligheid met delegaties van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, van de Belgische Federatie voor Aannemers van Wegenwerken en van de Rijkswacht

I. HOORZITTING MET EEN DELEGATIE VAN DE VLAAMSE STICHTING VOOR VERKEERSKUNDE OP 1 FEBRUARI 1993

1. SAMENSTELLING VAN DE DELEGATIE

De delegatie van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde is samengesteld uit

– de heer J. PEUMANS, voorzitter van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde ;

– de heer R. POTE, Ondervoorzitter van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

2. INLEIDING

De voorzitter van de Commissie dankt de delegatie van de VSV voor de bereidwilligheid waarmee ze het verzoek van de Commissie inwilligde om een deskundige inbreng te doen in het debat over een thematiek die, alhoewel van groot belang, toch stiefmoederlijk wordt behandeld in het beleid. De voorzitter stipt aan dat deze hoorzitting de eerste is in een reeks van drie. Getracht zal worden om ter afronding hiervan een aantal beleidsvoorstellen te formuleren.

De heer R. Van Hooland, verslaggever, dankt de Commissie voor het positieve en snelle gevolg dat zij aan zijn verzoek geeft. Hij benadrukt de ernst van de situatie en het ontoelaatbare leed dat voortvloeit uit de vele verkeersongevallen, of de aanhoudende waanzin op onze wegen.

Het lid dringt aan op een meer doelgerichte aanpak en een coherent beleid, om dit complexe maatschappelijke probleem adequaat op te lossen.

3. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER J. PEUMANS, VOORZITTER VAN DE VLAAMSE STICHTING VBRKBERSKUNDE (VSV)

Vooreerst merkt de heer PEUMANS op dat met betrekking tot het voorzitterschap van de VSV een beurtrol is ingesteld. De Raad van Bestuur telt 9 leden en de Algemene Vergadering bestaat uit 37 gewone leden en 10 gecoöpteerde leden. Vervolgens schetst de heer PEUMANS in het kort de verschillende opdrachten van de VSV.

3.1. Opdrachten VSV

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde werd bij decreet van 21 maart 1990 opgericht (B.S. 09.05.1990, blz. 9051 tot en met 9052).

De Vlaamse Stichting vervult een viervoudige opdracht, weliswaar met beperkte financiële middelen. Zij stelt zich voornamelijk tot doel de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming van verkeersdeskundigen uit te bouwen en te organiseren, het wetenschappelijk onderzoek betreffende de verkeerskunde te coördineren en te stimuleren.

De Vlaamse Stichting moet voor de financiering van haar gediversifieerd takenpakket, zelf instaan voor bijkomende financiële middelen, bijvoorbeeld door middel van sponsoring. Voor de uitvoering van bijkomende onderzoeksopdrachten heeft de Vlaamse regering in 1991 hiertoe de nodige kredieten toegekend.

Daarenboven adviseert de VSV de Vlaamse regering en de Vlaamse Raad. Zo bijvoorbeeld adviseerde zij de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over omzendbrief nr. 59 van 20 oktober 1982 houdende richtlijnen om bij de uitvoering van bouwwerken de nodige parkeerruimten te voorzien. De rol van de gemachtigde ambtenaar op dit vlak is echter zeer groot, wat resulteert in een overaanbod van parkeerruimte in de stadskernen. Door de Stuurgroep Onderwijs, opgericht in de schoot van de VSV, werd tevens advies uitgebracht omtrent de verkeers- en mobiliteitsopvoeding. Dit advies bevat een vergelijkend overzicht van de stand van zaken in binnen- en buitenland. De Vlaamse minister voor Onderwijs en Ambtenarenzaken waardeerde dit advies ten zeerste en stelde aan de VSV een bedrag van 7 miljoen frank ter beschikking.

De VSV komt tevens tegemoet aan de nood inzake scholing en vorming op verschillende terreinen.

Een basiscursus Verkeerskunde :

een basisopleiding die bijdraagt tot een kennis- en visieverbreding op verkeersproblemen waardoor samenspraak en samenwerking tussen betrokken mensen en diensten gestimuleerd worden.

Voor het academiejaar 1992-1993 zijn er voor

het eerste jaar :	14 inschrijvingen
het tweede jaar :	9 inschrijvingen
het derde jaar :	11 inschrijvingen

Deze basiscursus wordt niet gefinancierd door de VSV. Hij heeft plaats in de Hogeschool voor Verkeerskunde (HSV) , Provinciaal Hoger Architectuurinstituut, Universitaire Campus Gebouw E – 3610 Diepenbeek.

Een gespecialiseerde opleiding :

specialisatie in de vorm van een postgraduaat voor afgestudeerden hoger onderwijs (stedebouwkundigen, planologen, architecten, ingenieurs, pedagogen, enzovoort) waarbij een eigen denkkader voor de discipline verkeerskunde ontwikkeld wordt.

Voor het academiejaar 1992-1993 zijn er 17 inschrijvingen. Het postgraduaat krijgt voor dit academiejaar 2 miljoen frank toegewezen door de VSV. Het postgraduaat wordt in 1993 nog georganiseerd in het ISRO van de KU Leuven, Celestijnenlaan 131 – 3001 Heverlee. In 1994 zou het postgraduaat verhuizen naar de Universiteit van Gent.

De bijscholing :

voor gemeentelijke en andere ambtenaren, ontwerpers en geïnteresseerden die momenteel aan de slag zijn met betrekking tot het verkeer, de infrastructuur, de planning, de verkeersopvoeding, het verkeerstoezicht, enzovoort. Deze bijscholing is gericht op het verhogen van kennis, speciaal inzake verkeersplanmng, inrichting van de openbare ruimte, de educatie en het verkeerstoezicht.

Voor het academiejaar 1992-1993 zijn er 29 inschrijvingen. De VSV kent voor dit jaar 1,5 miljoen frank toe.

De cursus bijscholing wordt georganiseerd door : Hoger Architectuurinstituut van het Rijk (HAIR), Afdeling Stedebouwkundige en Ruimtelijke Planning, Mutsaertstraat 31 – **2000** Antwerpen.

De permanente vorming :

deze moet erover waken dat de bijgeschoolden, maar ook de verantwoordelijke mandatarissen, de ambtenaren en de andere geïnteresseerden in het algemeen, in kennis gesteld worden van mogelijkheden tot oplossing van bepaalde verkeersproblemen.

De VSV voorziet voor dit academiejaar 2 miljoen frank voor Langzaam Verkeer.

De permanente vorming wordt verzorgd door : Langzaam Verkeer VZW, Minckelersstraat 432, paviljoen A – 3000 Leuven.

3.2. Middelen

3.2. I. Budgettaire middelen

De VSV ontvangt voor haar werking een toelage van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming (voor 1992 : 3 miljoen frank) en een subsidie van Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken (voor 1992 : 7 miljoen frank). Voor 1993 worden dezelfde kredieten vooropgesteld.

De Stichting kan ook contracten afsluiten met de Vlaamse Gemeenschap waarvoor dan een bedrag buiten de voorziene 10 miljoen frank in de begroting wordt vastgesteld dat betaald wordt met middelen uit de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

De heer J. PEUMANS benadrukt dat deze bescheiden budgettaire middelen ontoereikend zijn, om de omvangrijke taakstelling deskundig uit te voeren. Vaak dient een beroep te worden gedaan op onbezoldigd vrijwilligerswerk. De Raad van Bestuur, die

9 leden telt, poogt om met deze bescheiden middelen toch een goed beleid te voeren. Ook laten de toegekende middelen vaak lang op zich wachten en kampt de VSV met een groot liquiditeitstekort.

3.2.2. Bijkomende jìnanciële middelen

De VSV kan wel bijkomende financiële middelen aanboren door het uitvoeren van studieopdrachten. In 1992 heeft de VSV in het kader van de begrotingsdoelstellingen een viertal onderzoeksopdrachten ontvangen.

Contracten die lopen in 1993

– Bedrijfsvervoersplannen.
Begroting : 4.700.000 frank (BTW inbegrepen).

De VSV verbindt er zich toe een algemeen kader op te stellen binnen hetwelk de invoering van bedrijfsvervoersplannen in het Vlaamse Gewest kan worden gestimuleerd.

Dit betekent dat de VSV zich als taak stelt :

1. Het aantal werknemers in Vlaanderen te bepalen die zouden kunnen opgenomen worden in een systeem van veralgemeende invoering van bedrijfsvervoersplannen. In Nederland wordt in het kader van de Structuursschets Verkeer en Vervoer bedrijven boven de 5.000 werknemers verplicht om een bedrijfsvervoersplan te aanvaarden.

2.Het evalueren van de effecten op verkeer en vervoer, ruimtegebruik, energiegebruik en milieubelasting van een veralgemeende invoering van bedrijfsvervoerplannen.

3. Het ramen van de kosten en de baten op gebied van verkeer en vervoer, van de veralgemeende invoering van bedrijfsvervoerplannen.

4. De mogelijke incentives tot het invoeren van bedrijfsvervoersplannen en hun effecten op de invoering kritisch te onderzoeken. Daarbij dienen de verschillende mogelijke incentives, uitgaande van de verschillende overheden te worden nagegaan.

5. Het opstellen van een praktische, aan de Vlaamse situatie aangepaste handleiding voor het opstellen en implementeren van bedrijfsvervoersplannen waarbij zowel de organisatorische, technische als communicatie-aspecten behandeld worden.

6. Het formuleren van beleidsadviezen voor de Vlaamse Gemeenschap met voorstellen met betrekking tot de criteria, de incentives en de prioriteiten voor een stapsgewijze, veralgemeende invoering van bedrijfsvervoersplannen.

Voor de uitvoering van deze opdrachten zal beroep gedaan worden op :

– UFSIA – Universiteit Antwerpen
– Censydiam
– Langzaam Verkeer

– Opleiding van vervoersscoördinatoren
Begroting : 1.150.000 frank (BTW inbegrepen)

Het onderwerp van deze studieopdracht is het uitwerken van een opleidingsprogramma van vervoerscordinatoren. De studie wordt gesplitst in twee fasen :

1. Verkennende en voorbereidende fase. Buitenlandse verkenning en verkenning van het Vlaamse draagvlak.

2. Uitvoeringsfase : Uitwerking van de opleiding.

Voor de uitvoering van deze opdracht zal beroep gedaan worden op Langzaam Verkeer.

– Parkeernormen
Begroting : 1.150.000 frank (BTW inbegrepen)

Het opstellen van een gemotiveerd en onderbouwd voorstel tot herziening van de Omzendbrief van 20 oktober 1982 houdende richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te voorzien.

Voor de uitvoering van de opdracht zal beroep gedaan worden op :

– Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten
– Groep Planning – Brugge
– Mens en Ruimte
– Langzaam Verkeer

De bedoeling van deze parkeernormen is een leidraad uit te stippelen ten behoeve van de gemachtigde ambtenaar, die al te vaak de aanzuiging van het verkeer naar de stadskernen, door middel van planologische voorschriften bevordert.

– Evaluatie van het Doortochtenprogramma
Begroting : 1.150.000 frank (BTW inbegrepen)

Evaluatie van de doortochten van Leopoldsburg, Asse, Rilaar en Kessel-Lo aan de hand van een longitudinaal onderzoek naar de positieve en negatieve effecten van de herinrichting.

Deze studieopdracht gebeurt in twee fasen :

1. Voorbereidende fase :
Opstellen van onderzoekscriteria en de onderzoeksmethode.

2. Onderzoek en evaluatie :
Na onderzoek in situ van de vier doortochten met betrekking tot de veiligheid, leefbaarheid, gebruiksintensiteit door alle gebruikers, activiteiten, kwaliteit van de ruimte en eventuele neveneffecten.

Voor deze opdracht zal beroep gedaan worden op :

– Hogeschool voor Verkeerskunde – Diepenbeek, die vooral actief is op het vlak van de inrichting van de openbare ruimte.

– Langzaam Verkeer.

4. UITEENZETTING DOOR DE HEER R. POTE, ONDERVOORZITIER VAN DE VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE (VSV)

4.1. Verkeer en onveiligheid in Vlaanderen-Wallonië-Brussel : de evolutie van de A-wegen, de gewestwegen, provinciewegen, bevolking en aantal motorvoertuigen, aantal voertuigen per kilometer per dag (vtg. km/dag) toename van de verkeersdrukte in Vlaanderen, verkeersdrukte van 1980 tot 1990 ongevallen en slachtoffers per Gewest, toename van het wegennet, evolutie van het aantal motorvoertuigen, motorvoertuigen op 1 augustus 1991, vervoerprestaties en prognose.

4.2. Probleemvelden : verkeersonveiligheid, verkeersonleefbaarheid en milieubedreiging, onbereikbaarheid).

4.3. Acties VSV.

4.1. Verkeer en onveiligheid in Vlaanderen-Wallonië-Bmssel

De heer R. POTE poneert dat de VSV het probleem van de verkeersveiligheid op een geïntegreerde wijze benadert en dit omwille van de nauwe verwevenheid met andere maatschappelijke sectoren, zoals de ruimtelijke ordening, economie, milieuzorg, enzovoort.

De hoofdoorzaak van het mobiliteitsprobleem wortelt in het eenzijdig autogebruik. Het personenvervoer evolueerde in de richting van een steeds lagere gemiddelde bezettingsgraad in Vlaanderen per auto. Doorgaans schommelt deze rond 1,4 met een piek in de week-ends, met een bezettingsgraad van 4 à 5 personen.

Het toenemend autogebruik veroorzaakt probleemvelden zoals verkeersonveiligheid en verkeersonleefbaarheid, ecologische aantasting, filevorming.

Spreker stelt dat het eenzijdig autogebruik daarenboven nog aangewakkerd wordt door de stijgende evolutie van het aantal motorvoertuigen. Vooral na 1950 vertoont de curve een oplopende trend. Het motorvoertuigenpark neemt jaarlijks toe met 3,5 à 4 percent.

In België omvat het wagenpark thans ongeveer 4,6 miljoen motorvoertuigen. De toename van het autowegennet evolueerde sinds 1965 van 300 naar 1.600 kilometer. In de zeventiger jaren werd de aanleg van 3.000 kilometer snelweg gepland. De gewestwegen evolueerden van 10.000 naar 13.000 kilometer ; en de gemeentewegen namen toe van 91.000 kilometer tot 124.000 kilometer.

Uit deze cijfers blijkt dat België over zowat de dichtste wegeninfrastructuur beschikt ter wereld, namelijk 4,5 kilometer op 1 km.

Voor de uitbouw van dit wegennet werd een enorme budgettaire inspanning gedaan, hetzij 600 miljard frank van 1965 tot 1990. Op het niet-afgeloste kapitaal dienen thans nog intresten betaald te worden. De beschikbaarheid van de auto en de uitbouw van een dicht wegennet stimuleren daarenboven nog het autogebruik.

Vooral in 1985 kende het autogebruik een opwaartse evolutie. De verkeersdrukte nam in deze periode enorm toe ; jaarlijks 10 percent. Thans bedraagt de jaarlijkse toename van de verkeersdrukte 3,5 percent, wat nog zeer aanzienlijk is. De benzine- en dieselprijs daalden in 1985 fors, wat een stijgende invloed had op de verkeersdrukte. In België wordt massaal voor de auto gekozen. De gemiddelde Belg legt per jaar 9.000 tot 14.000 kilometer met de auto af.

Ook de toename van de densiteit van het wegvervoer is markant. Jaarlijks wordt, per inwoner, gemiddeld 56 ton goederen over een afstand van 66 kilometer vervoerd om in een normale bevoorrading te voorzien.

In 1991 werd 83 percent van het personenvervoer per auto afgelegd en 65 percent van de ton/kilometer per vrachtauto. Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen bevat prognoses voor de toekomst. Tegen 2005 verwacht men, bij een ongewijzigd beleid, een toename van 40 percent voor het personenvervoer en 50 percent kilometer/ton voor het vrachtvervoer. Dit zal voor gevolg hebben dat de ochtend- en avondspits naar mekaar toegroeien, wat resulteert in een dichtslibben van de wegen. De dalperiode zal zich situeren tussen 1 en 4 uur ‘s morgens.

Inzake de raming van het aantal voertuig-kilometer per dag Vlaanderen-Wallonië preciseert spreker dat de grafiek slechts een overzicht geeft van het aantal auto-kilometer op auto- en gewestwegen. In Vlaanderen bedraagt deze raming 61 percent ; Wallonië 40 percent. De procentuele verdeling van de verdeling aantal vgt. kilometer per dag op A- en gewestwegen wijst onder meer op een hoge verkeersdensiteit in Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

Spreker preciseert dat een belangrijk aandeel in de verkeersdrukte voortspruit uit het wóonwerk-verkeer. Ook het zakelijk verkeer is belangrijk (25 percent woon-werk-verkeer ; 25 percent zakelijk verkeer ; 50 percent vakantie en sociale documenten).

Het sociaal-recreatieve verkeer vertegenwoordigt een belangrijk aandeel in de toename van de verkeersdrukte.

De globale stijging in de automobiliteit is toe te schrijven aan diverse factoren, onder meer de ruimtelijke spreiding van de functies. Een betere planologisch concept, eventueel in het kader van het bredere referentiekader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dringt zich op.

Een verhoogde aandacht en betere toepassing van de deconcentratie en concentratie kan remmend inwerken op de groei van de mobiliteitsstromen inzake het woon- en werkverkeer.

Deze mobiliteitsstromen worden thans aangewakkerd door de lage kostprijs van het autoverkeer, wat het autobezit in de hand werkte. Het just in time-principe noopt veel bedrijven in het kader van de tertialisering van de economie tot het vrachtvervoer langs de weg. De spreidingsassymmetrie doet de woon-werkpendel toenemen.

Ook de aanleg van KMO- en bedrijvenzones buiten de woonkernen doet vaak nodeloze mobiliteitsstromen ontstaan. Dit fenomeen werkt nefast in op de verwevenheid der functies in de oudere stadskernen, die leeglopen en verkrotten. Om deze nefaste evolutie te stuiten dient meer zorg besteed aan een goed uitgerust openbaar vervoer. Deze mobiliteitsvorm geniet niet de voorkeur van de Belgen. Slechts 18 percent kiest voor het openbaar vervoer, 21 percent heeft geen mening en 43 percent bepleit een herstructurering van het openbaar vervoer, (namelijk betere dienstregeling, een fijnmaziger uitbouw en meer comfort).

Een van de grote oorzaken van de groeiende verkeersdrukte is de ongelimiteerde functiespreiding waardoor de beschikbare groeiruimte verder wordt bedreigd. Van 1984 tot 1991 werden jaarlijks 2.000 hectare landbouwgrond omgezet in industrie- of woonzone. In 1991 werden door 255 van de 308 Vlaamse gemeenten aanvragen tot gewestplanwijziging ingediend waardoor 18.000 hectare landbouwgebied potentieel zal omgevormd worden tot industrie- en woonzone.

In het kader van het onderzoek verricht door de VSV inzake het tram- en busgebruik waren de meeste gebruikers hierover teleurgesteld. Volgens hen is het openbaar vervoer onaangenaam, bedompt, vuil, star, weinig flexibel. Het imago was grotendeels negatief.

De gebruikers wensen een frequent, fijnmazig, standingvol .en comfortabel openbaar vervoersnet, tegen een redelijke prijs. De hamvraag is welke sociale functie men aan dit openbaar vervoer wil toekennen ?

4.2. ProbleemVelden

4.2.1. Verkeersonveiligheid

In 1970 bereikte het aantal verkeersslachtoffers een piek van 117.777. De evolutie van het aantal verkeersslachtoffers vertoonde een dalende trend, na 1970, met een lichte toename vanaf 1990. Per jaar bedraagt het aantal verkeersslachtoffers nagenoeg 2,000 doden ; 18.000 zwaar gewonden en 70.000 lichtgewonden. 65 percent van de verkeersongevallen doet zich voor in de bebouwde kommen en 33 percent van de verkeersslachtoffers zijn fietsers en bromfietsers. Spreker beaamt dat in Nederland de verkeersveiligheid hoger is.

Het aantal verkeersongevallen per gewest blijkt uit de in bijlage opgenomen grafiek : ruim 63 percent in Vlaanderen, 29,51 percent in het Waalse Gewest en 7,21 percent in het Brusselse Gewest.

De voornaamste aanleidingsfactoren voor deze verkeersongevallen zijn onder meer niet aangepaste snelheid, slippen, controleverlies : 63 percent. In 63 percent van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel is snelheid echter niet de hoofdoorzaak ; ook worden vaak de verkeersregels niet nageleefd, zoals niet-naleven van de voorrangsregels : 25 percent ; foutief links afslaan : 15 percent ; alcoholmisbruik : 10 percent. Het grootste deel van de verkeersongevallen gebeurt in de bebouwde kom.

Buiten de bebouwde kommen vinden de meeste dodelijke ongevallen plaats : 56 percent en 44 percent gebeurt in de bebouwde kommen. Hieraan besteedt de VSV, in het kader van het Doortochten-programma, veel aandacht. 33 percent van de doden en zwaar gewonden zijn voetgangers en (brom)fietsers. De meest getroffen groep bij de voetgangers situeert zich in de leeftijdscategorie tussen 5 en 10 jaar ; bij de fietsers tussen 10 en 15 jaar en bij de bromfietsers tussen 16 en 18 jaar. Uit de grafiek die een overzicht geeft van het aantal slachtoffers per leeftijdsgroep (doden en zwaargewonden) per categorie weggebruiker blijkt dat vooral de jongere weggebruikers de grootste slachtoffers zijn. Bijzondere aandacht dient besteed aan de verkeersinitiatie en verkeersopleiding in de scholen.

De VSV is voorstander van de invoering van de risico-aansprakelijkheid voor jongeren. Het aantal dodelijke slachtoffers en zwaar gewonde verkeersslachtoffers in de categorie van de bromfietsers tussen 16-19 jaar (1.183) is even groot als dat van de jonge bestuurders tussen 18-21 jaar (01.01.1979).

Het bromfietsprobleem verdient evenveel aandacht als de problematiek van de weekendongevallen. Op het vlak van de arbeidsongevallen vestigt spreker er de, aandacht op, zonder evenwel het probleem verder te willen uitdiepen, dat 47 percent van de gereden autokilometers betrekking hebben op het woon-werkverkeer. Het woon-werkverkeer is verantwoordelijk voor 31 percent van de dodelijke ongevallen, 25 percent van de ongevallen met zwaar gewonden en 23 percent van de ongevallen met licht gewonden.

Inzake de ongevallen op de weg van en naar school stelt spreker dat 22 percent van de getroffen slachtoffers voorkomen in de leeftijdsgroep van 5 tot 18 jaar ; hun aantal schommelt rond 3.472 wat neerkomt op 2,9 percent van het totaal aantal verkeersslachtoffers ; 7 percent van deze ongevallen hebben plaats voor de schoolpoort.

Het beleid inzake de vervoerswijze van het schoolverkeer kan moeilijk uitgestippeld worden, vermits men zich hiervoor moet baseren op statistische informatie van de volkstelling 1982. Wel valt een forse toename van het aantal slachtoffers in het schoolverkeer waar te nemen.

Spreker stipt aan dat er een duidelijke correlatie bestaat tussen de ongevalsbetrokkenheid en de opgedane ervaring, die uitgedrukt wordt in trimesters/rijbewijsbezit. Uit de grafiek blijkt dat naarmate de leeftijd stijgt, het aantal ongevallen daalt. Ter zake wordt wetenschappelijk onderzoek verricht door de heer Jan PAUWELS. Voorgesteld wordt om de duur van de opleiding uit te breiden tot 9 maanden.

De VSV wenst het probleem van de verkeersonveiligheid op een geïntegreerde wijze te benaderen. Spreker refereert naar het schema van Haddon. Hieruit blijkt dat het

verkeersongeval bestaat uit verschillende fazen, namelijk vóór, tijdens en na het ongeval. Deze fazen worden beïnvloed door diverse factoren, namelijk de mens, het voertuig en zijn omgeving. De VSV spitst zijn aandacht vooral toe op de omgeving in de fase vóór het ongeval.

De ongevallen vinden vooral plaats op de weg van en naar de school. De veiligheid is een zaak van de hele gemeente. Op het vlak van de weekendongevallen dient opgemerkt dat het aantal verkeersslachtoffers even hoog ligt als het aantal bromfietsslachtoffers.

Ook meer „oudere" bestuurders worden gedood en gewond. De leeftijd schommelt tussen 18 en 24 jaar. Deze leeftijdscategorie vertegenwoordigt 11 percent van de bevolking en is verantwoordelijk voor 29 percent dode en zwaargewonde bestuurders : 39 percent van de ongevallen gebeurt tijdens de weekendnachten. De gemiddelde autobezetting tijdens de weekendnachten schommelt rond 4 versus 1,5 (week). 51 percent van de slachtoffers zijn passagiers.

4.2.2. Onleefbaarheid en milieubedreiging

Spreker stelt dat het autoverkeer een zware aanslag is op het milieu ten gevolge van de zure regen, die monumenten en landschappen fel bedreigt. Ook de weggebruiker zelf wordt in zijn gezondheid bedreigt. In 1989 was de graad van luchtverontreiniging dermate hoog, dat aan CARA-patiënten en anderen de raad werd gegeven binnen te blijven. Ook de geluidsoverlast hypothekeert het leefmilieu. In Oost-Vlaanderen bijvoorbeeld, zijn nog zeer weinig „stille gebieden". De auto zou de grootste verantwoordelijke zijn voor de ecologische ontwrichting.

4.2.3. Onbereikbaarheid (vervoersongelijkheid)

Inzake de bereikbaarheid, die de finaliteit is van de mobiliteit, merkt spreker op dat de ochtend- en de avondspits dooreenvloeien. De files leiden tot een enorme verkeerscongestie, waardoor zelfs het fietsgebruik wordt bemoeilijkt. Het file-probleem werkt ook nefast in op het openbaar vervoer. Ook op het economisch vlak is de kost van het fileprobleem hoog : de Belg, verliest volgens FEBIAC 31 eeuwen tijd per jaar in de files. Deze 31 eeuwen worden vermenigvuldigd met het gemiddeld uurloon, wat resulteert in een economische prijs van verschillende miljarden.

De oplossing van het fileprobleem ligt niet in een uitbreiding van het wegennet, vermits dit het autogebruik nog zal aanmoedigen en het autopark doen toenemen.

Spreker vestigt ook de aandacht erop dat door het verlagen van de pensioengerechtigde leeftijd, de niet-actieve bevolkingsgroep toeneemt. Deze afname van de actieve bevolkingsgroep zou normaliter moeten resulteren in een daling van het woon-werkverkeer. Dit is geenszins het geval. De daling van het woon-werkverkeer wordt tenietgedaan door de stijging van het recreatieve en sociaal vervoer. Nieuwe wegen zijn niet direct wenselijk.

De VSV poneert dat de oplossing van het fileprobleem, in bepaalde verkeersknelpunten, het autogebruik slechts aanzwengelt. Een verhoging van het aantal rijstroken is slechts een korte termijnoplossing. Op het verkeerstechnisch vlak dient de bestaande infrastructuur eerder geoptimaliseerd, onder meer door toeritdosering, „tidal flow", homogene snelheden, telematica.

Gelet op de omvang van het mobiliteitsvraagstuk en de raakvlakken ervan met diverse andere sectoren (ruimtelijke ordening en landinrichting, leefmilieu, economie, onderwijs en huisvesting) spoort spreker aan tot een meer doordachte keuze van de vervoermiddelen. De VSV is zich terdege bewust van de noodzaak van een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsvraagstuk. Ter zake werd door de Werkgroep Themalijnen, opgericht binnen de VSV in juli 1992 een rapport gepubliceerd „Mobiliteit in een duurzame samenleving – Programma 1993-1995."

Dit rapport wordt door spreker overhandigd aan de commissieleden en is in bijlage 2, met inhoudsopgave aldaar, opgenomen.

4.3. Actieprogramma VSV

De oplossing van de, probleemvelden, ten gevolge van de eenzijdige keuze van het autogebruik ligt, aldus spreker in de beheersing van de mobiliteitsstroom en het verze-

keren van een goede bereikbaarheid. Een eerste aanzet hiertoe is de reductie van het aantal nutteloze kilometers. Spreker stelt vast dat er in het scala van de diverse wettelijke voorschriften een evolutie merkbaar is. Een eerste reeks van wettelijke voorschriften had betrekking op de reglementering en ordening van het wegverkeer en de regeling van de verkeersongevallen.

De tweede generatie (1960-1975) verkeersvoorschriften spitste zich vooral toe op de bevordering van de actieve en passieve veiligheid van de automobilist (gordelverplichting, veiligheidsstoel, gelaagde voorruit, en dergelijke meer).

Een derde generatie voorschriften (1975-1985) was geaxeerd op de bescherming en verbetering van de positie van de zwakkere weggebruiker, wat onder meer resulteerde in een aantal snelheidsbeperkende maatregelen en een betere verkeerstechnische uitrusting van de kruispunten.

Thans gaat de belangstelling uit naar organisatorische maatregelen ter beheersing van de mobiliteitsstromen (mobiliteitseffectrapporten, bedrijfsvervoersplannen, ruimtelijke ordening, inbreiding versus uitbreiding gecombineerd vervoer). Ook een betere integratie van de telematica kan in de komende jaren tot een betere doorstroming leiden. Spreker is voorstander van een gefaseerde en geïntegreerde aanpak.

Gelet op de invloed van de diverse sectoren (leefmilieu, economie, ruimtelijke ordening en landinrichting) op het mobiliteitsvraagstuk, is spreker voorstander van een verder doorgedreven wetenschappelijk onderzoek van de diverse actoren in het mobiliteitsvraagstuk, onder meer lokalisatie en herlokalisatie van bedrijven, keuze van woonplaats, scholen en andere collectieve voorzieningen. Voor deze wetenschappelijk ondersteunde en geïntegreerde aanpak, mangelt het de VSV echter aan de nodige financiële middelen. Wel zijn diverse actiepunten geïntegreerd in het opleidingsprogramma van de postgraduaatopleiding die door de VSV wordt georganiseerd.

De tweede themalijn heeft, naast de duurzame mobiliteitsontwikkeling, betrekking op de duurzame inrichting van de openbare ruimte. Het onderzoek, de evaluatie en het aanleren van de inrichtingsprincipes die de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de omgevingskwaliteit waarborgen staan hierin centraal voor de VSV. De VSV organiseert op dit vlak opleidingsinitiatieven in bedrijfsscholen. Tevens worden studiedagen ingericht met betrekking tot de integratie van het actieprogramma van de VSV in de opmaak van de gemeentelijke verkeersplannen. In het studiepakket van de Hogeschool voor Verkeerskunde is een module „Verkeer en woonomgeving" opgenomen.

Spreker benadrukt de noodzaak van een globaal mobiliteitsplan. Vooreerst dient echter een akkoord te worden bereikt over de doelstellingen. De beleidsmatige keuzen dienen door de overheid genomen. De VSV zal de nodige elementen hiertoe aanreiken. De acties van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zijn ook nog geconcentreerd rond een derde themalijn, namelijk het duurzaam mobiliteits- en verkeersgedrag.

De VSV werkt intensief aan de opmaak van bedrijfsvervoerplarmen. Ook geeft de VSV advies met betrekking tot de parkeerruimten. De VSV kondigt ook de publikatie aan van het Voor- en Na-transport verslag. Voorts wordt gewerkt aan de promotie van het principe van „car-pooling". Door de VSV wordt eveneens gewerkt aan de sensíbilisering van de lokale besturen bij het uitstippelen van de gemeentelijke verkeersplannen. De derde themalijn heeft als doelstelling te werken aan een duurzaam mobiliteits- en verkeersgedrag. De VSV stelt zich niet in de plaats van de instellingen die dit probleem bestuderen, maar richt zich vooral op het mobiliteitsgedrag (keuze van de vervoerswijze). Het oordeelkundig, bewust en overlegd kiezen van de vervoerswijze, de inplanting van de bedrijven en de woonplaatskeuze zijn van primordiaal belang voor de beheersing van de mobiliteitsstromen. Ook aan het verkeersgedrag zelf besteedt de VSV veel aandacht, door middel van haar adviesfunctie inzake de verkeers- en mobiliteitsopvoedíng. De VSV formuleerde dienaangaande ten behoeve van de Vlaamse minister van Onderwijs een advies. De opleiding op dit vlak van de leerkrachten werd vaak veronachtzaamd. Het uitgangspunt van de VSV is dat een goed opgeleide en geïnformeerde weggebruiker, zich veilig zal gedragen in een verkeersmilieu dat het gewenste gedrag uitlokt.

Spreker stelt vast dat een verkeersveílig gedrag slechts uitgelokt wordt door een adequaat toezicht. Gericht verkeerstoezicht, automatisch toezicht, rijbewijs met punten zijn in deze optiek interessante onderzoeksdomeinen.

De heer POTE stipt aan dat ingevolge de nieuwe wet op het politieambt alcoholcontroles niet meer mogelijk zijn.

Tot slot betreurt de heer POTE de ontoereikendheid van de financiële middelen, die slechts voldoende zijn om de onderzoeksprogramma's te financieren. Voor de uitvoering van de omvangrijke en gediversifeerde taakstelling van de VSV, dient grotendeels een beroep gedaan op de onbaatzuchtige inzet van vrijwilligers. De uitbouw van de huidige, eerder manke logistieke omkadering van de VSV, zou nopen tot een verviervoudiging van de huidige middelen.

Gelet op de financiële last van de verkeersonveiligheid in België, die thans 135 miljard frank bedraagt, waarvan 70 miljard frank ten laste komt van Vlaanderen, is een investering van 40 miljoen frank voor de VSV een goede beslissing. De totale kost van het autosysteem schommelt tussen de 255 miljard frank.

5. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN MET ANTWOORDEN VERSTREKT DOOR DE DELEGATIELEDEN

5.1. Opdrachten en middelen van de VSV

5.1.1. Budgettaire middelen

Vooreerst repliceert de voorzitter van de Commissie op de heer R. POTE, dat de strikte naleving van de budgettaire orthodoxie inhoudt dat de dotatie van 10 miljoen frank aan de VSV tijdig wordt uitbetaald. Hij belooft ter zake de bevoegde minister hieraan te herinneren.

5.1.2. Bijkomende financiële middelen

Een ander lid merkt op dat de VSV contracten kan afsluiten met de Vlaamse Gemeenschap, waarvoor een bedrag buiten de begroting wordt vastgesteld dat betaald wordt met middelen uit de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. In hoeverre is de VSV hierbij betrokken, bijvoorbeeld onder meer inzake voor- en natransport ?

De heer PEUMANS antwoordt dat de VSV een brochure zal uitgeven over het voor- en natransport in samenwerking met de NMBS en stads- en streekvervoer in Vlaanderen. In het kader van de bijkomende onderzoeksopdrachten van het VSV betreurt een ander lid dat te weinig aandacht is besteed aan het wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot de weerslag van de keuze van het leerlingenvervoer op het mobiliteitsvraagstuk. In navolging met Nederland pleit het lid voor de centralisatie van onderwijscentra. Het lid stelt vast dat voor het probleem van het leerlingenvervoer nog steeds geen adequate oplossing door de Vlaamse Gemeenschap is uitgewerkt. Ook het groeiende gevoel van onveiligheid van de burger in de samenleving zwengelt het autogebruik verder aan in het woon- en werkverkeer. Ten gevolge hiervan is er zelden voor- en natransport. Is hierdoor door de VSV reeds wetenschappelijk onderzoek verricht ? Wat is de kostprijs van de mobiliteit in het onderwijs ? Het lid betreurt het gebrek aan inspraak van de burger en het nemen van beleidsopties in de deelsectoren die haaks staan op het algemeen beleid, zoals weergegeven in de beleidsnota's.

De heer R. POTE repliceert dat om een dergelijk onderzoek uit te voeren de VSV niet over de nodige financiële middelen beschikt. Wel wordt een vormingspakket inzake verkeersopvoeding voorzien voor het secundair onderwijs, dat evenwel dit probleem niet belicht.

5.1.3. Verkeersopvoeding en verkeersopleiding door het VSV

Een lid vraagt naar de finaliteit van deze hoorzitting, gelet op het feit dat het mobiliteitsvraagstuk diverse bevoegdheidsterreinen bestrijkt, namelijk het Europese, federale en regionale niveau.

Vervolgens onderstreept hij het belang van de VSV op het vlak van de verkeersopvoeding. Hij pleit voor een doelbewustere aanpak. Verkeersopleiding en -opvoeding in het onderwijs dienen ontdaan van hun amateuristische inslag. Voorts benadrukt spreker de noodzaak van een permanente integratie van een dergelijke verkeersopvoeding en verkeersopleiding in de leerprogramma's. Een postgraduaatopleiding in verkeerskunde ten behoeve van de leerkrachten is onvoldoende. Tevens moet een inspanning worden geleverd in het niet-universitair hoger onderwijs (NUHO). De Vlaamse minister van Onderwijs kan hierin een belangrijke rol spelen, waardoor de VSV zich kan oriënteren op meer specifieke problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Noodgedwongen dient de VSV zich te richten op een te grote diversiteit van deelproblemen.

De oprichting van een mobiliteitscel in het onderwijs is slechts een eerste aanzet. De echte rol van de verkeerskunde is de beïnvloeding van het beleid. De andere deelaspecten ervan moeten, aldus het lid, deel uitmaken van het takenpakket van de bevoegde minister. De heer PEUMANS deelt mede dat in de VSV een werkgroep is opgericht, die hierover aan de Vlaamse minister van Onderwijs een advies formuleert. Hij is voorstander van een grotere betrokkenheid van de ingenieurs bij het aspect verkeersveiligheid, gelet op hun grote inbreng bij de opmaak van plannen voor de aanleg van verkeersinfrastructuren en de inrichting van kruispunten (conflictvrije regeling). In Vlaanderen wordt intensief gewerkt aan de herinrichting van verkeersveilige ronde punten.

Diverse sectoren die raakvlakken hebben met het mobíliteitsvraagstuk dienen te werken aan een nieuw concept voor verkeersveilige infrastructuren (ingenieurs, planologen). Ook het straatmeubilair dient beter afgestemd op de verwevenheid der functies in de woon en leefomgeving. In Denemarken is het doortochtenconcept totaal verschillend.

Spreker pleit voor een selectieve aanpak van het mobiliteitsdomein. Een stap in de goede richting is de uitbesteding door de VSV van de bijkomende bedrijfsvervoersopdrachten aan externe deskundige organisaties. De VSV beschikt, dankzij de bijkomende financiële middelen hiertoe, over de nodige budgettaire armslag.

5.1.4. Evaluatie van het Doortochtenprogramma

In het licht van het aangekondigde evaluatierapport over het Doortochtenprogramma, uiten meerdere leden de wens om met de Commissie een werkbezoek te brengen aan ‘een doortochtenproject. Aldus kan de Commissie een beter inzicht verwerven in de diverse aspecten van de complexe voorbereidingsfase van dergelijke projecten, onder meer akkoord van de doelgroepen en financiële ondersteuning door gemeenten. Gedacht wordt aan het doortochtenproject met betrekking tot het rond punt in Sint-Joris-Winge, gelegen op de kruisweg van een gewest- en provincieweg (Aarschot – Diest – Aarschot – Leuven). Bij de realisatie van dit doortochtenproject werd door de Stichting Langzaam Verkeer verdienstelijk werk geleverd.

5.2. Probleemvelden

5.2.1. Algemene opmerkingen met betrekking tot het beleid ten aanzien van de probleemvelden (verkeersonveiligheid en verkeersonleefbaarheid, milieubedreiging en onbereikbaarheid)

Verschillende leden betreuren dat vele denkpistes, die reeds uitgediept zijn in lijvige studies, onvoldoende geïmplementeerd zijn in het beleid. Inzake het tijdstip van deze hoorzitting merkt een lid op dat zo juist de kostprijs van het openbaar vervoer is gestegen met 3 procent. Hij poneert dat, gelet op de dalende trend in de evolutie van de prijs van benzine en diesel, het bijzonder moeilijk valt een beleid uit te stippelen waarin het ontraden van het privé-vervoer centraal staat.

Een ander lid hekelt het gebrek aan coherentie zowel op het federale als regionale beleidsechelon. Hij stelt tot zijn spijt vast dat het tot dusver gevoerde beleid eerder kan omschreven worden als een disparate verzameling van beleidsbeslissingen, die niet getuigen van een geïntegreerde benadering van de thematiek van de verkeersonveiligheid, noch gedragen zijn door een gestructureerd beleidsconcept. Ook betreurt hij de geringe ondersteuning door de overheid.

Het lid wijst erop dat daarenboven het uitstippelen van een beleidsvisie fel bemoeilijkt wordt door het gebrek aan actuele statistische informatie. Vaak dient men zich te baseren op verouderde statistische gegevens.

De heer PEUMANS deelt mede dat thans de resultaten van de volkstelling 1991 door het NIS zijn verwerkt. Uit de NIS-enquête in samenwerking met de gemeenten blijkt dat ook het enquêteformulier een aantal vragen bevatte nopens het mobiliteitsgedrag van de Vlaming. Spreker pleit voor een snellere verwerking van deze gegevens. Thans werkt men voor sommige onderzoeksopdrachten nog op basis van de NIS-statistieken van 1981.

Spreker is voorstander om in navolging met Nederland, een jaarlijks onderzoek te verrichten over het mobiliteitsgedrag van de Belgen. In België gebeurde het laatste onderzoek ter zake in 1987, in opdracht van de federale minister van Economische

Zaken in het kader van het REV-onderzoek. 5.2.2 Optimalisatie en herinrichting van de bestaande infrastructuur en optimaal gebruik

De mogelijke gunstige'invloed op de densiteit van de mobiliteitsstromen, en het wegwerken van verkeersknelpunten door de aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuren zoals door de heer R. POTE vooropgesteld, worden door een lid betwijfeld.

De aanwending van een globaal maatregelenpakket voor de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit met een verhoogde aandacht voor het leefmilieu, bevorderd. Aansluitend op het pleidooi voor een optimalisatie van de bestaande infrastructuur is het lid voorstander van meer nachtelijk vervoer, wat evenwel ongunstige neveneffecten kan meebrengen voor de verkeersveiligheid.

De heer J. PEUMANS treedt dit volmondig bij. Inzake de verhoging van de densiteit van dit nachtelijk vrachtverkeer stelt spreker dat dit reeds gebeurt. De VSV pleit ter zake niet voor een uitbreiding van de bestaande wegeninfrastructuren, wel voor een doordachter gebruik ervan.

5.2.3. Invoering van een rijbewijs met puntensysteem en aanbod van verkeersarme produkten

Inzake het rijbewijs met puntensysteem merkt het lid op dat de VSV zich ter zake eerder weifelend opstelt. Hij begrijpt deze aarzeling niet, gelet op de positieve gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid. In Frankrijk leidde de invoering van dit rijbewijs met puntensysteem tot een vermindering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met 6 percent. Een reductie van het aantal nutteloze kilometers kan eveneens een gunstige invloed hebben op **de** verkeersveiligheid. Het aanbod van verkeersarme produkten dient gestimuleerd.

De heer J. PEUMANS repliceert als volgt.

Inzake de reductie van het aantal nutteloze autokilometers benadrukt de heer J. Peumans het belang van systematische en doelgerichte bedrijfsvervoersplanen. Hierbij refereert hij naar het eindrapport de structurering ervan weergelegd door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

De „Lijn" heeft een pilootproject opgestart in Mechelen-Noord. Tevens werd een Bureau opgericht in samenwerking met Taxi-stop en Langzaam Verkeer. Het Nederlandse Bureau „Traject" richt zich specifiek op de uitbouw van bedrijfsvervoersplannen. Deze initiatieven zijn echter slechts een eerste aanzet. Op het vlak van het openbaar vervoer bieden bedrijfsvervoersplannen wel een valabel alternatief, zonder evenwel alle problemen op te lossen.

De reductie van het aantal nutteloze autokilometers vergt, aldus spreker, eerder een geïntegreerde aanpak, zonder evenwel afbreuk te willen doen aan de verdienste van de reeds genomen initiatieven. Een verhoogd aanbod van verkeersarme produkten kan slechts, mits een structurele reorganisatie van de globale economie en impliceert een gefaseerde aanpak en een geleidelijke ombuiging van het beleid (bv. invoering van een transporttaks).

Omtrent de invoering van het rijbewijs met puntensysteem stipt de heer POTE aan dat de desbetreffende wet is goedgekeurd, doch over de implicaties ervan verkeert men in het ongewisse. Hij toont enig scepticisme nopens de raadpleging hieromtrent van de beroepsorganisatie FEBIAC.

De heer PEUMANS benadrukt dat de VSV de aanleg van ronde punten beschouwt als een middel tot verhoging van de verkeersveiligheid. De inrichting van kruispunten moet op een doordachte wijze gebeuren. De plaatsing van verkeerslichten en verkeersdrempels, leidt niet steeds tot het gewenste effect. De uitrusting van de kruispunten met camera's toont aan dat gemiddeld 15 percent van de automobilisten de verkeerssignalisatie negeert. Verkeerslichten verhogen ook de geluidsoverlast en dragen vaak niet bij tot een optimale benuttiging van de capaciteit van het kruispunt.

Uit de resultaten van wetenschappelijk onderzoek ter zake verricht in Frankrijk en Nederland blijkt op afdoende wijze dat de doordachte verkeerstechnische inrichting van de ronde punten in aanzienlijke mate bijdraagt tot de verkeersveiligheid van de automobilisten, fietsers en voetgangers.

Spreker kant zich evenwel tegen de aanleg van ronde punten om louter esthetische redenen (standbeelden, parken, enzovoort). Het aanbod van de diverse richtingen die uitgeven op dit rond punt moet goed overwogen worden. De aanwezigheid van **één** overwegende rijrichting neutraliseert de gunstige impact van het rond punt.

Op het beleidsvlak **dienen de doelstellingen met betrekking tot de vier probleemvel-** den (veiligheid, leefbaarheid, **bereikbaarheid)** nader gepreciseerd bij de opmaak van een verkeers- en vervoersstructuurschema.

In verband met de infrastructuurproblemen stelt spreker vast dat er zich geleidelijk een mentaliteitswijziging voltrekt in de zin van een herinrichting van de ronde punten, met bijzondere aandacht voor de zwakkere weggebruikers. De kruispunten „2X2" zullen rchtinggevend ingericht worden met het omblokken, zodanig dat ook het esthetische aspect verbetert.

Op beleidsmatig vlak wordt thans een ernstige inspanning gedaan inzake een harmonische inkapseling van het mobiliteitsvraagstuk in het planologische niveau, onder andere RSV, verkeers- en vervoerplan Vlaanderen. Ook de inplanting van de industrie- en ambachtelijke zones wordt beter overwogen.

Het lid benadrukt dat er nooit een doelgericht beleid qua doelstellingen werd uitgestippeld. Hij verwijst naar een resolutie in de Senaat ter zake ingediend. Hij betreurt dit en betoont zich voorstander van de opmaak van vijfjarenplannen.

II. HOORZITTING MET EEN DELEGATIE VAN DE „BELGISCHE FEDERATIE VAN AANNEMERS VAN WEGENWERKEN"

In de geplande reeks van hoorzittingen over de toenemende verkeersonveiligheid heeft de Commissie op 31 maart 1993 een delegatie gehoord van de „Belgische Federatie van Aannemers van .Wegenwerken".

De voorzitter van de Commissie verwelkomt de heren Ir. F. Boulez, voorzitter en Ir. L. Van Vuigt, directeur bij deze Federatie, alsmede Ir. Wegman, directeur bij de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER F. BOULEZ, VOORZITTER VAN DE „BELGISCHE FEDERATIE VAN AANNEMERS VAN WEGENWERKEN"

De heer F. Boulez, dankt de Commissie voor de „uitnodiging op de hoorzitting die hem de gelegenheid geeft de videofilm „STOP" voor te stellen. Deze film werd gerealiseerd door de „Belgische Federatie van Aannemers van Wegenwerken" ter ondersteuning van haar campagne ter bevordering van de wegveiligheid. De aannemers van wegenwerken hebben zich inderdaad voorgenomen – buiten het strikte kader van hun beroepspolitiek – zich eveneens in te zetten voor problemen die de hele gemeenschap aanbelangen.

Hij benadrukt in het bijzonder dat er slechts één facet van de verkeersproblematiek in het licht wordt gesteld. De bedoeling is allerminst het probleem eenzijdig voor te stellen, hetgeen overigens duidelijk zal zijn voor de aandachtige toeschouwer.

De verkeersproblematiek is in wezen complex en vereist een multidisciplinaire aanpak. De technische verbetering van de voertuigen, noch de vooruitgang van de medische wetenschap, noch de toepassing van striktere verkeersvoorschriften zullen het aantal verkeersslachtoffers gevoelig verminderen, indien deze maatregelen niet gepaard gaan met een aanpassing van de wegeninfrastructuur.

De voorzitter wijst erop dat deze campagne zeker niet bedoeld is als een poging om ministers of hun ambtenaren aan te vallen. We wensen enkel die situatie aan de kaak te stellen, die het spijtige gevolg is van een vroeger gevoerd beleid, dat historisch gegroeid is en waaruit jammer genoeg mistoestanden voortgekomen zijn. De voorzitter vestigt de aandacht op het feit dat sinds 1985 de verkeersdensiteit enorm gestegen is, terwijl daarentegen de investeringen voor het wegennet gehalveerd werden.

Omwille van evidente economische redenen moet het goederen- en personenvervoer zo vlot en zo veilig mogelijk kunnen verlopen. En om diezelfde redenen kan Vlaanderen het zich niet veroorloven minder prestatiegericht te zijn dan onze Europese buren. Des te meer daar, in het kader van de huidige opbouw van een verenigd Europa, de landen en de regio's elkaar zullen beconcurreren met goede infrastructuur.

Wij moeten helaas vaststellen dat België, met jaarlijks meer dan 1.800 doden en 16.000 zwaargewonden, ver boven het Europees gemiddelde uitstijgt. Voor Vlaanderen tellen we jammer genoeg 1.157 doden en 11.000 zwaargewonden, op een totaal van 5,7 miljoen inwoners en voor 2,5 miljoen voertuigen. Ter vergelijking : in Nederland bedragen deze cijfers 1.300 doden en 12.000 zwaargewonden, dit voor 15 miljoen inwoners en voor 6,6 miljoen voertuigen. Dit wil zeggen dat er in Nederland per miljoen voertuigen 246 doden vallen, en in Vlaanderen 469 per miljoen voertuigen. Per miljoen inwoners tellen wij in Vlaanderen 202 verkeersdoden tegen 98 in Nederland. Deze cijfers spreken voor zichzelf.

Het is dus de hoogste tijd dat een doeltreffende strategie wordt uitgewerkt inzake de verkeersveiligheid.

De voorzitter is ervan overtuigd dat het maatschappelijk bestel zich een duidelijk gekwantificeerde doelstelling moet opleggen.

Niemand vindt immers baat bij een politiek, die enkel uitlegt wat men zou hebben willen doen, waarom men het tenslotte niet gedaan heeft, en waarom knelpunten en onveilige situaties slechts fragmentarisch en selectief worden aangepakt. De maatschappij heeft niets aan loze beloften, en nog minder aan uitstel. Enkel effectieve beslissingen en positieve resultaten zullen de burger overtuigen van de oprechte wil van de overheid om onveilige situaties met vaste hand op te ruimen.

Lange-termijnplanning alleen volstaat hier immers niet. De bereikte resultaten dienen jaarlijks te worden geëvalueerd. Dit geeft de burger een hanteerbaar controlemiddel en op die wijze kunnen de middelen en werkwijzen zonodig worden aangepast en bijgestuurd.

Volgens de federatie moet de doelstelling zijn binnen vijf jaar het aantal verkeersslachtoffers met de helft dalen.

In haar onlangs voorgesteld toekomstproject „Vlaanderen – Europa 2002" plant de Vlaamse Executieve binnen negen jaar een daling met 40 percent van het aantal verkeersslachtoffers. Deels komt dit tegemoet aan ons voorstel. Wij zijn en blijven er evenwel van overtuigd dat betere resultaten moeten worden behaald in een kortere tijdspanne. Hiertoe moet men echter de moed kunnen opbrengen om een absolute budgettaire voorrang te verlenen aan de vermindering van het aantal doden en verkeersslachtoffers.

Zonodig moeten deze doelstellingen in een wettelijk kader worden gegoten en bekrachtigd door de wetgevende organen.

Indien men er zich nu over verheugt dat in 1992 het aantal verkeersslachtoffers met 5 percent verminderd was tegenover 1991, dan mag men toch niet vergeten dat deze verbetering grotendeels te danken is aan gunstige weersomstandigheden, aan de verbetering van de hulpdiensten, aan een grotere passieve veiligheid van de auto's en aan de vooruitgang van de geneeskunde.

Willen wij een meldenswaardige gekwantificeerde doelstelling verwezenlijken, dan zijn ook een aanpassing en een verbetering van de infrastructuur absoluut noodzakelijk.

Bovendien kan niet worden geduld dat deze gekwantificeerde doelstelling wordt aangepast omwille van een gebrek aan middelen. Op dat gebied kan men immers niet doorgaan op de weg van compromissen. Met de dood sluit men geen compromis : het gaat immers om de levens van nagenoeg 2.000 mensen.

Een ongeval is géén noodlottig toeval, maar het gevolg van een conflictsituatie tussen een menselijke fout en een onaangepaste infrastructuur, zoals een niet-aangepaste configuratie, de slechte staat van de weg of een onaangepaste signalisatie.

Een goed opgevatte infrastructuur combineert een maximale mobiliteit met een maximale veiligheid. Uit het aantal ongevallen per wegtype blijkt dat deze combinatie het best bereikt wordt op autosnelwegen en in woonerven. Deze schijnbare tegenstrijdigheid is echter logisch, als men een ongeval beschouwt als een gevolg van een conflictsituatie en snelheid. Op een autosnelweg is de snelheid weliswaar hoog, maar het aantal conflictpunten daarentegen is laag. In een woonerf anderzijds is het aantal mogelijke conflicten hoog, maar daar is de snelheid dan weer laag. Beide situaties leiden tot veilige verkeersomstandigheden. .

Het ongevalsrisico is tot dertigmaal groter op de tussenliggende wegtypes, waar we allen de conflictsituaties kennen, die eigen zijn aan onze typische lintbebouwing. Dergelijke conflictsituaties moeten weggewerkt worden, want : hoe minder conflicten, hoe vlotter en veiliger het verkeer, en hoe meer conflicten, hoe trager en onveiliger het verkeer.

De zwarte punten zijn typische voorbeelden van ernstige en daarenboven blijvende conflictsituaties. Is het niet bedroevend dat men moet vaststellen dat elk weekend jongeren het leven laten precies op die plaatsen, waar tijdens de week hun ouders omkomen ? Dergelijke situaties smeken om een dringende aanpak en moeten dan ook binnen de vijf jaar volledig en zonder uitzondering worden weggewerkt.

Statistieken bewijzen dat diegenen, die de moed opbrachten om acties te voeren ter verbetering of aanpassing van het wegennet, een sterke daling van het aantal slachtoffers mochten noteren.

Bijvoorbeeld, indien Nederland per inwoner tweemaal minder verkeersslachtoffers kent dan België, dan is dit niet te danken aan het toeval. Dat is daarentegen het resultaat van een meerjarenplan ter verbetering van de wegveiligheid, waarbij de aandacht vooral ging naar de aanpassing van de kruispunten, die voorheen 40 percent van de doden eisten.

Het is noodzakelijk enerzijds de verschillende soorten weggebruikers van elkaar te scheiden, en anderzijds de wegconfiguratie zodanig uit te bouwen dat de gebruikers worden aangezet tot een aangepast rijgedrag en dat hen de mogelijkheid wordt gegeven een gevarensituatie correct te voorzien en in te schatten.

Anders gezegd : elke weg moet „a self-explaining road" zijn. Hij mag geen vals beeld voorspiegelen en hij moet de gebruiker in staat stellen te voorzien wat er komen gaat. In dit verband zal men er tevens op toezien dat ook de signalisatie geloofwaardig, verhelderend en vooral niet verwarrend is.

Voor de wegenwerken moet dan ook in de toekomst het concept veiligheid reeds vanaf de ontwerpfase worden ingebouwd, zoals het nu reeds gebeurt bij lucht-, spoor- en waterwegen.

Kortom, al deze maatregelen moeten erop gericht zijn de weggebruiker een zo groot mogelijke verkeersveiligheid te waarborgen.

Als besluit suggereert de voorzitter van de Federatie nogmaals dat men zich een gekwantificeerde doelstelling zou opleggen inzake de verkeersveiligheid.

Het voorstel van de Federatie wil binnen de vijf jaar het aantal verkeersslachtoffers halveren. Dit is perfect haalbaar, en andere landen hebben het ons reeds voorgedaan. Het succes van deze actie zou ons enkel op het huidig niveau brengen van onze Nederlandse buren, zoals blijkt uit de onderstaande tabel (bijlage). Zij hebben nu al plannen om tegen het jaar 2000 het aantal slachtoffers met 25 percent te verminderen en om tegen het jaar 2010 hun huidige situatie met 50 percent te doen dalen.

De voorzitter nodigt de commissieleden uit te kijken naar de videofilm, gerealiseerd door de „Belgische Federatie van Aannemers van Wegenwerken" ter ondersteuning van haar campagne ter verbetering van de wegveiligheid.

De titel „STOP" is veelzeggend : „Stop de doden op onze wegen !"

Moge deze film het definitieve startsein geven voor belangrijke beslissingen, zodat aan de weggebruiker een optimale kans geboden wordt om onze wegen te gebruiken met een minimale kans op ongevallen.

2. PROJECTIE VAN DE DOOR DE FEDERATIE GEREALISEERDE FILM ‚STOP"

Vervolgens wordt bovengenoemde film geprojecteerd. De stelling van de film kan als volgt worden geresumeerd :

1. Ondanks een toenemend aantal voertuigen op de weg, daalde tussen 1972 en 1985 het aantal verkeersslachtoffers opmerkelijk. Sedert 1985 is er echter een nieuwe stijging merkbaar en vandaag situeert België zich, met 490 doden per miljoen voertuigen, ver boven het Europese gemiddelde (377 doden per miljoen voertuigen).

2. De momenteel vast te stellen verslechtering van de situatie doet zich voor op een ogenblik dat de controle op de staat van de voertuigen opgedreven, de reglementering inzake verkeersveiligheid (waarbij de automobilist geviseerd wordt) wordt verscherpt en de beteugeling van de verkeersinbreuken steeds strenger worden, terwijl de voertuigen voortdurend verbeteren.

3. De oorzaken van de grote onveiligheid zijn niet alleen rijgedrag (snelheid, onervarenheid of alcoholgebruik) maar ook en volgens de Federatie vooral de gebreken van de weginfrastructuur en visueel worden een aantal markante voorbeelden in de verf gezet zoals :

– fouten in de signalisatie (te veel of tegenstrijdige signalisatie, verwarrende of gebrek aan signalisatie) ;

– fouten in de aanleg en de structuur : labyrinthachtige kruispunten, niet aangeduide verkeersobstakels zoals vluchtheuvels, asverleggingen en dergelijke, onveilige fietspaden, niet .afgeschermde palen, bomen of grachten, vermenging van plaatselijk en doorgaand verkeer, onveilige opritten, openliggende en slecht aangeduide bouwplaatsen ;

– onvoldoende of geen onderhoud van de wegen, wat leidt tot gladde wegen, spoorvorming, gaten, kanten of „trappen".

Het gaat niet op al deze aantoonbare gebreken en objectief aantoonbare oorzaken van ongevallen op de rekening van de autobestuurder te zetten.

Een vierde van de verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) valt in ongevallen waarbij het voertuig in botsing kwam met hindernissen op of langs de weg. Bovendien is bij deze ongevallen telkens slechts één voertuig betrokken. De sociale kostprijs van

deze ongevallen bedraagt naar schatting 25 miljard. Indien men dit bedrag, jaarlijks en over alle netten verspreid, zou besteden aan de vernieuwing van de wegen en daarbij de steeds adequatere produkten en technieken zou gebruiken, en indien men bij het aanpassen van de wegen rekening zou houden met het voorspelbare gedrag van de bestuurders, dan zou men heel wat „nuttige kleine werken" kunnen uitvoeren, die vele mensenlevens zouden kunnen redden en het aantal zwaargewonden aanzienlijk doen teruglopen. Deze operatie zou tevens gunstig zijn voor enerzijds de weggebruikers, die nu hun onderhoudskosten tot bijna het dubbele zien oplopen omdat ze op aftandse wegen rijden, en anderzijds voor het milieu dat nu de terugslag ondervindt van het feit dat het verkeer niet vlot verloopt.

3. GEDACHTENWISSELING MET DE COMMISSIELEDEN

Een paar leden feliciteren de Federatie met de gerealiseerde video-film, die ze professioneel gemaakt vinden en die volgens hen deels terechte kritiek brengt op de tot nu toe gevoerde aanpak.

Andere leden vinden daarentegen dan weer dat, hoewel de videofilm ons op schokkende manier met de realiteit confronteert, de stelling ervan eenzijdig is : ten onrechte wordt als hoofdoorzaak van de verkeersonveiligheid hier de infrastructuur aangewezen. Dat is zeker volgens een lid een eenzijdige stelling, want men kan er toch niet naast kijken dat ook de automobilist zelf, door bijvoorbeeld roekeloos en te snel rijden, ongelukken veroorzaakt.

Verder zou een serieus beleid voor het openbaar vervoer veel autoverkeer kunnen wegnemen uit het verkeer, wat tot een verhoogde verkeersveiligheid kan leiden.

Er zijn daarbij nog een heel stel andere maatregelen te nemen, waarvan er een deel op het federaal niveau moeten worden genomen. Zo kan men bijvoorbeeld de krachtbron of motorsterkte wettelijk beperken : dat kost niets en brengt een aanzienlijk rendement qua verkeersveiligheid mee.

Het betrokken lid stelt aan de Federatie de vraag, die een vraag naar geloofwaardigheid is, of zij zouden weigeren werk aan te nemen dat de onveiligheid verhoogt.

Een ander lid heeft eveneens een aantal kritische bedenkingen.

Wat de Federatie van Wegenbouwers zegt is niet nieuw. Reeds einde van de jaren zeventig hebben veiligheidsdeskundigen in binnen- en buitenland het ergonomisch principe verdedigd als belangrijk element in het verkeersveiligheids- en verkeersleefbaarheidsbeleid. Het toepassen van het ergonomisch principe beoogt de verkeersinfrastructuur zodanig in te richten, dat men van de weggebruikers een aangepast verkeersgedrag afdwingt. „Aangepast verkeersgedrag" betekent dan gedrag, aangepast aan het gebied waar men zich bevindt. Dit alles is niet zo nieuw en er wordt daaraan ook in ons land gewerkt. Het lid verwijst in dat verband naar de woonerven en de 30 km-zones. Wat de wegenbouwers zeggen is volgens het lid ook eenzijdig. Het is één element van het verkeersveiligheidsbeleid.

De Amerikaanse veiligheidsdeskundige HADDON heeft hiertoe een schema uitgewerkt dat geldt voor alle veiligheidsproblemen (sociale veiligheid, arbeidsveiligheid, veilig kinderspel, verkeersveiligheid, . . .). Het schema is in alle geval ook toepasbaar op het verkeersveiligheidsbeleid.

Schema van Haddon

	Voor het ongeval	Tijdens het ongeval	Na het ongeval
De mens	opleiding – educatie – controle – bestraffing	Reactie bij ongevals-betrokkenheid	– medische opvang – juridische afwikkeling
Het middel	bv. veiligheidsgordels valhelmen voor brommers reflectoren voor fietsers spatlappen voor vracht-wagens technische inspectie	– herstel voertuig ‘- technische inspectie	eventueel
De weg	bv. rotondes wegversmalling fietspaden herinrichting van doortocht oversteekplaatsen drempels asverschuivingen plateaus	weersomstandigheden	herstel na ongeval mogelijke herinrichting (bv. zwarte punten)

Stellen dat wettelijke en repressieve maatregelen niets of weinig uithalen is onjuist, aldus het lid dat een paar voorbeelden geeft zoals het succes van controles : alcoholcontroles tijdens de eindejaarsfeesten doen het aantal weekeindongevallen in deze periode spectaculair dalen en onbemande controles in Duitsland doen in de woonwijken (waar ze gebruikt worden) het aantal verkeersslachtoffers dalen met ongeveer 30 percent (Duits politierapport uit Düsseldorf).

Een ander voorbeeld is het belang van een goede rij-opleiding : in Frankrijk heeft een strenge rij-opleiding met lange beperkende stage (ongeveer 2 jaar gedurende dewelke men ongeveer 2.000 km. moet gereden hebben) het aantal ongevallen bij jonge bestuurders doen dalen met niet minder dan 85 percent !

Een stuk van de verkeersveiligheidsproblematiek zal volgens het lid maar opgelost kunnen worden als mensen hun maatschappelijke verantwoordelijkheid terug opnemen. We moeten zwaar oppassen met een mentaliteit die de verantwoordelijkheid voor alles bij de overheid legt, terwijl de mensen zelf steeds voor minder en minder verantwoordelijk gesteld kunnen worden.

Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid en heel de samenleving. Het is weinig aangewezen om, zoals de video laat uitschijnen, alle verantwoordelijkheid naar de overheid toe te schuiven.

In een verantwoordelijke samenleving wordt elke verantwoordelijkheid collectief gedragen.

De video had beter een onderscheid moeten maken tussen gemeentewegen en gewestwegen en de toestand binnen en buiten de bebouwde kom, want 45 percent van de letselongevallen gebeuren op gemeentewegen, 4 percent op provinciewegen, 47 percent op de gewestwegen, en 4 percent op de autosnelwegen en verkeerswisselaars.

60 percent van de letselongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom, 40 percent erbuiten.

Bovendien vallen 20 percent van alle doden en zwaargewonden in Vlaanderen op de doortochten, terwijl deze doortochten hoogstens enkele procenten uitmaken van heel het Vlaamse wegennet. Het lid is ervan overtuigd dat Openbare Werken inzake verkeersveiligheidsbeleid (+ verkeersleefbaarheid) veruit het hoogste „veiligheidsrendement” zal halen uit inspanningen binnen de bebouwde kommen (onder andere het doortochtenprogramma moet uitgebreid worden, desnoods ten koste van inspanningen buiten de bebouwde kommen).

Het lid besluit dan ook met de suggestie om onderzoek te laten doen naar het veiligheidsrendement van verschillende soorten investeringen, en hiermee rekening te houden bij het vastleggen van het veiligheidsprogramma., Dit is volgens het lid een geknipte opdracht voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Een ander lid voegt daar nog een aantal bedenkingen aan toe.

De analyse is volgens hem eenzijdig gericht en er worden diverse facetten met mekaar vermengd. Men stelt bepaalde aspecten voor als veiligheidsaspecten, die het in de realiteit niet zijn.

De slechte uitvoering van wegen, de palen of bomen als factoren van onveiligheid en de obstakels langs en op de wegen zijn eerder, volgens het lid, randelementen van het probleem van de onveiligheid en het aantal doden. Alles hangt af van het algemeen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid dat men voert en de keuzen die men daarbij maakt. De kritiek op de overheid moet zich op die hoofdelementen, de prioritaire keuzen of het gebrek daaraan, richten en niet op de randelementen daarvan, want die zijn slechts gevolgen van eventueel verkeerde keuzen. Als men een auto-bevorderend beleid voert, geen andere verkeersmodi bevordert, improviseert of toegeeft aan druk voor de aanleg van bepaalde wegen, dan krijgt men problemen en die zijn dan het gevolg van de verkeerde keuzes.

Als men de overheid al iets moet verwijten wat betreft de anomalieën van infrastructuur dan is het niet het gebrek aan middelen, maar wel de gebrekkige planning en controle op de uitvoering ervan.

Een ander lid vindt de stelling zoals geponeerd in de videofilm wel terecht. Veel ongevallen worden effectief veroorzaakt door de factoren zoals in de film aangehaald (zie onder punt 2). Het gebrek aan onderhoud van de weginfrastructuur is schrijnend aldus het lid, die vindt dat men, naar analogie met andere landen eindelijk gekwantificeerde doelstellingen dient te formuleren met het oog op het verminderen van het aantal doden.

Het lid wijst verder op het ingewikkeld bestuurlijk apparaat en het administratief en politiek imbroglio met betrekking tot de bevoegdheid voor het verkeersbeleid. Tal van opgesplitste en geregionaliseerde bevoegdheden bemoeilijken een goed inzicht in de problematiek, en verhinderen het nemen van effectieve maatregelen.

Hierop repliceert een ander lid dat de politieke wereld maar moet leren deze nieuwe situatie positief aan te wenden, ieder op zijn niveau. Het betrokken lid vindt trouwens de aanklacht fundamenteel en terecht en bevat „een belangrijke toegevoegde waarde" : de problemen zijn er en worden met de dag dramatischer. De overheid of de gemeenschap heeft er steeds minder greep op en de bewering dat deze toestand historische achtergronden heeft brengt ons niet vooruit. Laten wij erkennen, aldus het lid, dat we onvoldoende controle hebben op de steeds meer dramatische toestand en dat er grote weerstand bestaat om dit probleem te erkennen en aan te pakken.

De aanklacht dat de investeringsmiddelen zijn gehalveerd is terecht, maar goede weginrichting is niet in de eerste plaats een kwestie van geld. We moeten ook naar een ander concept van infrastructuur en een daaruit volgende andere politiek. Zo zou het best zijn de functie van schepen van openbare werken in de gemeenten af te schaffen want zo'n functie genereert overbodige werken.

De andere politiek moet onder meer gaan in de richting van verkeersremmers, ronde punten, beschermde fietspaden en dergelijke meer.

Er moet inderdaad een kwantificeerbare resolutie komen en het aantal verkeersdoden moet jaarlijks met 10 percent verminderen. Spreker herinnert aan zijn voorstel van resolutie ter zake en zal het opnieuw indienen. Hij besluit dat de politieke wereld zijn weerstand om over een ander beleid ter zake te spreken, dient te overwinnen en dient te bekennen dat een grote inspanning dient gedaan, en andere prioriteiten en keuzen moeten worden gemaakt, zodat de dramatische cijfers kunnen omgeturnd worden via een doelgroep en effectief optreden.

De heer F. Boulez, voorzitter van de federatie van Aannemers van Wegenwerken, dankt voor de positieve waardering voor de video-film, die is bedoeld om in deskundige kringen aandacht te vragen voor het probleem en er de gepaste oplossingen voor te vinden. Hij voegt eraan toe dat het allerminst de bedoeling was om de overheid of bepaalde ministers aan te klagen en evenmin om stil te staan bij het verleden of om bij de pakken te blijven zitten. Integendeel, de video is bedoeld als prikkel om een denkproces in werking te zetten bij alle betrokken instanties en instellingen, ieder vanuit zijn deskundigheid. Voor de Federatie is de inbreng van haar kant een verbetering van de weginfrastructuur, zodat maximale veiligheid wordt bereikt via onder meer veilige en overzichtelijke kruispunten, duidelijke signalisatie, en een goed onderhoud van gans de infrastructuur.

Het uiteindelijk doel van gans de verantwoordelijke gemeenschap moet volgens de heer Boulez zijn dat een duidelijk gekwantificeerde doelstelling wordt vooropgesteld (bijvoorbeeld een vermindering met x procent dodelijke ongevallen).

Eens dat doel is vooropgesteld moet men een keuze maken inzake de middelen en het te voeren beleid. Dat kan erin bestaan dat men de nadruk gaat leggen op het openbaar vervoer, of een goede ruimtelijke ordening of een aantal kleinere aanpassingswerken waarvan u de lijst terugvindt in de brochure (bijlage 2).

Eens de strategie bepaald dient via een goed manangement gewerkt met de gepaste middelen. Het zou te ver gaan om hier uit te wijden over het ideale management inzake weginfrastructuur, maar daar valt nog heel wat op aan te merken.

De heer F. Boulez vindt ook dat wij de oorzaken van het gedrag van de automobilist dienen te analyseren. Waarom begaat hij overtredingen ? Wat zijn de echte oorzaken ? Kunnen we daar gepaste conclusies uit trekken en er rekening mee houden ?.

Spreker gaat verder akkoord dat men bij elk wegproject op voorhand het aspect veiligheid moet incalculeren. Hij heeft het gevoel dat dit op het niveau van de planning – dus op het niveau van het departement – onvoldoende gebeurt. De federatie heeft ter zake geen enkele inspraak en dient het goedgekeurde lastencohier uit te voeren.

Hij gaat akkoord dat sommige van de door de federatie gemaakte voorstellen randelementen zijn van problemen die globaal zijn zoals een goede ruimtelijke ordening. Lintbebouwing veroorzaakt immers een veelheid van onveilige opritten op de weg en dus onveiligheid. Maar anderzijds zijn er toch de vele kleine gevaarlijke en onveilige aspecten van een inadequate weginfrastructuur die mee de oorzaak zijn van vele ongevallen.

De federatie wil absoluut geen commercieel pleidooi pro domo houden in dit verband, maar bijdragen tot een maatschappelijk verantwoorde oplossing in verband met de veiligheid op de weg. De voorzitter dankt de Commissie voor de aandacht voor het standpunt van de federatie en de interessante opmerkingen en suggesties. Het geeft de Federatie ook gelegenheid tot nadenken over een aantal oplossingen, zoals bijvoorbeeld die van de ronde punten.

Het verder benaderen van deze problematiek in samenspraak met de politieke verantwoordelijken lijkt hoogst aangewezen, aldus de heer Boulez, die namens de Federatie verklaart daartoe steeds bereid te zijn.

De voorzitter dankt de delegatie en de voorzitter voor het positieve gesprek. Zoals afgesproken zal de Commissie trachten, na nog een volgende hoorzitting (met een deskundige van de Rijkswacht) en het bezoek aan een rond punt en een 30 km-zone, besluitvorming voor te stellen, besluitvorming, mogelijk via een resolutie van de Vlaamse Raad.

BIJLAGE 1

Vergelijking Nederland, Vlaanderen en België :

	Nederland 1989	Vlaanderen 1989	België 1989
Verkeersdoden	1.300	1.157	1.993
Zwaargewonden	12.000	11.128	18.308
Inwoners	15,1 miljoen	5,7 miljoen	9,9 miljoen
Voertuigen	6,6 miljoen	2,5 miljoen	4,1 miljoen

Vergelijking	Nederland 1989	Vlaanderen 1989	België 1989
Doden per miljoen voertuigen	246	469	480
Doden per miljoen inwoners	98	202	201

Bronnen : SWOV, BIW, BEAW

BIJLAGE 2

In de strijd tegen de verkeersonveiligheid moet er speciale aandacht besteed worden aan de weginfrastructuur : suggesties.

De aannemers van wegenwerken stellen dan ook de volgende maatregelen voor :

1° Er zou meer vaart en deskundigheid moeten komen in de politiek van de diensten van Openbare Werken om de "zwarte punten,, te verwijderen. Hoe vaak stelt men niet vast dat, bijvoorbeeld, de heraanpassing van een kruispunt niet het gewenste resultaat oplevert, doordat in feite een rond punt had moeten gerealiseerd worden.

2° Omwille van hun betrokkenheid bij een heel aantal zware ongevallen, zouden de elektriciteitspalen langs de wegen moeten verwijderd worden of in ieder geval afgeschermd. Waarom zou die last niet bij de concessiehouders berusten ? Wat de verlichtingspalen betreft, laat de hedendaagse techniek zeker en vast toe dat hun aantal wordt verminderd.

3° De grachten langs de wegen zouden moeten vervangen worden door rioleringen, waarop eventueel fietspaden in eigen bedding zouden kunnen geplaatst worden.

4° De gevaarlijke bochten met bomen of palen zouden moeten aangepast worden en in ieder geval het voorwerp uitmaken van een ernstige signalisatie.

5° De zijkanten van de verhardingen moeten verbeterd worden, want maar al te vaak vormen zij een baan vol hindernissen voor de ongelukkige fietsers, die allerhande bokkesprongen moeten uithalen om ze te vermijden.

6° De spoorvorming in de wegen zou systematisch moeten gecontroleerd en opgeheven worden, aangezien zij aanleiding is tot tahijke ongevallen ; men kan zich gemakkelijk voorstellen wat er bij regenweer gebeurt, wanneer reeds bij droog weer een remmende wagen op een weg met spoorvorming niet op de baan kan gehouden worden.

7° De bomen langs de weg moeten afgeschermd worden, en daar waar ze een gevaar betekenen, dienen ze verwijderd te worden.

8° Er moeten parallelle toegangswegen aangelegd worden voor commerciële of industriële zones, die zich langs de grote wegen bevinden.

9° Bouw- en exploitatievergunningen moeten geweigerd worden aan instellingen die belangrijk verkeer meebrengen en waarvan de toegang gelegen is in bochten of langs grote verkeersassen. Alle dergelijke kompleksen zouden een aangepaste infrastructuur en signalisatie moeten hebben.

10° De instelling van "zone 30,, draagt zeker bij tot een verhoging van de verkeersveiligheid, maar het zomaar plaatsen van snelheidsvertragers voorzien voor "zone 30,, zonder aangepaste signalisatie op gewone wegen, moet zeker verboden worden.

11° Om de leefbaarheid in de bebouwde kommen te verhogen, moet het doorgaand verkeer eruit gehouden worden door de nodige omleidingswegen te maken.

12° In een bebouwde kom zal men ernaar streven om, telkens dit mogelijk is, stroken te voorzien die uitsluitend door trage weggebruikers mogen worden gebruikt : voetgangers, fietsers, bestelwagens, landbouwtraktoren, enzovoort.

13° De vroegere stedebouw levert een hele resem gevaren op, onder meer inzake toegang tot de gebouwen. Deze zouden verplicht moeten worden aangepast, zodanig dat een voldoende zichtbaarheid is gewaarborgd.

14° Er dient over gewaakt dat de wegverhardingen geen gebreken vertonen die de weggebruikers dreigen te verrassen : kippenesten of gladde delen. Hier zou men bestaande eenvoudige wegbeheerssystemen in de plaats moeten stellen van tussenkomsten die, zoals nu maar al te vaak gebeurt, geval per geval gebeuren.

15° Het is ook belangrijk om speciale aandacht te besteden aan de horizontale of verticale wegsignalisatie, aangezien veel ongevallen zeker kunnen vermeden worden wanneer de weggebruikers weten welke richting ze moeten volgen en welke plaats ze op de weg moeten innemen.

Dat is een niet beperkende lijst aan maatregelen, die niet volgens een bepaalde hiërarchie werden opgesomd, maar die niet te duur zijn en zeker zouden kunnen bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

De wegenbouwers wensen mee te werken aan het voorzien van veilige wegen voor de weggebruikers en zijn bereid om hierover van gedachten te wisselen met de overheid.

III. HOORZITTING OP 5 JULI 1993 MET MAJOOR P. DELVAL, AFGEVAARDIGDE VAN DE RIJKSWACHT

1. INLEIDING DOOR MAJOOR P. DELVAL

1. Het ongevalsbestand

Sinds 1973 registreren de rijkswacht en de gemeentepolities ten behoeve van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) systematisch alle verkeersongevallen met lichamelijk letsel, hetzij met de dood tot gevolg, hetzij met zware of lichte verwondingen. De verkeersongevallen met uitsluitend stoffelijke schade worden niet op een systematische en gestructureerde manier gecentraliseerd en worden bijgevolg op nationaal niveau niet bijgehouden.

Het statistisch formulier dat bij het vaststellen van een verkeersongeval met lichamelijk letsel opgesteld wordt, geeft een zo ruim mogelijk overzicht van alle elementen en componenten die rechtstreeks of onrechtstreeks met het ongeval te maken hebben. De analytische studie van de verkeersongevallen gebeurt op basis van deze gegevensbank en de gepubliceerde ongevallenlistings (trimestrieel en jaarlijks) die ook ter beschikking gesteld worden van de wegbeheerder.

2. Zwarte punten en zwarte zones

Alle ongevallen met lichamelijk letsel, ook deze aan zwarte punten, worden hernomen in ongevallenlistings. Een zwart punt is een plaats of een afstand van 100 meter waar zich gedurende een periode van twaalf opeenvolgende maanden, minstens drie ongevallen met lichamelijk letsel voordeden. Zonder op de periodieke listings te wachten wordt door onze computer automatisch een beeldfiche opgesteld van elk nieuw zwart punt met de basisgegevens van die ongevallen. Deze beeldfiche laat toe aan de rijkswachtdienst, op wiens grondgebied de plaats gelegen is, onmiddellijk te reageren.

Het aantal zwarte punten is dus tijdsgebonden en varieert van 1 .000 tot 1.300, waarvan 80 percent in het Vlaams gewest gelegen is.

Het systeem van zwarte punten is niet heilig en absoluut, en heeft ook zijn gebreken daar het, zoals elk geautomatiseerd en geïnformatiseerd systeem, afhankelijk is van de kwaliteit en de snelheid van de door de buitendiensten (gemeentepolitie en rijkswacht) opgestelde en overgemaakte NISverkeersongevallenformulieren (VOF) .

Het nut van het systeem van zwarte punten is dat het een signaalfunctie heeft en dat de ervaring aangetoond heeft dat dergelijke plaatsen vaak een concentratie van ongevallen inhouden. Studie en analyse van deze zwarte punten zijn lonend voor het nemen van structurele maatregelen en/of het verkeerstoezicht tot verhoging van de verkeersveiligheid .

Analyse van de cijfergegevens leert dat er zich voor één verkeersongeval met lichamelijk letsel, 7 tot 8 ongevallen met materiële schade voordoen. Louter statistisch gezien mag dus gesteld worden dat er op een zwart punt met drie ongevallen met lichamelijk letsel nog eens 20 tot 25 ongevallen met stoffelijke schade kunnen gebeuren.

Zelfs al kunnen deze cijfers sterk variëren naargelang van de plaats en de verkeersomstandigheden, dan nog blijft het ongevalsgebeuren op een zwart punt onrustwekkend. Het is derhalve onontbeerlijk elk zwart punt te bestuderen.

Niettemin blijkt dat slechts maximaal 10 percent van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel zich voordoen op de zwarte punten. Het ongevalsgebeuren in België is dus sterk verspreid over het gehele wegennet : 40 percent van de ongevallen met lichamelijk letsel doen zich voor op de kruispunten en 60 percent elders, op willekeurige plaatsen of op bepaalde probleemlocaties (bochten, . ..).

De combinatie van deze twee elementen, enerzijds het zwart punt en anderzijds de spreiding van de ongevallen, betekent dat de noodzaak zich opdringt het ongevalsgebeuren zonegericht te benaderen. Zone-aanpak staat borg voor een diepe en duurzame bestrijding van de verkeersonveiligheid. Daarenboven valt ook de kosten/baten-analyse gunstiger uit.

Ongevalsgevoelige zones zijn deze :

- met een opeenvolging van zwarte punten ;
- met een opeenvolging van ongevallen, maar niet noodzakelijk met een zwart punt ;
- waarin een bepaald type ongeval overwegend is ;
- waarin een bepaalde categorie weggebruikers betrokken is ;
- waarin zich herhalende omstandigheden, inherent aan het ongevalsgebeuren, voordoen.

De generale Staf van de rijkswacht heeft indertijd kaartbladen ontwikkeld die zowel de zwarte punten als de ongevalsgevoelige zones geografisch weergeven.

3. Localisatie en levensduur van zwarte punten

Het overgrote deel van localiseerbare zwarte punten bevindt zich op de kruispunten. Kruispunten uitgerust met verkeerslichten zijn hierin geen uitzondering. De gemiddelde levensduur van een zwart punt bedraagt 5 tot 6 maanden. Vaak verdwijnt het zwart punt kortstondig om dan eventueel terug op te duiken.

4. Actie van de rijkswacht inzake zwarte punten en zwarte zones

Jaarlijks worden er door de rijkswacht een duizendtal dossiers met betrekking tot zwarte punten en zwarte zones aangelegd (voor de nieuwe zwarte punten) of opgevolgd (voor de reeds bestaande zwarte punten). Eén dossier op drie geeft aanleiding tot voorstellen aan de wegbeheerder inzake wijziging van de weginfrastructuur. Het is zeker dat in afwachting van de verwezenlijking van eventuele infrastructuuraanpassingen en voor zover het uit de voorafgaande studie opportuun geoordeeld wordt, er op dat punt aan gericht verkeerstoezicht gedaan wordt.

De voorkeur van de rijkswacht in verband met de weginfrastructuur is :

a. zoneaanpak ;

b. het wegwerken van geïsoleerde zwarte punten ;

c. coherente snelheidsbeperkingen ;

d. aanpassing van de weginfrastructuur aan de toegelaten maximumsnelheid ;

e. voorrang voor infrastructuurwerken op elektrische of elektronische middelen ;

f. het samenleven van verschillende groepen van weg-gebruikers in functie van de omgeving.

5. De verkeersongevallen en bun oorzaken

a. Evolutie van de benadering

(1) Tot het midden van de jaren zestig werd voor ieder verkeersongeval maar gezocht naar een enkele oorzaak, waarbij het gedrag van de weggebruiker en de schuldvraag centraal stonden : “de brokkenmaker,,. Dit was de mono-causale benadering.

(2) Later volgde hierop de multicausale zienswijze : het ongeval werd benaderd als een kansverschijnsel met meer dan één oorzaak. Men zag in dat er meerdere factoren meespeelden ; maatregelen ter verbetering van het rijgedrag bleken onvoldoende, waarna men ging sleutelen aan de rij-omgeving en het voertuig.

(3) Vervolgens ging men zoeken naar de samenhang tussen de verschillende factoren, gezien als een geheel met onderlinge relaties. Men ging meer probleem- en doelgericht werken in deze systeembenadering. In het begin van de jaren tachtig werd de dynamische systeembenadering ontwikkeld, waarin het ongevalsgebeuren beschouwd wordt als een proces, opgebouwd uit elkaar opvolgende verschillende fazen.

(4) In de multicausale benadering wordt elk verkeersongeval beschouwd als een combinatie van tekortkomingen zowel bij de weggebruiker als in de rij-omgeving (zowel

weg als voertuig). Aldus bestaat het verkeerssysteem in feite uit een interactie tussen drie componenten :

OMGEVING

MENS VOERTUIG

(5) Uit hetgeen voorafgaat kunnen we besluiten dat het kan misgaan bij elk van de componenten in het systeem en ook in hun onderlinge wisselwerking. Bovendien is er het fazenmodel in de dynamische benadering, dat ons doet inzien dat oorzaken ook op meerdere niveau's in het verkeerssysteem moeten gezocht worden.

b. Aandeel van elke component

(1) In veel onderzoeken werd gepeild naar het aandeel van elke component van het verkeersgebeuren in het tot stand komen van ongevallen :

(a) de weggebruiker krijgt hierin de meeste aandacht : in 70 tot 77 percent van de ongevallen vindt men vooral beoordelingsfouten, gebrek aan voorzorg, slecht uitkijken, te snel rijden, slecht uitwijken en verstrooidheid ;

(b) de weg en rij-omgeving liggen bij 12 tot 50 percent van de ongevallen mee aan de basis : beperkte zichtsafstand, wegdek, wegontwerp ;

(c) het voertuig tenslotte krijgt maar mede de schuld in 25 tot 40 percent van de verkeersongevallen : beperkt zicht vooruit, onderhoud en ontwerp.

(2) Ergens ligt het voor de hand dat de fout in de eerste plaats gezocht en gevonden wordt bij de weggebruiker : tenslotte is hij het die te snel rijdt of zijn snelheid niet aan de omstandigheden (weer, wegdek, zichtbaarheid . ..) aanpast, te laat remt of de gordel niet om heeft.

c. Analyse van de ongevallen met lichamelijk letsel

(1) Indeling week/week-end
37,8 percent van de ongevallen worden vastgesteld tijdens het week-end waarvan 10,6 percent tijdens de week-end nachten.

(2) Indeling naargelang van de weg
5,6 percent van de ongevallen doen zich voor op de autosnelwegen, 48,9 percent op genummerde wegen (gewest- en provinciewegen) en 45,5 percent op niet genummerde wegen.

(3) Indeling volgens de plaats van het ongeval

(a)In 1989 hadden 63 percent van de letselongevallen plaats binnen de bebouwde kom en 37 percent buiten de bebouwde kom, waar de ongevallen het zwaarst waren.

(b) In 1989 hadden 39 percent van de letselongevallen plaats op kruispunt en 61 percent buiten kruispunt. De ernst is dubbel zo belangrijk buiten kruispunt dan op kruispunt.

(c) Buiten bebouwde kom had in 1989 11,8 percent van de ongevallen plaats op kruispunt en 25 percent buiten kruispunt. Ook hier is de ernst van de ongevallen dubbel zo groot buiten kruispunt.

(4) Indeling naargelang van de aard van het ongeval

In 78,5 percent van de ongevallen zijn twee of meerdere bestuurders betrokken. De resterende ongevallen betreffen hoofdzakelijk bestuurders die alleen betrokken zijn in aanrijdingen met hindernissen buiten de rijbaan (bomen, verllchtingspalen, muren, gebouwen en grachten).

(5) Oorzaken van verkeersongevallen

(a) bij de mens :
Naast aan bepaalde types weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorfietsers, vrachtwagenbestuurders, jonge nieuwe bestuurders, . . .) gebonden oorzaken, blijken volgende gedragingen relevant te zijn in het globaal verkeersongevallengebeuren :

(i) snelheid :

* in 1989 was in 30 percent van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel niet-aangepaste snelheid aanwezig ; nemen we het slippen en verlies van controle over het stuur erbij dan loopt dit op tot 60 percent ;

* gedrag : daar waar in 1988 één bestuurder op vier de snelheidsbeperkingen niet eerbiedigde en één op acht een zware overtreding beging zijn deze verhoudingen voor 1992 respektievelijk één op drie in overtreding en één op vijf voor een zware overtreding.

(ii) alcohol :

* in 1991 was in 7,23 percent van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel alcohol gemoeid ;

* in het geheel van de in 1992 door de rijkswacht uitgevoerde ademtesten, zowel bij verkeersongevallen met lichamelijk letsel als stoffelijke schade als bij de toezichtsdiensten en in de campagne, bedroeg het aantal positieven 9 percent.

(iii) de voorrangsregels :

* in 1989 hadden in 43 percent van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel de voorrangsregels als(mede) oorzaak, waarvan 15 percent voor links afslaan.

(iv) het inhalen en de niet-reglementaire plaats op de weg :

* deze waren in 1989 als omstandigheid goed voor 15 percent van de letselongevallen.

(v) de veiligheidsgordel :

* uit in 1992 door het BIW uitgevoerde waarnemingen werd volgende gemiddeld draagpercentage vastgesteld :

– voor bestuurders en passagiers vooraan : 70 percent op autosnelwegen en gewone wegen, 40 percent in de stad ;

– voor passagiers achteraan 25 percent

* het dragen van de gordel kan een bijzondere bijdrage leveren tot vermindering van de ernst van de ongevallen.

(b) bij de weg- en rij-omgeving : het oogmerk moet hier zijn een ergonomische inrichting en aanpassing van de infrastructuur, maar ook het onderhouden ervan met het oog op het verminderen van het aantal en de ernst van de ongevallen en het verhogen van de leefbaarheid.

(c) bij het voertuig : het betreft hier een hele reglementering die vaak op Europees vlak beheerd wordt en betrekking heeft op elementen van actieve en passieve veiligheid, van onderhoud en technische controle van voertuigen, van vermogen en snelheid van het voertuig, enz...

2. BESPREKING

Een lid betreurt het feit dat er inzake ongevallen een ineffectief gegevensbeheer schijnt te zijn : het is onvolledig, niet genoeg gedetailleerd en werkt laattijdig.

Daar bestaat geen verklaring voor en dat is dus onaanvaardbaar, te meer daar de opname aan de basis wel in orde schijnt te zijn.

Majoor Delval verwijst naar het rondgedeelde “analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden,, (bijlage) dat voor elk ongeval op de openbare weg wordt ingevuld (niet voor ongevallen op parkings of bij sportwedstrijden).

Deze formulieren worden zowel door de rijkswacht als door de gemeentepolitie ingevuld en overgemaakt aan het Nationaal Instituut voor de Statistiek, dat met de rijkswacht ook gegevens uitwisselt. Deze gegevens worden via magneetband opgeslagen en verwerkt, waarna het NIS deze publiceert.

De exploitatie van het verkeersongevallenformulier dat op 1 juli 1990 vernieuwd werd, heeft achterstand opgelopen. De kinderziekten en -fouten moeten er uit. De rijkswacht is ter zake vragende partij en dringt aan op een vlugge verwerking en publicatie van de gegevens.

Hetzelfde lid wil ook weten welke voorstellen de rijkswacht zoal doet aan de wegbeheerders in verband met de veiligheid op de zogenaamde zwarte punten.

Hierop wordt geantwoord dat ter zake wegbeheerders op verschillende bestuursniveaus bevoegd zijn, waarmee kan worden samengewerkt.

Voor het Vlaams Gewest heeft de rijkswacht een vaste vertegenwoordiging in de Adviesgroep voor verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen. Daar worden alle gegevens – ook inzake de zwarte punten – uitvoerig besproken en voorstellen tot oplossing zoals ronde punten, verkeerslichten en dergelijke meer worden daar besproken. Hetzelfde gebeurt op de andere niveau's (provincies, steden).

Intern is er in het rijkswachtkorps een cel die werkt aan een algemeen structuurplan, dat ook een analyse van de zwarte punten omvat. Majoor Delval benadrukt nogmaals het feit – zoals in de inleiding reeds is gesteld – dat het systeem van de zwarte punten relatief is, want afhankelijk van de snelheid en de kwaliteit waarmee de gegevens ter beschikking worden gesteld. Zwarte punten kunnen ook tijdelijk van de lijst verdwijnen.

Hetzelfde lid vraagt zich ook af of het nog kan dat bij de dramatische evolutie van de dodelijke of ernstige ongevallen, die het gevolg is van de kennelijke rage tot waanzinnig snel rijden, de rijkswacht afwezig schijnt te zijn. Waarom niet meer patrouilles, ingrepen, of vaststellingen door het korps ?

Wie is de bevoegde overheid of minister waaraan de rijkswacht aanbevelingen op het vlak van de reglementeringen kan geven.

Inzake de politieke verantwoordelijkheid deelt majoor Delval mee dat de rijkswacht afhangt van Binnenlandse Zaken en gedeeltelijk ook van Justitie. Aan deze beide federale ministers dient de minister van Verkeer suggesties te doen, alsook de politici.

Wat de al of niet aanwezigheid van de rijkswacht betreft, wordt gewezen op het zeer dichte wegennet en verder op de driedubbele taak van de rijkswacht, met name de openbare orde, de gerechtelijke taak (vervolging-opsporing) en de verkeersveiligheid. De drie taken zijn evenwaardig en van even groot belang.

Het is moeilijk om daarin een evenwicht te vinden en de rijkswacht doet haar best om alle mogelijkheden te gebruiken, ook op het vlak van acties inzake de verkeersveiligheid. Over heel België controleert de rijkswacht op snelheid 1 miljoen voertuigen met radar, waaruit 300.000 PV's voortvloeien, en bovendien worden nog eens 80.000 PV's opgesteld vanuit dienstvoertuigen.

Een ander lid heeft toch nog zijn vragen betreffende het statistisch analyseformulier, een groot aantal van de gegevens betreffende weersomstandigheden en de staat van de weg. De oorzaken van het ongeval worden niet genuanceerd en dus is een juist beeld van de echte oorzaken niet mogelijk.

Majoor Delval geeft toe dat een juist beeld van de gegevens staat of valt met de methode van inzamelen van de gegevens. Wil men dat zeer grondig doen dan moeten daartoe de nodige middelen worden vrijgemaakt.

Een directe en gefundeerde verwerking van gegevens over de oorzaken van ongevallen wordt in de buurlanden georganiseerd en begeleid door een staf wetenschappelijke deskundigen (verkeerswetenschappen, statistici, sociologen). Op dat punt dient ons land een achterstand in te halen.

In verband met de factor alcohol als oorzaak van ongevallen heeft het lid zijn twijfels voor de opgegeven 7,23 percent. Er zijn andere peilingen die een percentage van 30 tot 40 percent aangeven, en andere bronnen (onderzoek Beaucour) geven van 50 percent tot 70 percent aan.

Het lid vindt dan ook dat de controle op het alcoholgebruik drastisch moet verhogen via vereenvoudigde procedures en dat meer en genuanceerde informatie daarover zou ter beschikking moeten komen (worden bijvoorbeeld nog bloedproeven genomen van overleden verkeersslachtoffers ?).

Een ander lid vindt daarentegen de 0,5 percent grens toegelaten alcoholgehalte zo laag (2 glazen bier) dat men dan, eens deze grens overschreden, verder zal drinken. Veel mensen worden toch niet dronken van een paar pilsjes, zodat de norm echt absurd laag lijkt.

De cijfers in verband met alcohol als oorzaak van ongevallen, verschillen inderdaad en de opgegeven 7,23 percent is inderdaad beperkt, maar het betreft alleen de categorie van ongevallen met lichamelijke letsels, aldus majoor Delval.

Wanneer men algemene controles doet, zullen de geconstateerde gevallen van alcolemie des te hoger zijn als men selectief onderzoekt (bijvoorbeeld bij buitenkomen drankgelegenheden of bij kennelijk gedrag)

De majoor heeft de indruk dat de heer Beaucour het geheel van de betrokkenen onderzoekt (dus alle inzittenden) wat het percentage aanzienlijk verhoogt. Wat de lage toegelaten drempel betreft preciseert de majoor dat het niet alleen gaat om "alcoholintoxicatie achter het stuur,, maar om het tegengaan van die graad van beïnvloeding door alcohol, die als verhoging van het risico van ongevallen wordt gezien, bijvoorbeeld vertraagde reactie, concentratieverlies en dergelijke meer).

Een lid is sceptisch wat betreft de nadruk die wordt gelegd op de zwarte punten. Die kunnen verdwijnen of terugkomen, naargelang van het aantal ongevallen.

Spreker is er overigens voorstander van om op de zwarte punten en de kruispunten onbemande controles te houden, eventueel ook met fictieve camera's.

Majoor Delval benadrukt dat men de factor "zwarte punten,, dient te relativeren : het is een van de middelen die men kan gebruiken in het geheel van de verkeersveiligheid. Men moet, wat de onbemande controles betreft, de filosofie van het systeem behouden : waar niet altijd aantoonbare "objectieve,, onveiligheid is, maar dus eerder subjectieve onveiligheid, kan het plaatsen van controlecamera's veel helpen met betrekking tot de onrustgevoelens van de lokale bevolking.

Verschillende leden stelden, aansluitend hierbij, de vraag of er gegevens zijn van ongevallen veroorzaakt door druggebruik. Men beweert vaak dat in 1 op 10 van de gecontroleerde wagens uit Nederland drugbenvloeding bij de chauffeur zou zijn geconstateerd. Bestaan er in België middelen tot vaststelling ?

Er is ter zake alleen het bekende onderzoek van de heer Beaucour in samenwerking met het Instituut voor Verkeersveiligheid. De aanleiding is de vaststelling van druggebruik bij verkeersongevallen. Bedoeling van het onderzoek is in eerste instantie vooral de omvang van het probleem trachten te achterhalen. Het onderzoek naar drugbeïnvloeding bij bestuurders in het verkeer dient te gebeuren met de bestaande wettelijke instrumenten, d.w.z. dat het parket dat bloedstaal moet laten analyseren, niet enkel op alcohol maar bijkomend op drugsporen. Dit zijn bijkomende gerechtskosten en daarenboven is bloedmonster niet het ideaal medium voor drugonderzoek (= urinetest).

Meerdere leden trekken ook de vergelijking met Nederland. Met dubbel zoveel inwoners hebben zij maar de helft dodelijke slachtoffers, vergeleken met België.

Betreft het ander gedrag, andere voertuigen of andere infrastructuur ? Verschillende sprekers maken gelijkaardige bedenkingen.

Hierop wordt geantwoord dat Nederland geen betere wegen of betere chauffeurs heeft, maar dat men daar reeds veel langer bezorgd is om de verkeersproblematiek en er de nodige middelen voor uittrekt. Bovendien wordt een gecoördineerd beleid gevoerd, in samenwerking met alle instanties, en wetenschappelijk goed onderbouwd.

De conclusies worden doorgestuurd naar de wegbeheerders, die dan een eenvormig beleid voeren. Nederland heeft ook een betere ruimtelijke ordening met goede scheiding van functies. Men heeft een duidelijke hiërarchisering en functiebeschrijving van het wegennet.

In de vraag van hetzelfde lid of de verkeersveiligheid niet de absolute prioriteit moet' krijgen, antwoordt majoor Delval dat die prioriteit er moet zijn, maar dat de inspanningen en de evaluatie ervan – ook over de bestedingen – de nieuwe constructies en dergelijke meer, slechts na verloop van vele jaren zullen kunnen worden beoordeeld.

Hetzelfde lid vraagt aan de vertegenwoordiger van de rijkswacht op welke manier het wetgevend werk kan bijdragen tot de oplossing en de verkeersproblematiek.

De omstandigheden en de problemen zullen er toe leiden nog meer regels toe te voegen, aldus de majoor, maar alleszins moet er ook een grondige mentaliteitsverandering plaats hebben en dit kan alleen maar na een gecoördineerde aanpak, deels ook via het onderwijs of opvoeding.

Tot slot heeft het lid het nog over de vermeerdering van het veronachtzamen van de verkeersregels door de autobestuurders (van een op vier in 1988 naar een op drie in 1992). Dient de rijkswacht ter zake niet meer actief te zijn, zowel preventief als repressief.

Het is nodig dat de rijkswacht binnen haar huidige potentieel een meer zichtbare controle organiseert en de geconstateerde gegevens kenbaar maakt.

Een lid constateert dat er een grote discontinuïteit is in de structuur van de wegen : over een afstand van 20 km heeft men op een weg soms een afwisseling van 2, 3 en 4

rijvakken, zijn de afslagstroken verschillend geregeld, zijn de fietspaden op verschillende plaatsen gelegen. Bestaan er gegevens over deze toestanden in relatie tot ongevallen ?

Verder is er het probleem van de asbelasting en de controle op de vrachtwagens, die onvoldoende schijnt te zijn. Het lid spreekt van een overschrijding met 100 percent van de toegelaten vracht, eens bijvoorbeeld een Nederlandse vrachtwagen de grens heeft overschreden. Spoorvorming is er het gevolg van en dus een verhoogde onveiligheid.

Er wordt meegedeeld dat de huidige controle op de vrachtwagens inzake asbelasting selectief is en dat vastgesteld wordt dat 10 percent van de vrachtwagens in overtreding is. Bij een aselectieve controle zal het procentueel aandeel overtredingen dalen. Voor 1992 zijn de activiteiten ter zake toegenomen ten aanzien van 1991.

Majoor Delval voegt daar verder aan toe dat ook de verhoogde frekwentie van het verkeer een invloed heeft op de beschadiging van het wegdek.

Inzake de toestand van het wegdek en het snel ontstaan van slijtage, spoorvorming en dergelijke meer, kan ook veel verweten worden aan de aanleg van de weg, dus aan de bouwers.

Tot slot wordt door de verschillende leden nog de opmerking gemaakt dat men best op kruispunten en in bebouwde kommen meer controle zou uitvoeren, gezien het aantal ongevallen op autosnelwegen beperkt is.

BIJLAGE 2

Het convenant inzake de, doortochten

HET CONVENANT INZAKE DE WEGVERLICHTING

Tussen enerzijds het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de heer Theo KELCHTERMANS, Vlaamse minister van *Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden*
hierna genoemd, de Minister

en

anderzijds de gemeente/stad (1)(2).....
vertegenwoordigd door het College van Burgemeester en Schepenen, voor wie optreden .....
.....
wordt overeengekomen wat *volgt :*

Artikel 1

Het doel van het Convenant is de fnstalfatfe van aangepaste verfichtfng op de wegvakken van gewestwegen waar een hoge concentratie aan gevaarsituaties voorkomt.

Het Convenant wordt afgesloten op basis van het gemeenteraadsbesluit dd..... tot opmaak en gefaseerde realisatie van een Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan, inhoudende de te treffen maatregelen, zowel op het gemeentelijk wegennet als op het gewestelijk wegennet, inzonderheid wat betreft. en minimaal inhoudend :

- *de verkeersveilfghefd en -leefbaarheid,*
- *de infrastructuur voor de zwakke weggebruikers inclusief de aanleg van fietsroutes en voetpaden ;*
- *het parkeerbeleid en de herinrichting van straten en pleinen ;*

Hierbij zal rekening worden gehouden met de adviezen van de geëigende administratfeve diensten en organen en moet er voldaan worden aan de bestaande rfchtlijnen, ondermeer inzake ruimtelijke ordening, leefmilieu, wegeninfrastructuur en verkeer.

---

(1) Schrappen wat niet past
(2) Invullen

Artikel2

Het Vlaamse Gewest verbindt er zich toe prioriteit te verlenen aan de plaatsing van een aangepaste verlichting op de gewestweg nr. (2)..... tussen het km-punt (2) ..... en het km-punt..(Z) .... op. het grondgebied van de gemeente/stad (I)(2)..... ..

Artikel 3

Wanneer het gaat over de normaal gangbare verlichtingstoestellen en -palen zal het Vlaamse Gewest de leverings- en plaatsingkosten ten zijnen laste nemen.
Voor de levering (= de aankoop- en. afleveringskosten) van speciale verlichtingstoestellen en -páfen gelden de bepalingen van art.: 4.

De plaatsing gebeurt steeds door aannemers die door het Vlaamse Gewest, dat kontrakteert, worden aangeduid.

Artikel4

De gemeente/stad (1) heeft het recht bij de herinrichting van doortochten om verlichtingstoestellen en-palen te doen opstellen, die verschillend zijn van de normaal gangbare zoals voorzien in de aanneming van de verlichtingsinstallaties uit te voeren door het Vlaamse Gewest. Indien de gemeente/stad (1) van dit recht gebruik maakt, draagt zij de kosten voor de levering van de palen en toestellen, inbegrepen de lampen en de voorschakelapparatuur. Het Vlaamse Gewest zal in dit geval een maximale tussenkomst (3) verlenen a rato van 3 miljoen BEF/km gewestweg.

De levering geschiedt door de gemeente/stad (1) in de stapelplaats van de- aannemer die door het Vlaamse Gewest belast is met. de uitvoering van de verlichting. Deze aannemer neemt de levering in ontvangst en zorgt voor alle verdere prestaties nodig om de verfichtingstoesteffen te plaatsen en in dienst te stellen. Het in ontvangst nemen geschiedt in aanwezigheid van een afgevaardigde van het Bestuur Elektronica, Elektriciteit en Mechanica (BEEM).

De keuze van de verlichtingstoesteffen gebeurt door. de gemeente/stad (1). De toestellen moeten in elk geval beantwoorden' aan de elektrische, mechanische en fotometrische kenmerken die het BEEM na ondertekening van het Convenant aan de gemeente/stad (1) overmaakt.

---

(1) Scfuappen wat niet past
(2) Invullen
(3) Tussenkomst. ≤ kosten voor de levering van palen en toestellen

Artikel 5

Het efektrìciteitsverbruik wordt bepaa ld door een afzonderlijke teller.
Het elektriciteitsverbruik, evenals de eventuele aankoop en vaste kosten voor het gebruik van de teller alsmede de kostprijs voor de vervanging (levering en plaatsing) van, de lampen en van de voorschakelapparatuur, zijn.' ten laste van de gemeente/stad (1). De andere kosten met betrekking tot het beheer, het onderhoud en de herstelling, door om het even welke oorzaak, van de volledige installatie zijn ten laste van het .Vfaamse Gewest.

Artikel 6

Bij niet-naleving door de ene partij van de verbintenissen van het. Convenant is de andere partij gerechtigd het Convenant op te zeggen.

Artikel 7

De bìjakte bevat de concrete uitwerking van het project "wegverlichting", passend in het *Gemeentelijk Verkeersveìfigheìdspfan* en maakt *integraal deel* uit *van deze Convenant.*

Opgemaakt in drievoud, te Brussel
op (datum)

Namens de gemeente (1)
stad (1)

xxx
Burgemeester

xxx
Gemeentesecretaris

Vo>or het Vlaamse Gewest-
De Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening èn Binnenlandse Aangelegenheden

Theo KELCHTERMANS

De Secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Fernand DESMYTER

---

(1) Schrappen wat niet past

BIJAKTE BIJ HET CONVENANT INZAKE DE WEGVERLICHTING

Concrete uitwerking van het project "wegverlichting", passend in het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan.

....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

Deze bijakte maakt integraal deel uit van het Convenant, dd. ....

Opgemaakt in drievoud, te Brussel
op (datum)

Namens de gemeente (1)
stad (1) ,

xxx
Burgemeester

XxX
****Gemeentesecretaris***

Voor het Vlaamse Gewest
De Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden

Theo KELCHTERMANS

De Secretaris-generaal van het Departement -Leefmilieu en Infrastructuur

Fernand DESMYTER

---

(1) Schrappen wat niet past