

PIJLER 5 : Engagement en netwerkvorming

We voeden in Vlaanderen een verkeersveiligheidscultuur, waarin verkeersveiligheid beschouwd wordt als een gedeelde verantwoordelijkheid waar we allemaal aan moeten werken. Veilige wegen vol veilige voertuigen betekenen maar weinig als de verkeersdeelnemers zelf zich niet veilig gedragen.

We promoten de nieuwe verkeersveiligheidscultuur in overheidsinstellingen, scholen, bedrijven, verenigingen en bij de burger zelf. We werken aan een Vlaamse leefomgeving waarin aandacht voor verkeersveiligheid vanzelfsprekend is en gewaardeerd wordt.

O Gewenst effect:

- Stijging aantal deelnemende partners zoals steden en gemeenten (bv. via het SAVE charter van OVK), bedrijven (bv. via de ISO norm voor verkeersveiligheid), vervoersbedrijven (bv. het veiligheidscharter in de transportsector), etc.
- Stijging van het aantal weggebruikers dat onrechtstreeks via onze intermediaire partners kan bereikt worden.
- Stijging van het aantal weggebruikers dat een positieve attitude ten aanzien van verkeersveiligheid(smaatregelen) heeft (preventieattitude).
- Versterking van de sociale norm inzake verkeersveilig gedrag (verkeersveiligheidscultuur, voornamelijk betreffende de belangrijkste vormen van risicogedrag).
- Stijging van de positieve zelf-inschatting van weggebruikers wat betreft het eigen vermogen om het gevraagde gedrag te kunnen uitvoeren (d.i. zelf-effectiviteit, voornamelijk betreffende de belangrijkste vormen van veilig gedrag).
- Een daling van het aantal verkeersongevallen en verkeersovertredingen (op grote schaal, maar vooral ook op schaal van het lokaal beleid).
- Een daling van het aantal verkeersslachtoffers (op grote schaal, maar vooral ook op schaal van het lokaal beleid).

O Acties:

Concreet starten wij met volgende projecten:

- Bevorderen veiligheidscultuur in het lokaal beleid
 - o SAVE-charter voor steden en gemeenten (OVK)

Hierbij wordt op een laagdrempelige manier motiverend gewerkt met de lokale besturen.

- Bevorderen veiligheidscultuur door het afstemmen met wegbeheerders
 - o Responsabilisering wegbeheerders: toezien op consequente toepassing verkeersveiligheidsgerichte principes
- Bevorderen veiligheidscultuur in verenigingsleven
- Bevorderen veiligheidscultuur in het bedrijfsleven (zie ook fiche *"Verkeersveiligheidscultuur bedrijven"*)
 - o Verkeersveiligheidscharter transportbedrijven en niet-transportbedrijven (via VSV, Prebes, BIVV,...);
 - o Verhoogde aandacht voor woon-werkverkeer;
 - o ISO 39001 voor bedrijven (internationale norm inzake verkeersveiligheidsmanagement verspreiden en aanmoedigen).
- Bevorderen veiligheidscultuur in afstemming met andere overheden op vlak van, o.a.
 - o Vereenvoudiging en modernisering van de wegcode;
 - o Inzetten van een juiste mix aan bestraffingsmiddelen (vb. toepassing alcoholslot en flankerende maatregelen, alternatieve leermaatregelen, klassieke straf,...);
 - o Rijbewijs met punten: als instrument om veelplegers op een gepaste wijze te kunnen opvolgen en bestraffen;
 - o De (automatische) erkenning van buitenlandse rijbewijzen (op basis van wederzijdse erkenning tussen landen);
 - o Snelheid voor voertuigen en slepen op autosnelwegen.
- Bevorderen veiligheidscultuur onder de weggebruikers
 - o Actief beleid van zowel educatieve maatregelen, faciliterende maatregelen en handhavingsmaatregelen ter bevordering van het wenselijk gedrag (toegepaste beleidscommunicatie via verschillende kanalen).

o Kritische succesfactoren:

- De mate van bereidheid bij overheden, bedrijven, verenigingen en andere maatschappelijke actoren om te 'investeren' in verkeersveiligheid, ook al hoort verkeersveiligheid niet tot hun missie of kernactiviteiten.
- De mate van ondersteuning (kennis, logistiek, financieel) die aan bovenstaande overheden, bedrijven en verenigingen kan worden geboden.

o Ondersteunende maatregelen:

- Opbouw / aanwezigheid van kennisbank met basisinformatie rond verkeersveiligheidsmaatregelen, in het bijzonder maatregelen die betrekking hebben op het bijsturen van menselijk gedrag.
- Als overheid kunnen wij niet iedereen in het verkeer persoonlijk benaderen. Daarom vragen wij de ondersteuning van intermediaire partners om op hun beurt de weggebruiker te informeren, te sensibiliseren, te faciliteren en te handhaven.

Vanuit deze optiek heeft de maatregelfiche een link met alle andere fiches van het Vlaamse verkeersveiligheidsplan.

O Monitoring en opvolging:

We zorgen voor systematische monitoring onder andere binnen de werkkamers Educatie & Sensibilisering en Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

Via registratie/telsysteem:

- Registratie aantal projecten.
- Registratie aantal deelnemende partners.
- Registratie aantal weggebruikers dat onrechtstreeks kan bereikt worden.

Via regelmatige enquêtes:

- Preventieattitudes bij weggebruikers.
- Sociale norm / verkeersveiligheidscultuur bij weggebruikers.
- Zelf-effectiviteit bij weggebruikers.

Via ongevallenregistratie en handhavingscijfers:

- Aantal verkeersongevallen en verkeersovertredingen.
- Aantal verkeersslachtoffers.

O Verantwoordelijken:

Om de burger zo effectief mogelijk te bereiken, maken wij gebruik van intermediairen: 'Vlaamse overheid (minister, kabinet, departement MOW, AWV, etc.)', 'steden & gemeenten', 'politie en justitie', 'onderwijs', 'belangenverenigingen', 'bedrijven', 'wegbeheerders', 'verkeerskundigen & educatie', 'media', etc.

o Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)

- Onrechtstreekse impact, op middellange termijn (impact vergroot naarmate het aantal projecten en bereik vergroot).
- Essentiële randvoorwaarde voor andere verkeersveiligheidsmaatregelen.

Wie	Wat	Timing
Afdeling Verkeersveiligheid / OVK / gemeenten	Bevorderen veiligheidscultuur in het lokaal beleid o SAVE-charter voor steden en gemeenten (OVK)	doorlopend
Afdeling Verkeersveiligheid / AWW / gemeenten	Bevorderen veiligheidscultuur door het afstemmen met wegbeheerders o Responsabilisering wegbeheerders: toezien op consequente toepassing verkeersveiligheidsgerichte principes	2017?
Afdeling Verkeersveiligheid / geïntegreerde politie	Bevorderen veiligheidscultuur via de verbeterde afstemming Vlaamse overheid – politie: o Opmaken prestatie-overeenkomsten/convenanten, gekoppeld aan prestatie-indicatoren	Te bepalen
Afdeling Verkeersveiligheid / VSV / andere VV-partners	Bevorderen veiligheidscultuur in verenigingsleven	Vanaf 2017
Afdeling Verkeersveiligheid / VSV / andere VV-partners	Bevorderen veiligheidscultuur in het bedrijfsleven - o Verkeersveiligheidscharter transportbedrijven en niet-transportbedrijven; - o Verhoogde aandacht voor woon-werkverkeer; - o ISO 39001 voor bedrijven (internationale norm inzake verkeersveiligheidsmanagement verspreiden en aanmoedigen).	doorlopend
Afdeling Verkeersveiligheid / geïntegreerde	Bevorderen veiligheidscultuur in afstemming met andere overheden op vlak van, o.a.	2016-2020

politie / justitie / FOD Mobiliteit & Vervoer / andere VV-partners	- o Vereenvoudiging en modernisering van de wegcode; - o Inzetten van een juiste mix aan bestraffingsmiddelen; - o Rijbewijs met punten: als instrument om veelplegers op een gepaste wijze te kunnen opvolgen en bestraffen; - o De (automatische) erkenning van buitenlandse rijbewijzen (op basis van wederzijdse erkenning tussen landen); - o Snelheid voor voertuigen en slepen op autosnelwegen.	
Afdeling Verkeersveiligheid + andere VV- partners	Bevorderen veiligheidscultuur onder de weggebruikers o Actief beleid van zowel educatieve maatregelen, faciliterende maatregelen en handhavingsmaatregelen ter bevordering van het wenselijk gedrag (toegepaste beleidscommunicatie via verschillende kanalen).	2017-2020

Pijler 5 - Veiligheidscultuur in bedrijven

We trekken het klassieke veiligheidsbeleid van bedrijven breder open, zodat er meer aandacht komt verkeersveiligheid. We mikken daarbij niet alleen op de beroepschauffeurs, maar op alle werknemers en hun woon-werkverkeer.

– *Gewenst effect:*

- Terugbrengen van het aantal verkeersongevallen zowel voor professionele bestuurders, voor occasionele verplaatsingen in kader van het werk als voor woon-werkverkeer.
- Onrechtstreeks: daling van het aantal weekendongevallen met jongeren. Heel wat bedrijven geven immers een bedrijfswagen aan pas afgestudeerde jongeren, waarbij niet steeds een degelijke begeleiding op vlak van ongevallenpreventie voorzien wordt.

– *Acties:*

1) Gericht op alle bedrijven, met accent op woon-werkverkeer

Er is nood aan meer preventie inzake woon-werkverkeer. De cijfers zijn hiervan een stille getuige: In 2014 telden we 20.670 letselongevallen¹. Door de ongevallen woon-werkverkeer op te nemen binnen de veiligheidsplannen en -cultuur van het bedrijf kan er nog een grote verkeersveiligheidswinst worden gemaakt.

1A. Preventie binnen bedrijven via de preventieadviseur

In vele bedrijven werkt men met preventieadviseurs die zich in hoofdzaak concentreren op de preventie van ongevallen binnen het bedrijf. De rol van de preventieadviseur kan aangevuld worden met het verkeersveiligheidsaspect in en rond het bedrijf. Mits de nodige opleiding kan de preventieadviseur aangemoedigd worden om oog te hebben voor verkeersveiligheidsaspecten ofwel als extra item voorzien in de basisopleiding tot preventieadviseur (niveau 1 & 2) ofwel als bijscholingsmodule zoals bijvoorbeeld Prebes of hiervoor erkende instanties. Voor organisaties met voertuigparken van meer dan 150 eenheden, kan gekeken worden om een samenwerkingsverband tussen de verzekeraar en de preventieadviseur op te zetten en een plan uit te werken om het aantal ongevallen in het verkeer (woon-werk en arbeidsongevallen in het verkeer) aan te pakken.

¹ Het betreft niet enkel de trajecten tussen de woonplaats en het werk, maar ook alle verplaatsingen in opdracht van het bedrijf waarbij een werknemer die onderweg is van, naar of voor het werk gewond raakt.

Stap één is een goed beeld krijgen van het verkeersongevallenprobleem binnen een bedrijf. Daarom is het aangewezen om, voorafgaandelijk aan het formuleren van oplossing, de ongevallen in kaart te brengen. Naast het onderzoeken van oorzaken, kan dit helpen om een correct beeld te krijgen van de financiële impact. De preventieadviseur kan hierbij een coördinerende rol spelen.

Een laatste belangrijke voorwaarde om na te gaan of het preventieplan zijn vruchten afwerpt, zijn de opvolging en evaluatie. Dit kan gaan van een eenvoudige terugkoppeling aan chauffeurs van hun schade, ongevallen, boetes tot het opvolgen van het rijgedrag door middel van rijstijlmonitoring (eventueel d.m.v. gebruik te maken van technische hulpmiddelen zoals ingebouwde zwarte dozen, dongles, smartphone apps).

Ook binnen grotere bedrijfsterreinen kunnen zich ‘verkeers’ongevallen voordoen. Deels kunnen die te maken hebben met een onveilige inrichting van het terrein. Zeker op bedrijven waar verschillende soorten voertuigen elkaar kruisen, kan een veiligheidsinspectie soelaas bieden.

1B. Verkeersveiligheidscharter voor niet-transportbedrijven

In navolging van het Truckveilig charter bereiden we een verkeersveiligheidscharter voor bedrijven buiten de transportsector voor. Dit charter omvat zowel engagementen voor werkgevers als voor werknemers, en is zowel gericht op zakelijke verplaatsingen als woon-werkverkeer. Ondertekening van het charter vormt het startpunt voor een verder traject van verkeersveiligheidsmaatregelen binnen de bedrijven.

1C. Educatie/opleiding

Een belangrijk onderdeel van een gestructureerd preventieplan is het educatieve en opleidingsluik. Het uitbreiden en promoten van een structureel opleidingsaanbod (ruimer dan de huidige vakbekwaamheid) voor bedrijven en werknemers kan hiertoe bijdragen. In Vlaanderen zijn er reeds meerdere opleidingsaanbieders actief. Om het aanbod overzichtelijk te maken voor bedrijven kan gewerkt worden met een website waar elke aanbieder zijn aanbod formuleert. Dit aanbod kan dan verder gaan dan enkel opleiding.

1D. ISO 39001

Werkgevers zijn er zich steeds meer van bewust dat, net zoals voor andere werkgerelateerde risico's, ook de verkeersrisico's binnen een werkomgeving grotendeels vermeden kunnen worden door een aangepaste aanpak. Dit wil zeggen dat verkeersveiligheid integraal deel zou moeten uitmaken van een globaal preventiebeleid binnen het bedrijf.

Met de ISO 39001-norm kunnen bedrijven (groot, klein, overheid, privé), een managementsysteem implementeren waardoor ze het aantal verkeersdoden en -gewonden kunnen terugdringen. Concreet betekent dit: een risicoanalyse van het bedrijf en de werknemers, het promoten van veiligheidsuitrusting (helmen,

gordel, enz.), sensibilisering van werknemers rond een goede rijvaardigheid (vermoeidheid, alcohol, drugs, enz.), het ter beschikking stellen van veilige wagens voor het personeel, de keuze van de meest geschikte vervoersmethode, nadenken over verplaatsingen, enz.

Gezien de hoge drempel van deze kwaliteitsnorm, kan onderzocht worden of er geen vereenvoudigde vorm ontwikkeld kan worden.

1E. Rondetafel met bedrijven en werkgeversfederaties

Tijdens een rondetafel kan bij de verschillende partners gepeild worden naar knelpunten, voorwaarden, mogelijkheden en engagement en kan er verdere invulling gegeven worden ter concretisering van maatregelen.

2) Gericht op transportbedrijven (goederen- en personenvervoer)

2A. Verkeersveiligheidscharter (Truckveilig charter)

We blijven het charter TRUCKVEILIG, opgesteld onder de Vlaamse Stichting Verkeerskunde verder promoten en uitwerken. Het charter richt zich zowel tot de transportbedrijven zelf als tot de individuele chauffeurs. Met het charter beogen we zowel de verhoogde verkeersveiligheid bij de vrachtwagen én werken we aan een positiever imago van de transportsector.

2B. Educatie/opleiding

Eén van de onderdelen van een gestructureerd preventieplan is educatie en opleiding (zie ook fiche "*Vakbekwaamheid & nascholing*"). Daartoe richten we ons op:

- o Het stringent toepassen van de EU-regelgeving. Uitzonderingen worden zo veel als mogelijk limitatief toegepast.
- o Vakbekwaamheid professionele bestuurders bestelwagens. Europa werkt momenteel aan een richtlijn rond bestelwagens. Proactief kan bekeken worden in hoeverre opleidingen reeds geïntroduceerd en gestimuleerd kunnen worden. Bestuurders van bestelwagens zijn immers aan minder regels gebonden. Zo zijn ze bijvoorbeeld niet gebonden aan rij- en rusttijden.

2C. Spiegelafstelplaatsen

Momenteel zijn er 22 spiegelafstelplaatsen gerealiseerd in Vlaanderen. De nood van een verdere uitbreiding van dit project wordt onderzocht. Hierbij is het de bedoeling om binnen de sector nog eens een sensibiliseringscampagne te doen. Het is echter niet evident bedrijven of plaatsen te vinden die geschikt zijn om een openbare afstelplaats aan te leggen. Er ligt nog wel een groot potentieel in bedrijven die dit zelf willen aanleggen. We overwegen een nieuwe campagne te starten om bedrijven te stimuleren dit zelf te doen, eventueel met een financiële tegemoetkoming.

– Kritische succesfactoren:

- Overtuiging van de “return to investment” van investeringen bij de bedrijven (kostprijs maatregelen versus kostprijs verkeersonveiligheid);
- Aantrekkelijkheid van de ISO 39001-norm en verkeersveiligheidscharter (zowel Truckveilig als het charter voor niet-transportbedrijven) (vrijblijvend) in combinatie met een verkeersveiligheidslabel;
- Aanbod opleidingen inzake verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven, (eventueel in samenhang met/als voorbereiding op ISO 39001) en opleidingen in kader van de vakbekwaamheid en buiten het kader van de vakbekwaamheid (cursussen, coachings, workshops en andere vormingsinitiatieven)
- Bereidwilligheid bedrijven en werknemers/chauffeurs
- Meertaligheid en Europese samenwerking: het is belangrijk in het bedrijvenbeleid te differentiëren. Kleine Vlaamse ondernemingen kun je bereiken met een regionale insteek. Voor grote bedrijven zal je een tweesoms drietalig aanbod moeten hebben en moeten samenwerken met Europese partners.
- Locaties en gebruik spiegelaafstelplaatsen: het is niet evident bedrijven of plaatsen te vinden die geschikt zijn om een openbare afstelplaats aan te leggen.

– Ondersteunende maatregelen:

Deze fiche houdt verband met volgende fiches: *“Informereren”, “Sensibiliseren”, “Medische rijgeschiktheid”, “Nascholing vakbekwaamheid”, “Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA”, “Dode hoek” en “Engagement alle partners/ samenwerking lokaal beleid”.*

– Monitoring en opvolging:

We voorzien een monitoring, opvolging en evaluatie van de acties/projecten, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Aantal gerealiseerde spiegelaafstelplaatsen
- Aantal bedrijven die voldoen aan ISO 39001-norm
- Aantal preventieadviseurs die specifiek aandacht aan verkeersveiligheid schenken
- Verkeersveiligheidscharter: bereik, aantal deelnemers
- Aantal georganiseerde opleidingen / vormingsmomenten: bereik (aantal bedrijven, aantal werknemers), appreciatie, kennisoverdracht (via bevraging)
- Gedragsintenties en zelfverklaard gedrag (via bevragingen)
- Gedrag (via gedragsmetingen)

- Evolutie aantal arbeidswegongevallen / woon-werkverkeer.
- Evolutie aantal ongevallen met vrachtwagens.

– *Verantwoordelijken:*

De afdeling Verkeersveiligheid van het departement MOW in nauwe samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de sector, de bedrijven en andere partijen, als onderdeel van en in samenwerking met de Werkkamer Educatie & sensibilisering. Waar nodig wordt ook terugkoppeling voorzien met/naar de andere Werkkamers.

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

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

Het effect is in sterke mate afhankelijk van de precieze uitwerking en het effectieve bereik.

Realistisch lijkt het uit te gaan van een effect van 20% (reductiepercentage voor de doelgroep). Zowel safety culture als boordcomputers zijn op hetzelfde werkingsmechanisme gebaseerd: het monitoren van het gedrag van de chauffeur. Voor het totaal aantal slachtoffers zijn de reductiepercentages dan 5,5% (doden) en 3,5% (ziekenhuisgewonden). Deze percentages gelden bij een penetratiegraad van 100%, dat wil zeggen alle bedrijven. Gezien de (maximale) penetratiegraad van 83% gaan we uit van reductiepercentages van 4,5% (doden) en 3,0% (ziekenhuisgewonden) (Wijnen, Mesken & Vis, 2010).

Wie	Wat	Timing
MOW	Netwerk oprichten van preventieadviseurs met als doel: sensibiliseren inzake belang verkeersveiligheid, ondersteuning bieden d.m.v. overlegmomenten te organiseren met doelgroepgericht programma.	2016-2017 + verder opvolgen jaren nadien
MOW + VSV + andere geïnteresseerde partners	Verkeersveiligheidscharter introduceren of verder uitbreiden	Na sensibilisering sector en preventieadviseurs
MOW, VSV, middenveld, rijsscholen, sector	Educatie en opleiding (o.a. vakbekwaamheid)	2016 inventarisering aanbod + in kaart brengen noden en middelen
MOW + VSV	Rondetafel bedrijven en werkgeversfederaties	2016 eerste ronde
MOW + sector	Spiegelafstelplaatsen uitbreiden	Afhankelijk van interesse en

		beschikbare middelen
Sector	Introduceren ISO 39001	doorlopend