

PIJLER 3: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen

Kordate en consequente handhaving is het sluitstuk van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid. Wie het eigen leven en dat van anderen in gevaar brengt, verdient een gepaste bestraffing. We versterken de handhavingsketen en verhogen zowel de objectieve als de subjectieve pakkans en we hebben aandacht voor een snelle afhandeling en een zekere bestraffing.

We werken constructief aan bestaande knelpunten in de handhavingsketen. Daarbij hebben we oog voor de beschikbaarheid van voldoende actuele en kwalitatieve gegevens, voldoende capaciteit en beschikbare middelen.

We schenken ook aandacht aan de inzet van innovatieve technologieën. Mogelijke aspecten die kunnen leiden tot een efficiëntieverhoging op vlak van afhandeling en verwerking van de vastgestelde overtredingen worden aangegrepen of ondersteund.

– *Gewenst effect:*

- Beschikken over actuele en kwalitatieve basisgegevens en databanken die een optimaal handhavingsbeleid mogelijk maken.
- Voldoende capaciteit en middelen om een voldoende hoog handhavingsniveau te bereiken.
- Verdere daling van het aantal niet-vervolgde overtredders.
- Op een verkeersinbreuk volgt een passende bestraffing.

– *Acties:*

- Onderzoeken van het wettelijk kader bij voorstellen van prestatie-overeenkomsten vanuit de geïntegreerde politie. Via optimaal gebruik van de middelen in het Vlaamse verkeersveiligheidsfonds voor verkeersveiligheidsdoeleinden:
 - o Stimulering van een voldoende hoog handhavingsniveau via de opmaak van prestatie-overeenkomsten/convenanten met de politie, gekoppeld aan prestatie-indicatoren.
 - o Ondersteunen van een controlecultuur waarbij elke controle van een bestuurder gepaard gaat van een standaard verkeerscontrole op de belangrijke verkeersveiligheidsthema's (cfr. stoppen = blazen).

- Mee zorgen voor een goede handhavingscommunicatie en –strategie, met de nodige benadrukking van en aandacht voor duiding bij deze communicatie .
- Bijdragen tot het kunnen beschikken over kwalitatieve gegevens en performante databanken verkeer voor de controles en vaststellingen (vb. actuele en kwalitatieve gegevens veelplegers, rijbewijzen, technische keuring, verzekeringen, herstelonderzoeken, leasingvoertuigen, letselongevallen,...).
- Facilitering op vlak van inzet van technologische hulpmiddelen en metrologie (zie ook fiche *“ANPR-trajectcontrole”*):
 - o Automatisering van de vaststellingen en de verwerking ervan moeten bijdragen tot het optimaliseren van de aangewende capaciteit en middelen.
 - o Ondersteunen gebruik nieuwe technologieën (cfr. speed gun) en/of vereenvoudiging van procedures ten gevolge van nieuwe efficiëntere technologieën.
 - o Streven naar uniformiteit van handhavingsapparatuur en complementariteit tussen verschillende systemen via ondersteuning andere overheden (politie, lokale overheden,...) om bij te dragen tot een efficiënt handhavingsnetwerk (cfr. ANPR-opdrachtcentrale). Het gebruik van een “opdrachtcentrale” kan eventueel uitgebreid worden naar andere nuttige handhavingstechnologieën.
- Onderstrepen van het belang van snelle concretisering van de handhaving van de buitenlandse overtredders (cfr. ook Cross-border enforcement-richtlijn). Iedereen dient een even grote controlekans en kans op bestraffing te hebben om een efficiënte handhaving te kunnen bewerkstelligen.
- Efficiëntere procedures: mee streven naar een éénmalige vatting (inclusief eenvoudige betalingsmogelijkheid boetes), zodat tijd, kosten en mankracht kunnen worden uitgespaard, en éénmalige zending, zodat de overtredder onmiddellijk weet welk gevolg vasthangt aan de begane verkeersovertreding.
- Ondersteuning bieden aan de invoering van het “bevel tot betalen” als bijdrage tot oplossing voor de flessenhals bij de politierechtbanken, zodat meer capaciteit kan vrijkomen voor de behandeling van de zware overtredingen.
- Zo efficiënt mogelijke bestraffing van de overtredders, waarbij ook gebruik gemaakt kan worden van alternatieve gerechtelijke maatregelen, zoals de leermaatregelen (zie fiche *“Alternatieve leermaatregelen”*).
- Kwalitatieve controle op het terrein (zie ook fiche *“Levenslang leren / verticale leerlijn”*): goede opleiding, uitrusting en afstemming politie en de

andere controleurs op het terrein, zodat op een kwalitatieve en eenduidige manier gecontroleerd kan worden. Aandacht voor versterking van de expertise, een goed preventiebeleid en voorbeeldfunctie zijn hierbij ook belangrijke elementen.

- Het federale efficiëntietraject nauw opvolgen en vanuit Vlaanderen verdere optimalisering van de handhavingsketen onderzoeken en in dit kader voorstellen ter zake formuleren (cfr. administratieve inning vs mogelijkheid tot identificatie veelplegers/recidivisten; kentekenaansprakelijkheid).

– *Kritische succesfactoren:*

- Het is van belang voor een verdere verhoging van de handhaving te kunnen gebruik maken van de middelen vanuit het Vlaamse Verkeersveiligheidsfonds om samen met de politiediensten op basis van (goede) convenanten afspraken te maken en goede voorwaarden te formuleren zodat de middelen zo efficiënt mogelijk ingezet worden voor meer verkeersveiligheid.
- Toegang tot geactualiseerde en betrouwbare databanken verkeer (vb. voor rijbewijzen, recidive, openstaande boetes, al dan niet gekeurde en/of verzekerde voertuigen, goed verkeersstrafregister, leasingvoertuigen, ...).
- Efficiëntieverhoging proces gezien de toename van het aantal te verwerken inbreuken als alle buitenlandse overtreiders geïdentificeerd zullen worden. Bij problematische bottleneck kan administratieve afhandeling worden overwogen.
- De volledige keten mag geen “gap” laten tussen feit, ontvangst PV, bestraffing en strafuitvoering, om de kans op gedragsbeïnvloeding en -aanpassing te maximaliseren.

– *Ondersteunende maatregelen:*

We trachten zoveel als mogelijk, in onderlinge afstemming met de verschillende betrokken partijen, tot een geïntegreerd handhavings- en verkeersveiligheidsbeleid te komen.

Het Vlaamse Gewest zorgt nu reeds voor ondersteuning bij het gebruik van nieuwe handhavingstechnologieën om het controleproces te versterken en te automatiseren.

Via samenwerking tussen de verschillende inspectiediensten kunnen grootschalige en efficiënte controleacties georganiseerd worden, zoals bijvoorbeeld voor de controle op zwaar vervoer.

Handhaving dient steeds gepaard te gaan met een goede communicatie en ondersteuning te krijgen vanuit sensibilisering, educatie, infrastructuur & voertuigtechnologie.

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de elementen tot optimalisering van de handhavingsketen in de Werkkamer Handhaving.

– *Verantwoordelijken:*

Het departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer in eerste instantie voor wat betreft de Vlaamse bevoegdheden, maar ook bijvoorbeeld GOCA voor wat betreft de databank technische keuring. Andere partijen hebben zeker ook hun rol te spelen waar het de beschikbaarheid van kwalitatieve databanken betreft. Daarnaast zal een goede samenwerking vereist zijn met de federale overheid, politie en justitie om te komen tot een volledige optimalisatie van de handhavingsketen. Initiatieven in de andere gewesten worden in dit kader opgevolgd.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Een efficiënte, consequente en sterke handhaving en opvolging kan in belangrijke mate een effect hebben op de versterking van de relatie “inbreuk – gevolg” en dus een sterker effect resulteren op een potentiële gedragsaanpassing.

Wie	Wat	Timing
MOW/FOD/Politie/Justitie	Verder ondersteunen automatisering controle-middelen en optimalisatie databanken	permanent
MOW/Politie/Justitie	Afstemmen communicatie/handhaving	permanent
Politie	Voorstel prestatie-overeenkomst	Vanaf 2017 mogelijk

PIJLER 3: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

Het aantal controles op de belangrijke verkeers(on)veiligheidsthema's wordt opgevoerd. Naast kwantiteit is ook kwaliteit belangrijk: controles moeten maximaal uitgevoerd worden op de meest gevoelige locatie, het meest problematische tijdstip en gericht op de meest riskante doelgroep.

Innovatieve technologieën (cfr. ook ITS-plan) en/of efficiëntiewinst (zie *Fiche handhavingsketen*) maken het verhogen van de controles mee mogelijk. Idealiter worden grootschalige acties (handhavings- maar vooral ook sensibiliseringseffect) gecombineerd met kleinere acties op plaatsen waar moeilijker met een groot dispositief gewerkt kan worden.

– Gewenst effect:

Niet-limitatief:

- Een daling van het aantal bestuurders dat te snel rijdt;
- Een daling van het aantal bestuurders dat dronken (> 0,5 ‰ of 0,2 ‰ afhankelijk van het type chauffeur) een voertuig bestuurt;
- Een daling van het aantal bestuurders dat onder invloed van drugs een voertuig bestuurt;
- Een stijging van het gebruik van de veiligheidsgordel en het correct gebruik van een kinderbeveiligingsmiddel;
- Een daling van afleiding achter het stuur en/of het gebruik van de gsm, smartphone of andere toestellen die de aandacht van de weggebruiker afleiden van het verkeer;
- Een daling van het niet respecteren van de rij- en rusttijden;
- Een daling van het niet respecteren van de veiligheidsafstand;
- Een daling van het aantal bestuurders dat met een voertuig rondrijdt dat niet in orde is met de technische voertuigkeuring en/of zonder verzekering rondrijdt;
- Een daling van het aantal roodlichtnegaties;
- Een daling van het aantal fietsers dat geen licht voert bij duisternis;
- Een daling van het aantal (kwetsbare) weggebruikers dat de voorrangsregels niet naleeft;
- Een daling van het aantal (kwetsbare) weggebruikers dat de correcte plaats op de weg niet respecteert;
- Een daling van het rijden met een overladen vrachtwagen;
- Respecteren van de reglementering inzake vervoer van gevaarlijke stoffen, uitzonderlijk vervoer en LZV's;
- Een daling van het aantal bestuurders die zich op de weg begeven zonder hiervoor medisch geschikt te zijn;

- Een daling van het aantal ongevallen, volgens gehandhaafde ongevalsoorzaak.

– Acties:

- Investeren in handhavingssystemen op de meest prioritaire locaties en wegsegmenten, zodat bijgedragen kan worden aan een verhoging van het aantal controles en dit op een kwalitatieve manier. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de meest geschikte technologie. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar nummerplaatherkenningssystemen (zie ook *Fiche “ANPR-trajectcontrole”*) en nieuwe technologische opportuniteiten, maar ook bvb. snelheidscamera's, bij locatiespecifieke snelheidsproblematiek, roodlichtcamera's, Weigh-in-Motion, camera's voor handhaving tussenafstanden, inhaalverbod,....
- Bij de uitbreiding van een kwalitatieve handhaving (het hele jaar door) wordt prioritair ingezet op de volgende verkeers(on)veiligheidsthema's:
 - o Overdreven en onaangepaste snelheid;
 - o Alcohol en drugs in het verkeer (federaal werd aangekondigd dat jaarlijks gemiddeld 1 bestuurder op 3 een controle zal ondergaan);
 - o Gordeldracht en persoonlijke beveiligingsmiddelen;
 - o Afleiding (o.a. GSM);
 - o Vermoeidheid (rij- en rusttijden);
 - o Respecteren veiligheidsafstand;
 - o Roodlichtnegatie (incl. kwetsbare weggebruikers);
 - o Veiligheid zwaar vervoer (overlading, respect veiligheidsafstand, technische controle langs de weg, controle gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer en LZV's);
 - o Zichtbaarheid kwetsbare weggebruiker (voeren van fietslicht bij duisternis);
 - o Voertuigen zonder geldig keuringsbewijs en/of zonder verzekeringsbewijs;
 - o Niet naleven van de voorrangsregels;
 - o Niet respecteren van de correcte plaats op de weg (vb. fietsers die rijden op voetpad, fietsers die op rijbaan rijden waar er een fietspad is, voetgangers op rijbaan waar er een voetpad aanwezig is, buiten nabijgelegen zebrapaden oversteken,...).

Hierbij wordt parallel ook gefocust op informatie, educatie en sensibilisering en kwalitatieve infrastructuur en technologie om het gewenste gedrag te kunnen bewerkstelligen.

Tijdens controles kan ook aandacht uitgaan naar de rijgeschiktheid van de bestuurder, zodat problemen op het terrein gedetecteerd en teruggekoppeld kunnen worden (zie ook *Fiche “Medische rijgeschiktheid”*).

Vanuit handhaving dient vooral aandacht uit te gaan per verkeers(on)veiligheidsthema naar:

Thema	Primaire doelgroep	Secundaire doelgroep	Tertiaire doelgroep
Snelheid	Mannen, 18-29 / motorrijders, automobilisten, bestelwagens	Mannen 30-54 / autocars en vrachtwagens op 90 km/u wegen (en autosnelwegen)	Alle weggebruikers
Alcohol	Mannen, 18-54 / nachten	Alle weggebruikers	
Drugs	Mannen, 18-29 / nachten	Mannen, 30-38	Alle weggebruikers
Gordeldracht & correct gebruik kinderbeveiligingsmiddelen	Passagiers (achterin de wagen)	Alle weggebruikers	
Afleiding	Jonge weggebruikers, 18-29 / Bestuurders van vrachtwagens en bestelwagens	Weggebruikers 30-54	
Vermoeidheid	Professionele bestuurders		
Zichtbaarheid	Fietsers	Andere weggebruikers	
Veiligheidsafstand	Professionele bestuurders	Autobestuurders	
Technisch niet in orde	Vrachtwagens	Andere motorvoertuigen	
Roodlichtnegatie	Alle weggebruikers		
Niet naleven van de voorrangsregels	(Brom)fietsers / motorvoertuigen	Alle weggebruikers	
Niet respecteren van de correcte plaats op de weg	Voetgangers en (brom)fietsers	Alle weggebruikers	
Zwaar vervoer: overlading, reglementering inzake vervoer van gevaarlijke stoffen, uitzonderlijk vervoer en LZV's	Vrachtwagens	Bestelwagens	

Daarnaast dient uiteraard ook aandacht uit te gaan naar handhaving van andere aspecten van het verkeersreglement, zoals agressief rijgedrag, inhalen waar dit verboden is, gevaarlijke manoeuvres.

- Concretisering handhaving van de buitenlandse overtreiders (zoals uitvoering Cross-border-enforcement – richtlijn). Iedereen dient een even grote controlekans en kans op bestraffing te hebben.
- Digitalisering van de bestaande camera's moet een efficiëntere handhaving mogelijk maken. Integratie en multi-functionaliteit moeten de standaard uitgangspunten zijn. De ANPR-camera's van een trajectcontroleinstallatie, dewelke een bestaande 'klassieke' snelheidscamera vervangt, biedt immers naast snelheidshandhaving ook nog allerlei andere functionaliteiten mits de gegenereerde data wordt opgenomen in het ANPR-netwerk. Ook bestaande roodlichtcamera's zullen we op termijn kunnen vervangen door digitale versies voorzien van ANPR-camera's die, in functie van de plaatsomstandigheden, ook trajectcontrole kunnen doen.

– Kritische succesfactoren:

Handhaving van de meeste verkeers(on)veiligheidsthema's is federale en lokale materie. Snelheid en handhaving van het vrachtvervoer kunnen deels regionaal opgevangen worden, o.m. via de bevoegdheidsoverdracht in het kader van de 6^e staatshervorming. De handhaving van het vrachtvervoer voor specifieke thema's (zoals overlading) gebeurt nu ook reeds door de Vlaamse Wegeninspectie. Afstemming en/of samenwerking met het federale niveau zal echter steeds noodzakelijk zijn. M.a.w. politie en justitie blijven belangrijke partners om via handhaving verder aan het juiste rijgedrag van de weggebruikers te werken.

Om de handhaving verder te kunnen uitbreiden en dit op een kwalitatieve manier, dient rekening gehouden te worden met volgende aspecten (zie ook fiche "*Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen*") :

- voldoende capaciteit bij politie (op het terrein voor de controles en voor de verwerking in de gewestelijke verwerkingscentra) en bij justitie (behandeling strafzaken, opvolging recidive,...);
- efficiëntieverhoging controles;
- optimaal gebruik nieuwe technologieën;
- optimalisering verwerking van de verkeersinbreuken.

Zo wordt bvb. ook een grote toename van het aantal te verwerken inbreuken verwacht als alle buitenlandse overtreiders geïdentificeerd zullen worden.

Gezien de arbeidsintensiviteit van het controleren op respecteren van de veiligheidsafstand en andere probleemvelden is aandacht voor verdere automatisering wenselijk.

Om de investeringen en inspanningen te kunnen focussen op en prioriteren naar risicoplaatsen is een moderne ongevalsanalyse onontbeerlijk. Correcte ongevalsgegevens dienen snel na de feiten beschikbaar te zijn, op een uniforme wijze verzameld en aangereikt en dit via moderne IT-toepassingen.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Handhaving moet gepaard gaan met een goede handhavingscommunicatie en –strategie. Regionale sensibiliseringscampagnes ondersteunen daarnaast specifieke handhavingsacties rond welbepaalde verkeers(on)veiligheidsthema's (TISPOL kalender).

Om het geldende snelheidsregime en overtredingen van zwaar vervoer te handhaven, investeert het Vlaams Gewest in sterke mate in handhavingssystemen (snelheidscamera's, trajectcontrole, semi-vaste flitspaal bij wegenwerken, WIM-systemen, installaties voor controle tussenafstand en inhaalverbod,...).

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de handhaving, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Met het aangaan van partnerschappen tussen federale, provinciale, lokale en gewestelijke instanties kunnen we verdere vooruitgang en efficiëntiewinst boeken op vlak van handhaving (vb. prestatie-indicatoren en -overeenkomsten kunnen gebruikt worden om verdeelsleutels op te stellen voor de eventueel te verdelen handhavingsmiddelen in het Vlaamse verkeersveiligheidsfonds (zie ook *Fiche "Engagement"*)). Onderlinge samenwerking en afstemming inzake de controle op zwaar vervoer kan bijdragen tot meer efficiënte controleacties en ondersteuning ter verhoging van de capaciteit.

Een verhoging van het aantal controles kan ook gerealiseerd worden door middel van het wegwerken van bestaande knelpunten (zie ook *Fiche "Basiselementen efficiënte en sterke handhavingsketen"*).

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de (effecten van de) controles en handavingsinfrastructuur, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via

- Aandeel verkeersongevallen waarbij een bepaalde problematiek geregistreerd wordt (opletten voor gelijkblijvende registratiegraad bij interpretatie).

- Gedragmetingen om een zicht te kunnen houden op de evolutie van het gedrag van de verschillende types weggebruikers, als resultaat van de geleverde (educatieve, sensibiliserings-, infrastructuur-, voertuigtechnologische en) handhavingsinspanningen.
- Evolutie van het (totaal) aantal gerealiseerde controles en evolutie van het aantal inbreuken per thema (OI, minnelijke schikking, penale boeten) en volgens tijdstip, locatie en doelgroep.

Monitoringcijfers worden aangeleverd in overleg met BIVV (gedragmetingen) en handhavings- en verkeersongevallencijfers in overleg met de geïntegreerde politie. Cijfers aangaande “bestrafing” komen van politie en justitie.

Deze monitoring dient als basis voor de prioritering van de handhavingsinspanningen en gedragswijzigingen kunnen eventueel aanleiding geven tot herverdeling van de handhavingsinspanningen over de probleemdomeneinen.

– *Verantwoordelijken:*

Het uitvoeren van controles betreft een gemengde bevoegdheid, afhankelijk van het thema.

Voor wat betreft de installatie en het onderhoud van vaste handhavingsinstallaties op autosnelwegen en gewestwegen: AWW. Lokale overheden kunnen, mits afstemming met de wegbeheerder, ook eigen investeringen doorvoeren op gewestwegen, bv indien de lokale prioriteiten niet binnen de verwachte tijdshorizon kunnen worden gematcht met de regionale prioriteiten. Daarnaast kunnen ze uiteraard ook investeren op de gemeentewegen. Indien de installaties voor meerdere doeleinden ingezet kunnen worden, kunnen ook andere partijen een rol spelen via (bijdrage aan de) financiering.

Voor wat betreft de handhaving: de geïntegreerde politie, beleidsdomeinen Justitie en Binnenlandse Zaken, provincies, lokale besturen, en regionale Wegeninspecteurs.

Voor wat betreft monitoring: Departement MOW, BIVV, geïntegreerde politie, justitie, FOD Economie, andere nuttige bronnen.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Snelheidscontrole:

Snelheid speelt een belangrijke rol bij verkeersongevallen. Snelheidslimieten worden veelvuldig overtreden en op een aantal wegen leiden hoge snelheden tot bovengemiddelde verkeersrisico's. Verschillende methoden van snelheidstoezicht zijn succesvol gebleken in het terugdringen van snelheid en ongevallen. Wat dit betreft is rijdende surveillance het minst effectief, maar

deze methode is wel zeer geschikt om juist hardnekkige overtredders te pakken. Hoewel er door burgers nogal eens kritiek wordt geuit op snelheidstoezicht en bekeuringen, is de publieke steun in de laatste jaren gegroeid. Alle verschillende methoden van snelheidstoezicht ondervinden tegenwoordig steun van een meerderheid; de minste publieke steun genieten toezichtmethoden die minder goed zichtbaar zijn (SWOV-factsheet, 2014).

Onderzoek in Vlaanderen heeft aangetoond dat snelheidscamera's op gewestwegen een duidelijk gunstig effect hebben op het aantal doden en zwaargewonden (-29%) (De Pauw, Daniels, Brijs, Hermans & Wets, 2012). Een geheel ander resultaat werd teruggevonden ter hoogte van de snelheidscamera's op de autosnelwegen, waarbij een analyse van de snelheid aantoonde dat bestuurders afremmen vlak voor de camera en terug versnellen eens ze de camera voorbij zijn. Dit leidt tot ongunstige effecten (De Pauw et al., 2014). Vandaar ook de overgang naar het gebruik van trajectcontrole.

Ook internationale overzichtsstudies melden dat snelheidscamera's ongeveer 20% reductie van letselongevallen bewerkstelligen op wegdelen waar camera's worden ingezet. Een overzicht uit 2010 vermeldt dalingen van ernstige letselongevallen van 11-44% nabij de cameralocaties, en van 30-40% voor grotere gebieden met camera-activiteit (SWOV-factsheet, 2013).

Controle op gordelgebruik en rood licht:

Overtredingen op het gebied van gordelgebruik en rood licht leiden tot een grotere kans op een ongeval of tot een ernstiger afloop. De effectiviteit van gordels om dodelijke ongevallen te voorkomen is groter dan de effectiviteit om ernstige letselongevallen te voorkomen (Evans, 1996). Het dragen van een autogordel voorin kan de kans op dodelijk en ernstig letsel voorkomen met 40% respectievelijk 25% (SWOV, 2010b)(Wijnen, Mesken & Vis, 2010). Het extra gordeltoezicht heeft samen met grootscheepse mediacampagnes geleid tot een verbetering in het gordelgebruik en een besparing van verkeersdoden in Nederland. Voor heel Nederland heeft het toegenomen gordelgebruik als gevolg van het geïntensiveerd toezicht in combinatie met voorlichtingscampagnes naar schatting 3% verkeersdoden bespaard, ofwel circa dertig doden per jaar in deze periode van 1994/95 tot 2000/01 (Mathijssen & De Craen, 2004). Hoe hoger het landelijk niveau van gordelgebruik, hoe moeilijker het wordt om nog meer gedragsverbetering en veiligheidswinst te behalen (zie ook Elvik, 2001).

Door het extra cameratoezicht blijkt het aantal roodlichtovertredingen te zijn afgenomen. Het effect van roodlichtcamera's op aantallen verkeersongevallen of -slachtoffers is in Nederland nog niet systematisch onderzocht (SWOV, 2011). Aeron-Thomas & Hess (2005) komen op basis van een gepoolde schatting van drie studies, op een reductie van 29% voor letselongevallen.

Controle op alcohol

Afhankelijk van datgene wat de wet mogelijk maakt zijn er twee methoden van politietoezicht op rijden onder invloed:

1. aselekt testen van alle automobilisten, zonder voorafgaande verdenking van overtreding ("random breath testing");
2. select testen van automobilisten op grond van een voorafgaande verdenking van overtreding.

De eerste methode – het aselekt testen van bestuurders - heeft het grootste effect op overtredingsgedrag en ongevallen (Erke et al., 2009).

Behalve de methode van testen kan ook worden gekeken naar de frequentie van het toezicht. Het niveau van toezicht op rijden onder invloed is erg hoog in Finland en Zweden (>300 jaarlijks geteste bestuurders per 1.000 inwoners) en betrekkelijk laag in landen als Italië, Oostenrijk, Portugal, Polen (< 100 geteste bestuurders per 1.000 inwoners) (ETSC, 2011).

De resultaten van het internationale onderzoek naar de effectiviteit van methoden van toezicht op rijden onder invloed zijn in 2009 in kaart gebracht in een meta-analyse. Erke et al. (Erke, Goldenbeld, & Vaa, The effects of drink-driving checkpoints on crashes - a meta-analysis, 2009) schatten dat toezicht op rijden onder invloed van alcohol gemiddeld leidt tot 14% vermindering van ongevallen.

Deze voorbeelden geven aan dat een kwalitatieve, in combinatie met voldoende uitgebreide, handhaving een niet te verwaarlozen effect op de verkeersveiligheid kunnen bewerkstelligen.

Wie	Wat	Timing
MOW/FOD/politie/justitie	Randvoorwaarden in orde brengen om efficiëntie te kunnen realiseren (databanken, voorzien technische controle-uitrusting, bevel tot betalen,...)	2017? Afhankelijk van beschikbaarheid van de middelen
MOW/politie/justitie	Afstemmen communicatie/handhaving	permanent
MOW/politie	Opmaken convenant	Afhankelijk van beschikbaarheid middelen

Pijler 3: Alternatieve leermaatregelen (Driver Improvement)

Geldboetes leiden niet altijd tot gedragsverandering. We maken bij de handhaving ook gebruik van alternatieve gerechtelijke maatregelen. Recidiverende verkeerszondaars die een problematisch gedrag vertonen en op die manier hun eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen kunnen bijgestuurd worden met alternatieve leermaatregelen.

We breiden het huidige bestraffingsbeleid uit met een doelgroepgerichte catalogus van leermaatregelen om de probleembestuurder op maat te benaderen. We zorgen hiervoor voor een goede afstemming tussen enerzijds de Vlaamse alternatieve gerechtelijke maatregelen en de federale alternatieve gerechtelijke maatregelen. Op deze manier dragen we bij tot de invulling van een “zinnvolle” straf en mikken we op duurzame gedragsverandering.

In overleg met de Federale overheid en de afdeling Justitiehuisen van het Departement WVG willen we de kwaliteit en het aanbod van bijscholingsactiviteiten herzien en – waar nodig - zorgen voor een betere doorstroming van de strafrechtelijke benadering van overtreeders naar een educatief traject. We onderzoeken de wenselijkheid om overtreeders zelf de kostprijs (gedeeltelijk dan wel volledig) van de leermaatregel te laten betalen, de voor- en nadelen en de impact op het handhavingsbeleid.

Aanvullend op de mogelijkheid om leermaatregelen voor te stellen kan de rechtbank een medisch-psychologisch rijgeschiktheidsonderzoek van de betrokken bestuurder opleggen (zie ook fiche “*Medische rijgeschiktheid*”), en/of het opnieuw afleggen van het theorie- en/of praktijkexamen.

- *Gewenst effect:*

Afhankelijk van de behandelde thema's:

- Een daling van het aantal veelplegers/problematische bestuurders dat te snel rijdt;
- Een daling van het aantal veelplegers/problematische bestuurders dat onder invloed van alcohol een voertuig bestuurt (> 0,5 ‰ of 0,2 ‰ afhankelijk van het type chauffeur);
- Een daling van het aantal veelplegers/problematische bestuurders dat onder invloed van drugs of medicijnen een voertuig bestuurt;
- Een daling van het aantal (herhaaldelijk) agressieve chauffeurs in het verkeer;

- Een daling van gevaarlijk gedrag te wijten aan het (herhaaldelijk) gebruik van de gsm, smartphone of andere toestellen die de aandacht afleiden;
- Uiteindelijk bij te dragen tot een daling van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers dat door deze vormen van verkeersonveilig gedrag wordt veroorzaakt.

- *Acties:*

- Wij werken een aanvullend aanbod leermaatregelen uit op basis van reeds bestaande cursussen in binnen- en buitenland en in samenwerking met o.a. de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), eerst binnen een beperkt kader, in een latere fase in veralgemeende vorm.

Planning:

Jaar 1:

- Oprichten van een werkgroep 'alternatieve leermaatregelen voor veelplegers en/of hardleerse recidivisten in het verkeer', bestaande uit vertegenwoordigers van MOW, de VSV, politierechters, de justitiehuisen, etc.
- Verkenning van relevante kennis en ervaring i.v.m. de uitvoering en de effecten van leermaatregelen in binnen- en buitenland.
- Afstemming met justitiehuisen.
- Themaselectie: thema's die minimum aanbod zouden moeten komen, zijn overdreven/onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen, afleiding en agressief gedrag.
- Verzamelen van relevante kennis en ervaring over persoonlijke factoren (attitudes, overtuigingen, persoonlijkheidskenmerken,...) en omgevingsfactoren die aan de basis liggen van het desbetreffende probleemgedrag (rijden onder invloed van alcohol of drugs, problematisch snelheidsgedrag, notoir negeren van verkeersregels, etc). Deze vormen de achtergrond voor de thematische uitwerking van het bijscholingsprogramma.
- Uitwerken van een plan van aanpak (timing, pilootprojecten, implementeringstraject, evaluatie- en bijsturingsplan).

Jaar 2:

- Uitvoering / implementatie pilootprojecten.
- Procesevaluatie
- Verankering / transfer van kennis en ervaring in het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid.

Jaar 3 tot onbepaald:

- Voorzien van een structureel bijscholingsaanbod voor probleembestuurders en recidivisten in Vlaanderen.
- Effectevaluatie (vanaf jaar 4).

- *Kritische succesfactoren:*

- Het project streeft naar een efficiëntere benadering van gevaarlijk verkeersgedrag en de omslag naar een duurzame gedragsverandering. Het wil de parketten en politierechtbanken faciliteren in hun dagelijkse werking i.v.m. de gepaste opvolging/behandeling van verkeersovertreders. Het draagvlak en de medewerking door het openbaar ministerie en de politierechtbanken in Vlaanderen is dus cruciaal.
- Flankerend communicatiebeleid (zowel naar de professionele partners bv. parketten en politierechtbanken, justitiehuisen, als naar de weggebruikers).
- Uniformisering: er is nu een heel groot verschil tussen verschillende parketten en politierechtbanken.
- Publieke opinie: de mate waarin een straf rechtvaardig, democratisch en maatschappelijk aanvaardbaar wordt ervaren.
- Voldoende aanbod aan bijscholings- en leermaatregelactiviteiten en capaciteit bij de justitiehuisen om de maatregelen op te volgen

- *Ondersteunende maatregelen:*

Een link met de Werkkamers Handhaving, Educatie & sensibilisering en Evaluatie is essentieel.

Er bestaat eveneens een link tussen het (her-)opleiden van basiscompetenties (op vlak van sociale vaardigheden en attitude) en het aanbieden van kwaliteitsvolle rijopleiding.

De uitwerking van een op maat gesneden bijscholingsaanbod vormt een essentiële basis voor het 'rijbewijs met punten'.

We stemmen de uitwerking van het aanbod nauwkeurig af met justitiehuisen, het openbaar ministerie en politierechtbanken en onderzoeken de mogelijkheden in hoeverre een dergelijk educatief traject op latere termijn structureel kan ingebed worden. Hierbij streven we naar complementariteit met andere maatregelen (herstelmaatregelen, opnieuw afleggen rijexamens, ...).

- *Monitoring en opvolging:*

Wij baseren ons bij de uitwerking van het project voornamelijk op effectonderzoeken uit binnen- en buitenland. We zorgen in het verdere verloop van het project voor systematische monitoring en evaluatie van het bijscholingskader, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Aantal georganiseerde bijscholingen (volgens verkeersveiligheidsproblematiek);
- Aantal bereikte veelplegers (volgens verkeersveiligheidsproblematiek);
- Aantal bereikte bestuurders die voor het eerst door een zeer problematisch gedrag opvallen (volgens verkeersveiligheidsproblematiek);
- Evaluatietool specifiek te ontwikkelen i.k.v. het projectplan.

- *Verantwoordelijken:*

De afdeling Verkeersveiligheid van het departement MOW, in nauwe samenwerking met de Werkkamer Educatie en Sensibilisering, en met de Werkkamer Handhaving.

Voor de concrete uitwerking ligt een nauwe samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde voor de hand, maar ook andere partners met de nodige kennis zullen hierbij uitgenodigd worden. Zo zal afgestemd worden met federale initiatieven ter zake (alternatieve strafmaatregelen), met Justitie en met actoren zoals Rondpunt. In het project zal zowel gebruik gemaakt worden van de bestaande expertise in binnen- en buitenland.

- *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Sommige evaluaties tonen aan dat een cursus effect heeft op gedrag, ongevalskans en recidive, terwijl evaluaties van andere cursussen geen effecten laten zien. De impact is dus niet eenduidig. Verschillende (internationale) studies laten zien dat een rehabilitatiecursus effectiever is als deze wordt gecombineerd met een tijdelijke of definitieve ontzegging van de rijbevoegdheid (SWOV-factsheet, 2015).

Wie	Wat	Timing
-----	-----	--------

Afdeling Verkeersveiligheid / VSV / andere expertise	Uitwerking van een bijscholingsaanbod, eerst binnen beperkt kader, in een latere fase in veralgemeende vorm.	2017-2020 (jaar 1 – 4)
Afdeling Verkeersveiligheid / VSV / andere expertise	• Oprichten van een werkgroep 'alternatieve leermaatregelen voor veelplegers en/of hardleerse recidivisten in het verkeer'. • Verkenning van relevante kennis en ervaring i.v.m. de uitvoering en de effecten van leermaatregelen in binnen- en buitenland. • Afstemming met justitiehuisen en betrokken federale partners. • Themaselectie. • Verzamelen van relevante kennis en ervaring over persoonlijke factoren en omgevingsfactoren die aan de basis liggen van het desbetreffende probleemgedrag. Deze vormen de achtergrond voor de thematische uitwerking van het bijscholingsprogramma. • Uitwerken van een plan van aanpak (timing, pilootprojecten, implementeringstraject, evaluatie- en bijsturingsplan).	2017 (jaar 1)
Afdeling Verkeersveiligheid / VSV / andere expertise	• Uitvoering / implementatie pilootprojecten. • Procesevaluatie • Verankering / transfer van kennis en ervaring in het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid.	2018 (jaar 2)
Afdeling Verkeersveiligheid / VSV / andere expertise	Voorzien van een structureel bijscholingsaanbod voor probleembestuurders en recidivisten in Vlaanderen.	2019 tot onbepaald (jaar 3- onbepaald))
Afdeling Verkeersveiligheid	Effectevaluatie	Vanaf 2020 (vanaf jaar 4)

PIJLER 4: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) - trajectcontrole

Trajectcontrole wordt sterk uitgebreid om vat te krijgen op de epidemie van snelheidsovertredingen. Trajectcontrole werkt en geniet een breed draagvlak onder de bevolking.

We breiden trajectcontroles uit, ook naar de gewestwegen. We promoten de verdere uitrol op het gewestwegennetwerk via cofinanciering. We zoeken naar synergiën met bijvoorbeeld criminaliteitsbestrijding en terrorismebestrijding, zodat de ANPR-camera's zo efficiënt mogelijk ingezet worden.

– *Gewenst effect:*

Niet-limitatief:

- Een daling van het aantal bestuurders dat te snel rijdt;
- Een daling van het aantal bestuurders dat met een voertuig rondrijdt dat niet in orde is met de technische voertuigkeuring;
- Een daling van het aantal bestuurders dat onverzekerd rondrijdt.

– *Acties:*

- Uitbreiding van trajectcontrole op autosnelwegen.
- Uitbreiding van trajectcontrole op de gewest- (en gemeente)wegen;
- Multifunctionele inzet van de bestaande en nieuwe ANPR-camera's (voor zover als mogelijk) voor andere politieke doeleinden.

Hierbij zal ook zoveel als mogelijk gebruik gemaakt worden van plannen met een oorspronkelijk andere insteek, zoals bijvoorbeeld de plaatsing van ANPR-camera's in het kader van de bestrijding van terreur en criminaliteit. Hierbij wordt ernaar gestreefd om deze camera's niet enkel in te zetten voor de nationale veiligheid, maar ook voor verkeershandhaving, zodat van bij het begin een zo groot mogelijke multifunctionaliteit wordt nagestreefd en maximale inzetbaarheid voor verkeersveiligheid mogelijk wordt.

- Promoten verdere uitrol van het ANPR-netwerk op de gewestwegen en gekoppelde cofinanciering voor trajectcontrolegebruik.

- ANPR-camera's inzetten voor nieuwe handhavingsdoeleinden wanneer dit technisch en/of wettelijk mogelijk wordt (vb. inhaalverbod, ...).
- Uitrollen expertise naar de gemeentelijke wegbeheerders.
- We waken erover dat gepersonaliseerde informatie enkel wordt doorgegeven op 'need to have'-basis.

Het gebruik van mobiele trajectcontroles wordt verder onderzocht om de subjectieve en objectieve pakkans verder te verhogen.

– *Kritische succesfactoren:*

Het is van belang, om de ANPR-camera's zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten, dat de blacklists en whitelists (en dus ook de achterliggende databanken) zo compleet en up-to-date mogelijk zijn zodat bijkomend tijdverlies bij controles van bestuurders die in orde zijn vermeden kan worden.

De handhaving van de buitenlandse overtreiders moet verder geconcretiseerd worden (uitvoering Cross-border-enforcement – richtlijn). Iedereen dient een even grote controlekans en kans op bestraffing te hebben.

Om de handhaving verder te kunnen uitbreiden, dient o.m. rekening gehouden te worden met volgende aspecten (zie ook fiche *"basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen"*):

- voorzien van voldoende capaciteit bij politie (voor de verwerking van de inbreuken) en bij justitie (behandeling strafzaken, opvolging recidive,...)
- eventuele bijkomende capaciteit bij of door de gewesten voor handhaving nieuwe bevoegdheden
- efficiëntieverhoging controles en bestraffing
- optimalisering verwerking van de verkeersinbreuken (automatisering)

– *Ondersteunende maatregelen:*

Regionale sensibiliseringscampagnes ondersteunen de handhavingsactiviteiten (zie fiche *"Sensibiliseren"*). Educatieve initiatieven benadrukken het belang van het respecteren van de regelgeving en de risico's die verbonden zijn aan overdreven en/of onaangepaste snelheid, zodat dit kan bijdragen tot het verbeteren van de attitude in het verkeer. De rijopleiding moet er mee voor zorgen dat goed opgeleide en risicobewuste bestuurders de weg opgaan (zie fiche *"Kwalitatieve rijopleiding"*).

Een goed leesbare, veilige en vergevingsgezinde weginfrastructuur (zie ook fiche *“Vergevingsgezinde wegen”*) met consistente snelheidsregimes vormt eveneens een belangrijke randvoorwaarde (zie fiche *“Consistentie snelheidsregimes – bevordering leesbaarheid”*).

Het Vlaams Gewest investeert in sterke mate in automatische handhavingssystemen ((mobiele) trajectcontrole, ANPR-camera's) om op die manier de subjectieve en objectieve pakkans verder te verhogen.

De backoffices van de vaste ANPR-cameranetwerken uit de opdrachtcentrale maken het onderling delen van blacklists/whitelists mogelijk.

Bij bijkomend te verdelen middelen vanuit het Vlaamse Verkeersveiligheidsfonds over de politiediensten is het aangewezen om op basis van (goede) convenanten afspraken te maken en goede voorwaarden te formuleren zodat de middelen enkel ingezet worden voor de beoogde verkeersveiligheidsdoelen. Aangezien de camera's ingezet kunnen worden voor meerdere doeleinden kunnen wel ook andere partijen bijdragen aan de financiering (zie ook fiche *“Engagement”*).

Aanvullend heeft ook de nieuwe technologie een rol te spelen, zoals intelligente snelheidsbegrenzers (ISA) (zie ook fiche *“Rijhulpsystemen – veilige voertuigen – ISA”*).

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de handhaving.

– Monitoring en opvolging:

Prioritering van de locaties op autosnelwegen, waar trajectcontrole wenselijk is, gebeurt op basis van ongevallencijfers. De aanvraag voor uit te rusten locaties op gewestwegen gebeurt door politie en lokale besturen. Op basis van de ontvangen aanvragen wordt dan gebruik makend van de ongevallencijfers een prioritering gemaakt. Door de meerdere doeleinden waarvoor de camera's ingezet kunnen worden, kunnen echter ook andere partijen een rol spelen via (bijdrage aan de) financiering.

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de (effecten van de) controles en handhavingsinfrastructuur, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via (niet-limitatief):

- Evolutie aantal verkeersongevallen op plaatsen met gebruik van trajectcontrole / ANPR (opletten voor gelijkblijvende registratiegraad bij interpretatie).
- Gedragsmetingen om een zicht te kunnen houden op de evolutie van het snelheidsgedrag van de weggebruikers, als resultaat van de

geleverde (educatieve, sensibiliserings-, infrastructuur-, voertuigtechnologische en) handhavingsinspanningen.

- Evolutie van het aantal gerealiseerde snelheidscontroles met de installaties en evolutie van het aantal snelheidsinbreuken (OI, minnelijke schikking, penale boeten).
- Evolutie van het aandeel voertuigen dat niet in orde is met de technische keuring.
- Evolutie van het aandeel voertuigen dat niet in orde is met de verzekering.
- Effect op de doorstroming ten gevolge van minder conflicten, indien mogelijk.
- ...

Monitoringcijfers worden aangeleverd door BIVV (gedragsmetingen) en voor specifieke snelheidsmetingen door de geïntegreerde politie. Handhavings- en verkeersongevallencijfers worden aangeleverd door de geïntegreerde politie en FOD Economie. Cijfers aangaande “bestrafing” komen van politie en justitie. Doorstromingseffecten worden in de mate van het mogelijke gemonitord door het Departement MOW.

Monitoring dient als basis voor de prioritering van de handhavingsinspanningen en gedragswijzigingen kunnen eventueel aanleiding geven tot herverdeling van de handhavingsinspanningen over de probleemdomenien.

— *Verantwoordelijken:*

Voor wat betreft de installatie en het onderhoud van vaste handhavingsinstallaties op autosnelwegen en gewestwegen: AWW. Lokale overheden kunnen, mits afstemming met de wegbeheerder, ook eigen investeringen doorvoeren op gewestwegen, bv indien de lokale prioriteiten niet binnen de verwachte tijdshorizon kunnen worden gematcht met de regionale prioriteiten. Daarnaast kunnen ze uiteraard ook zelf investeren op de gemeentewegen. Door de meerdere doeleinden waarvoor de camera's ingezet kunnen worden, kunnen echter ook andere partijen een rol spelen via (bijdrage aan de) financiering.

Voor wat betreft facilitering van handhaving: de geïntegreerde politie, federale overheid, Vlaamse overheid, GOCA en lokale besturen.

Voor wat betreft de uitvoering van handhaving: de geïntegreerde politie, beleidsdomeinen Justitie en Binnenlandse Zaken, lokale besturen, en gewestelijke inspecteurs (cfr. regionale wegeninspecteurs).

Voor wat betreft monitoring: Departement MOW, BIVV, geïntegreerde politie, Justitie, FOD Economie, GOCA en andere nuttige bronnen.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Een effectevaluatie van trajectcontrole door IMOB (UHasselt) toonde veelbelovende resultaten. Zo daalde de snelheid op de E40 door de geïnstalleerde trajectcontrole met gemiddeld 5,84 km/u en daalde het aantal overtredingen met 74%. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat trajectcontrole een gelijkmatig en gunstig effect heeft op de gereden snelheid. Het vertoonde snelheidsverloop is er veel gelijkmatiger dan bij snelheidscamera's. Er is ook een positieve invloed op het aantal letselongevallen (De Pauw, Daniels, Brijs, Hermans & Wets, 2014). Een studie uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven (2014) kwam uit op gelijkaardige vaststellingen, met een initiële kosten-batenverhouding van ongeveer 9,7:1 voor het eerste jaar.

Metingen door het Vlaams Verkeerscentrum vonden volgend effect op de V85 na ingebruikname van de trajectcontrole op de E40:

- Rijrichting Brussel:
 - o Personenwagens: 8 à 9 km/u lager
 - o Bestelwagens: 5 à 6 km/u lager
- Rijrichting Gent:
 - o Personenwagens: 10 km/u lager
 - o Bestelwagens: 7 à 8 km/u lager

Analoge bevindingen werden ook reeds in het buitenland teruggevonden, zodat trajectcontrole meer en meer toepassing vindt.

Wie	Wat	Timing
AWV (afstemming met geïntegreerde politie en justitie)	Uitbreiding van trajectcontrole op autosnelwegen.	Vanaf 2016
AWV / lokale politiezones / lokale besturen	Uitbreiding van trajectcontrole op de gewest- (en gemeente)wegen;	doorlopend
AWV	Multifunctionele inzet van de bestaande ANPR-camera's (voor zover als mogelijk) voor andere politionele doeleinden.	2016-2017
AWV /	Multifunctionele inzet van nieuwe	doorlopend

geïntegreerde politie	ANPR-camera's.	
AWV / geïntegreerde politie (afstemming met justitie)	Promoten verdere uitrol van het ANPR-netwerk op de gewestwegen en gekoppelde cofinanciering voor trajectcontrolegebruik.	doorlopend
AWV / geïntegreerde politie (afstemming met justitie)	ANPR-camera's inzetten voor nieuwe handhavingsdoeleinden wanneer dit technisch en/of wettelijk mogelijk wordt (vb. inhaalverbod, ...).	Zodra technisch en/of wettelijk mogelijk
AWV	Uitrollen expertise naar de gemeentelijke wegbeheerders.	doorlopend