Vlaams Parlement

1659 (2017-2018) – Nr. 1
ingediend op 13 juli 2018 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mathias De Clercq

over de tweede voortgangsrapportage over het Vlaams Verkeersveiligheidsplan

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:
Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Inleiding door minister Ben Weyts 4
   1.1. Verkeersveiligheidscijfers 4
   1.2. Actieprogramma 4
2. Toelichting door Filip Boelaert 5
   2.1. Evolutie richting doelstelling en streefcijfers Verkeersveiligheidsplan 5
   2.2. Actieprogramma – rapportering werkjaar 2017-2018 6
   2.3. Jaarprogramma 2018-2019 15
   2.4. Status van de uitvoering van de fiches 18
3. Vragen en opmerkingen van de leden 18
   3.1. Tussenkomst van Lode Ceyssens 18
   3.2. Tussenkomst van Joris Vandenbroucke 19
   3.3. Tussenkomst van Mathias De Clercq 20
   3.4. Tussenkomst van Björn Rzoska 21
   3.5. Tussenkomst van Annick De Ridder 22
4. Antwoorden van minister Ben Weyts 22
5. Antwoorden van Filip Boelaert 23
6. Replieken 24
Gebruikte afkortingen 26
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 21 juni 2018 het rapport Evolutie Vlaams verkeersveiligheidsplan – werkjaar 2017-2018. Bij het rapport hoort ook een bijlage met een analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2016.

Minister Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, gaf een inleiding, gevolgd door een uiteenzetting door Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij maakte hierbij gebruik van een powerpointpresentatie die, samen met het rapport en de bijlage, terug te vinden is op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be. Ook de bijkomende antwoorden die na afloop van de vergadering werden overgemaakt, zijn daar terug te vinden.

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* start met de verkeersveiligheidscijfers, vervolgens zal hij het hebben over de voortgang van de actiefiches in 2017-2018 met een vooruitblik naar 2018-2019.

1.1. Verkeersveiligheidscijfers

In 2014 vielen er op de Vlaamse wegen vierhonderd verkeersdoden te betreuren. De Vlaamse Regering heeft met een halvering tegen 2020 een zeer ambitieuze doelstelling op korte termijn vooropgesteld. Op drie jaar tijd is er een vermindering van 27,5 procent. Dat is op schema. Met de nodige voorzichtigheid stelt de minister dat ook het eerste trimester van 2018 zeer goed was met een daling van 18 procent ten opzichte van het eerste trimester van 2017. Mocht deze trend zich doorzetten in 2018, dan betekent dit 230 doden op het einde van het jaar. Men kan erover discussiëren of dit te danken is aan het beleid van de Vlaamse Regering. Als men echter kijkt naar de cijfers in de buurlanden, dan moet het gevoerde beleid minstens gedeeltelijk een verklarende factor zijn. Het recente rapport van ETSC meldt een daling van het aantal verkeersdoden in de EU van 3 procent over de laatste vier jaar.

Het aantal doden per miljoen inwoners in 2017 bedraagt in de EU 50. Nu is dat 44,5 voor Vlaanderen. De ambitie is om bij de primussen van het Europees peloton (Noorwegen, Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland) aan te sluiten, maar daarvoor is nog een lange weg af te leggen. Noorwegen telt 20 doden per miljoen inwoners, Zwitserland 28.

Om tot een halvering te komen in Vlaanderen, moet het aantal verkeersdoden nog met 23 procent (ten opzichte van vierhonderd) dalen. Dat zal extra inspanningen vragen: het zogenaamde laaghangende fruit is immers al geplukt.

1.2. Actieprogramma

Wat pijler 1 over informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag betreft, werden grootschalige en doelgerichte campagnes opgezet. Er werd een nieuw koepelconcept 'Beloofd' uitgewerkt met een pre- en postmeting zodat de effecten geanalyseerd kunnen worden.

Op het vlak van educatie is er aandacht voor de verschillende onderwijsniveaus met een specifiek aanbod voor de verschillende leeftijdsgroepen. De leemte die er was tussen de lagere school en het theoretisch rijexamen werd in samenwerking met de VSV opgevuld. Daarnaast wordt er werk gemaakt van een digitaal leerplatform met het oog op levenslang leren. Er wordt een nieuwe leerlijn opgesteld voor de dode hoek, namelijk het vermijden van de dode hoek door achter het voertuig te blijven.

Ook inzake het verkeersveilig ontwerpen (pijler 2) werden grote stappen vooruit gezet. Gevaarlijke punten worden versneld aangepakt door de jaarlijkse dynamische lijst, aangevuld door quick wins. Dat past in het actieplan Verkeerslichten om te komen tot maximaal conflictvrije situaties. Er werd een handboek Vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers opgemaakt. Verder werd een dienstorder over zichtbaarheid uitgevaardigd voor de uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen. Voor de beveiliging hiervan werd extra geld uitgetrokken, net zoals voor de fietsgeleidingsmarkeringen.

Als fietsmaatregelen somt de minister nog het verhogen van de conformiteit van de fietspaden, het ontvlechten van verkeersstromen en de stijging van het investeringsbudget tot 110 miljoen euro op. Dit wordt elke drie maanden gemonitord door de minister en de administratie.

Voor pijler 3 over handhaving vermeldt hij de implementatie van de cross border enforcement waarbij ingezet wordt op de automatisering van de politionele vaststellingen. De bestaande camera's worden gedigitaliseerd en trajectcontroles worden verder uitgerold. De ANPR-camera's zullen worden aangepast zodat ze ook ingezet kunnen worden voor andere doeleinden.

Inzake evaluatie en monitoring (pijler 4) werd gestart met een meer structurele ongevallenanalyse. Voor de verkeersveiligheidscultuur (pijler 5) verwijst de minister onder meer naar het SAVE-charter, de Dag van de Motorrijder en het Truckveilig-charter. Daarbij vindt hij het belangrijk om de sector zo veel mogelijk zelf mee te krijgen en te bewegen tot engagementen. In de transportsector zijn er bijvoorbeeld bedrijven die hun veiligste chauffeurs extra belonen.

2. Toelichting door Filip Boelaert

Filip Boelaert zal achtereenvolgens meer in detail het beschrijvende deel toelichten, met een terugblik op het actieprogramma 2017-2018 en een vooruitblik naar de toekomst.

2.1. Evolutie richting doelstelling en streefcijfers Verkeersveiligheidsplan

Zoals door de minister werd gezegd, is er in 2016 een sterke daling van het aantal verkeersdoden, wat een kleine achterstand betekent om het streefcijfer van 200 tegen 2020 te halen (zie slide pagina 4). Voor de middellange termijn (2030) zit het beleid op schema. Voor 2017, waarvoor op dit ogenblik alleen nog maar de cijfers beschikbaar zijn voor de verkeersveiligheidsbarometer, wordt de trend bevestigd (zie slide pagina 5) met een daling van 246 verkeersdoden ter plaatse in 2016 naar 222 in 2017. Dit moet nog worden bevestigd door de volledige cijfers.

In 2016 bleef het aantal zwaargewonden gelijk (2871) met als gevolg een lichte achterstand om het streefcijfer voor 2020 te halen (maximaal 1500 – zie slide pagina 6). Voor het aantal lichtgewonden was er in 2016 een beperkte daling. Dat betekent dat men op schema zit om de doelstellingen op korte en middellange termijn te halen (zie slide pagina 7).

De verkeersveiligheidsbarometer maakt geen onderscheid tussen licht- of zwaargewonden. Voor 2017 is er een daling van het aantal gewonden (zie slide pagina 8).

In 2016 was er een beperkte daling van het aantal letselongevallen met als gevolg een lichte achterstand om de streefcijfers van 2020 en 2030 te bereiken (zie slide pagina 9). De verkeersveiligheidsbarometer geeft voor 2017 een positiever resultaat (zie slide pagina 10).

Minder gunstig is de evolutie van het aantal doden en zwaargewonden bij de zogenaamde niet-beschermde weggebruikers ((brom)fietsers, voetgangers, motorrijders). Ondanks een lichte daling in 2016 vergroot de achterstand om het streefcijfer tegen 2020 te halen (zie slide pagina 11). Onderzoek naar de oorzaken van de ongevallen met deze categorie weggebruikers, vindt Filip Boelaert noodzakelijk. Mogelijke oorzaken zijn bijvoorbeeld het gestegen gebruik van de (elektrische) fiets of onveilige verkeerssituaties. Dit is ingepland in de onderzoeksagenda.

Voor het aantal dode en zwaargewonde slachtoffers bij jonge autobestuurders is er in 2016 een status quo ten opzichte van 2015 (zie slide pagina 12). Het streefcijfer voor 2020 werd al gehaald, maar een verdere daling blijft het doel.

Voor een overzicht van de evolutie van de genoemde streefcijfers toont Filip Boelaert een tabel (zie slide pagina 13). Voor de meeste doelstellingen zit men op schema of kampt men met een lichte achterstand, met uitzondering van het aantal doden en zwaargewonden bij kwetsbare verkeersdeelnemers. In zijn verdere uiteenzetting zal hij terugkomen op de hiervoor geleverde en geplande inspanningen.

Wat het eerste trimester van 2018 betreft, zijn er laagterecords voor het aantal letselongevallen, het aantal doden ter plaatse en het aantal gewonden (zie slide pagina 14). Het gaat om cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer die beperkt zijn omdat ze het aantal personen die overlijden binnen de dertig dagen na het ongeval, niet bevatten.

Samenvattend stelt Filip Boelaert dat er in 2017 en het eerste trimester van 2018 laagterecords waren voor de verschillende ongevalsindicatoren. Dat is positief in het licht van de stijging van het aantal afgelegde voertuigkilometers en van het groter wordende voertuigenpark. Specifieke aandachtspunten blijven de ongevallen met fietsers, voetgangers (en motorrijders in 2017) en de ernstigere ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens. Dat weerspiegelt zich ook in de evolutie van de streefcijfers voor 2020 waarbij aandacht nodig is voor de grotere achterstand bij de dode en zwaargewonde kwetsbare verkeersdeelnemers, de kleinere achterstand bij het aantal zwaargewonden en de lichte achterstand bij het aantal verkeersdoden en letselongevallen.

2.2. Actieprogramma – rapportering werkjaar 2017-2018

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

Fiche 1: Informeren

Via de websites www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be en www.veiligverkeer.be wordt alle relevante informatie voor de partners en alle weggebruikers ontsloten. Hierbij komen de thema’s snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid, afleiding, gordeldracht, kinderzitjes, dode hoek, zichtbaarheid, en de doelgroepen fietsers en motorrijders specifiek aan bod.

Tussen 16 oktober en 30 november 2017 organiseerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde de achtste editie van de Grote Verkeersquiz. Daaraan namen 115.738 Vlamingen deel. In totaal werd de quiz meer dan 266.000 keer gespeeld. Dat is volgens Filip Boelaert een succes. Met het verkeersmagazine Kijk Uit wordt wekelijks, via tv en online, met alle Vlamingen gecommuniceerd.

Fiche 2: Sensibiliseren

Zowel in 2017 als 2018 wordt gewerkt met campagnes voor het grote publiek maar ook voor specifieke doelgroepen.

Een nieuw koepelconcept werd uitgewerkt: 'Beloofd'. Er wordt gemikt op een heel direct engagement van de weggebruiker. Dergelijke campagnes worden afgestemd op de handhavingskalender van de politiediensten. De spreker toont een aantal campagnebeelden (zie slide pagina 19). Hij vermeldt ook nog de veiling van verkeersborden in het kader van Music for Life om zo aandacht voor verkeersveiligheid te wekken.

De resultaten van zowel de zomer- als de winterBOB-campagnes tonen een laagterecord van aantal bestuurders die een positieve ademtest aflegden (zie slide pagina 20).

Fiche 3: Kwalitatieve educatie

De verticale leerlijn in het onderwijs (van kleuters tot senioren) wordt verder uitgebouwd.

Net geen 750 Vlaamse basisscholen werden beloond met een medaille voor hun inzet inzake verkeers- en mobiliteitseducatie. Een nieuw record en een stijging met 10 procent in vergelijking met 2016.

De Verkeersweken werden georganiseerd volgens het beproefde concept van de Mobibus. Dat bevat een programma op maat. Tijdens het schooljaar 2016-2017 werden tijdens 31 verkeersweken 14.008 leerlingen bereikt.

Rijbewijs op School werd stopgezet en er werd gestart met de ontwikkeling van een nieuw digitaal leerplatform ter vervanging. De VSV informeert en ondersteunt leerkrachten hierbij. Integratie in de lerarenopleiding blijft hierbij een aandachtspunt. Verkeers- en mobiliteitseducatie in de lerarenopleiding was in 2017 goed voor 26 opleidingen aan in totaal 986 studenten.

Daarnaast werden ook aanvullende initiatieven en projecten uit het maatschappelijke middenveld ondersteund. Met Aya op school (Mobiel 21) leerden 63.336 kleuters spelenderwijs over veilige en milieuvriendelijke verplaatsingen naar de kleuterschool. 47 Vlaamse secundaire scholen streden in het kader van de Fluo Challenge van XIU vzw om de titel van 'felste fluoschool' van Vlaanderen. In samenwerking met Rondpunt vzw vonden ook dit jaar nieuwe getuigenissen van verkeersslachtoffers plaats in de laatste graad van het secundair onderwijs.

Fiche 4: Levenslang leren

Er wordt blijvend ingezet op de bijkomende opleiding voor motorrijders 'ready to ride' (VSV), met in 2017 482 inschrijvingen. In het kader van de cursus veilig elektrisch fietsen werden 86 nieuwe lesgevers opgeleid. Nog tot eind juni 2018 krijgen oudere weggebruikers de mogelijkheid om een cursus te volgen.

Filip Boelaert toont een samenvattende tabel (zie slide pagina 22). Opvallend is de grote stijging van het aantal deelnemers als het gaat over kwetsbare weggebruikers en de fiets.

Fiche 5: Medische rijgeschiktheid

Een ander onderdeel dat onder pijler 1 valt, is de medische rijgeschiktheid waarbij er een evolutie is naar medisch-psychologische rijgeschiktheid. Er is een casestudie lopende over rijgeschiktheid van bestuurders met diabetes.

Verder wordt er gewerkt aan de beschikbaarheid van aangepaste les- en examenvoertuigen. Wat betreft de werking van CARA kwamen voor Vlaanderen 4.636 dossiers ter behandeling binnen in 2017.

Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

In het kader van de vernieuwde rijopleiding werd het voorbije jaar ook al veel gerealiseerd. Op 1 oktober 2017 werd de minimale oefenperiode uitgebreid van drie naar negen maanden en werd het verplicht vormingsmoment voor de vrije begeleiders ingevoerd. Het bijhorende besluit van de Vlaamse Regering ter uitvoering van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B is klaar. Het zal in werking treden op 1 oktober 2018. Het terugkommoment werd ook organisatorisch voorbereid. Zo moeten een toezichthouder en handhavingsinstantie worden aangesteld en moet in een informatiesysteem worden voorzien voor de opvolging van het terugkommoment.

Parallel aan de hervorming van de rijopleiding werd een start gemaakt met het hertekenen van de rijschoolwereld. Er wordt gewerkt aan een gelijkschakeling van de rechten en plichten van de erkende rijscholen en de zogenaamde zelfstandige instructeurs. Een eengemaakt statuut voor alle professionele aanbieders is het doel.

Fiche 7: Vakbekwaamheid en nascholing

In overleg met de betrokken sector werd gewerkt aan de verbetering van het kader waarbinnen de nascholing vakbekwaamheid wordt gegeven. Een voor een worden de aspecten die komen kijken bij het organiseren van nascholing (aanvraag modules, inschakelen nieuwe lesgevers enzovoort) onder de loep genomen en waar nodig aangepast. Zo werden de algemene voorschriften waaraan modules moeten voldoen bepaald. Specifiek voor de thema’s Rij- en rusttijden en tachograaf, Ecodriving, Ladingzekering, EHBO, CMR vrachtbrief, Criminaliteit en Ergonomie werd beschreven wat minimaal in de module moet worden behandeld en welke modaliteiten moeten worden gerespecteerd. Voor modules met praktijk achter het stuur werd een duidelijk kader uitgetekend.

De achterstand in de dossiers werd weggewerkt in 2017. Er werd ingezet op efficiëntiewinst in de administratieve processen en vooral bij het toezicht op de opleidingscentra. Het voorbereidende traject voor de vervanging van de gebruikte software, dat in de eerste jaarhelft werd doorlopen, past in dat streven.

Fiche 17: Dode hoek

TLV en VSV sleutelden verder aan de juiste aanpak voor deze problematiek. Het gaat niet alleen om het tonen van welke zones gevaarlijk zijn, maar vooral om het geven van de boodschap dat men beter achter het voertuig blijft. AWV organiseerde op 7 juni 2018 samen met De Lijn, Colruyt en MOW ook een dergelijke opleiding voor de eigen medewerkers. De deelnemers van AWV werden gewezen op de mogelijke infrastructurele ingrepen als oplossing.

2.2.2. Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en –inspecties

Volgens de Europese richtlijn 2008/96/EG moeten er verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd worden op alle grote infrastructuurprojecten op het TEN-T-netwerk die een invloed hebben op de doorstroming. In 2017 werden 42 audits uitgevoerd voor infrastructuurprojecten op het TEN-T-netwerk. In 2017 werden ook vijf verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd.

Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

De herziening van het handboek Vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart. Bij de herziening van het handboek Vergevingsgezinde wegen werd vastgesteld dat het handboek simpel aanvullen met een deel over kwetsbare weggebruikers geen goede optie zou zijn. Daarom wordt het onderdeel 'vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers' apart behandeld.

Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur

Investering in structureel onderhoud gebeurt met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit van de weginfrastructuur: autosnelwegen en gewestwegen. In 2017 betrof het voor de autosnelwegen 34 wegenwerken met 131 kilometer opgewaardeerd. Voor de N-wegen ging het om 70 wegenwerken met 133 kilometer opgewaardeerd. Deze stap vooruit blijkt ook uit het rapport over de toestand van de autosnelwegen (meetjaar 2017). Filip Boelaert verwijst naar de rapportering in de commissie op 22 maart 2018 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1563/1).

Fiche 11: Zichtbaarheid

Wat betreft de dienstorder voor uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen is een voorstel recent besproken op de werkgroep Weg en omgeving. De dienstorder is afgeklopt in 2017 met de partners, maar wacht nog op implementatietraject.

Fiche 12: Consistente snelheidsregimes/bevordering leesbaarheid weg

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

Voor de opmaak van het gewestelijke advies werd een brede consultatieronde opgezet: zowel de leden van de werkgroep Wegcode en plaatsingsvoorwaarden als andere relevante actoren kregen de mogelijkheid om input te leveren.

Als de minister stelt dat al het werk niet alleen gebeurt, dan verwijst hij daarmee naar de werkgroepen die Filip Boelaert regelmatig vermeldt. Het grote pluspunt aan de werking van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is de brede waaier van meer dan veertig verenigingen en groepen die actief meewerken.

Fiche 13: Veiligere verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

In 2016 is het AWV gestart met een actieplan Verkeerslichten om de veiligheid en de doorstroming op de kruispunten in zijn beheer te bevorderen door de kruispunten uit te rusten met zogenaamde slimmere verkeerslichten. Bij het aanpakken van bestaande kruispunten wordt voorrang gegeven aan de kruispunten waar nog geen enkele vorm van conflictvrijheid aanwezig is of waar op basis van ongevallengegevens, blijkt dat er een probleem is.

In 2017 werden 389 kruispunten aangepast waarvan 130 kruispunten werden uitgerust met een uitgebreide detectieconfiguratie. Van deze 130 werden er 89 maximaal conflictvrij uitgerust.

Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

De aanpak van gevaarlijke punten werd ook al eerder met de minister besproken. Op basis van de ongevallencijfers van 2014, 2015 en 2016 zijn er in totaal 213 locaties gedetecteerd als gevaarlijk punt. Van de 213 locaties werden er 33 gevaarlijke punten ondertussen al aangepakt. Op nog eens 44 locaties zijn er dit jaar quick wins gepland: gerichte ingrepen die op korte termijn doorgevoerd kunnen worden. Voor 61 locaties is er een structurele oplossing gepland, maar wordt bekeken of er quick wins mogelijk zijn op zeer korte termijn. Voor de overblijvende 75 locaties wordt verder onderzoek uitgevoerd.

Daarnaast wordt er volop werk gemaakt van een subsidieregeling om de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen in Vlaanderen te verhogen. Anders dan de mogelijke samenwerkingsovereenkomst waarin het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet, zal de subsidieregeling het mogelijk maken de verkeersveiligheid van scholen te verhogen door kleine maatregelen die snel kunnen worden doorgevoerd en die niet op of in de buurt van gewestwegen liggen. De subsidie zal onder meer kunnen worden aangewend voor de snelheidsbeheersing, verbetering van de oversteekbaarheid, bescherming van de voetgangers en de fietsers, en veilige in- en uitstapmogelijkheden voor scholieren die met bus of tram komen.

Fiche 15: Scheiden/ontvlechten verkeersstromen

Verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers zijn te vermijden wanneer ze gescheiden worden van het gemotoriseerde verkeer. In eerste instantie worden daarom maximaal vrijliggende fietspaden aangelegd in zones met snelheidsregimes van 70 km/u en meer. In 2017 bereikten de Vlaamse investeringen in fietsinfrastructuur een historisch record van 103 miljoen euro. In 2018 gaat dit naar 110 miljoen euro. Er komt om de drie maanden een werkgroep samen, maar het is ook een maandelijks agendapunt op het managementcomité om de aandacht voor de fiets hoog te houden.

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

Er werd deelgenomen aan enkele EFRO-oproepen waarbij enkele projecten voor het aanleggen van fietsbruggen/-tunnels op fietssnelwegtracés werden gerealiseerd.

Fiche 16: Voertuigtechnologie - Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA

De technologische evoluties in het ITS-domein worden binnen het beleidsdomein verder opgevolgd. Daartoe zijn er contacten met de private sector, de onderzoekswereld, en ITS.be op nationaal vlak. Daarnaast zijn er de vele overlegplatformen op Europees niveau. Daarenboven participeert het departement aan drie Europese C-ITS projecten: Intercor, C-Roads en CITRUS.

Op 11 december 2017 werd tevens in het Vlaams Parlement een studiedag Verkeersveiligheid - Uitgedaagd door Apps+ georganiseerd. Deze studiedag had als doelstelling na te gaan wat van nieuwe technologieën kan worden verwacht en hoe hiermee de verkeersveiligheid daadwerkelijk kan worden verhoogd.

Uitgaven voor rijassistentiesystemen ter bevordering van energiezuinig en verkeersveilig rijgedrag komen ook in aanmerking voor het subsidiemechanisme Ecologisch en Veilig Transport. Het betreft hier maatregelen die betrekking hebben op het voertuig of het gedrag van de bestuurder, zoals onder meer subsidies voor rijassistentiesystemen, extra veiligheidsvoorzieningen en maatregelen die het verkeersveilig gedrag van de bestuurder kunnen verbeteren.

Het AWV legde in 2016 de basis voor de automatische creatie van een eerste versie van een snelheidskaart voor de autosnelwegen en gewestwegen. Het resultaat hiervan wordt sinds eind 2016 aangeleverd aan de kaartenmakers TomTom en Here, als onderdeel van het TN-ITS pilootproject (met Europese steun).

Fiche 17: Dode hoek

Met betrekking tot deze problematiek werkt het departement samen met de Universiteit Gent aan een bluetoothproject. De faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur ontwikkelt een draadloos concept waarbij gebruik gemaakt wordt van het communicatieprotocol Bluetooth Low Energy (BLE), onderdeel van de zeer goed ingeburgerde draadloze Bluetoothstandaard. Dit concept richt zich zowel tot de chauffeur als tot de zwakke weggebruiker: beiden worden verwittigd van elkaars aanwezigheid wanneer zich een gevaarlijke situatie voordoet.

Daarnaast voorziet de Vlaamse Regering in het subsidiesysteem Ecologisch en Veilig Transport om ondernemingen aan te moedigen om uitgaven te doen in het kader van ecologisch en veilig transport van goederen over de weg. Ook om de dodehoekproblematiek aan te pakken kan de sector een beroep doen op dit systeem. Dodehoekcamera’s en dodehoekspiegels zijn opgenomen in de lijst van maatregelen waarvoor subsidie kan verkregen worden.

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

Fiche 18: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen

Er wordt gestreefd naar een kordate en consequente handhaving, als sluitstuk van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid. Sensibilisering en opvoeding zijn belangrijk, maar ook handhaving is nodig.

In dat kader werd het afgelopen jaar deelgenomen aan overlegfora op verschillende niveaus (federaal, Vlaams, interregionaal, provinciaal). De

ontwikkelingen worden op de voet gevolgd (bijvoorbeeld het bevel tot betalen, CBE-dossier enzovoort).

Fiche 19: Uitbreiding van het aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

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

Door de optimalisering van de handhavingssystemen op vlak van snelheid wordt het proces van vaststellingen vereenvoudigd. Daarenboven draagt de doorgedreven automatisering van de verwerking van de vaststellingen (onder meer in het CBE-dossier) bij tot een hogere objectieve en daardoor ook subjectieve pakkans. Eind maart 2018 werd in dit kader de tweede fase ingeluid. Hierdoor wordt het afhandelingssysteem volledig beheerd door Justitie. Handhavingsspecialisten worden mee opgenomen in de expertengroep sensibilisering om thema- en doelgroepgerichte controles aan te moedigen en hen van bij aanvang te betrekken bij de opmaak van de campagnekalender.

In 2017 gebeurden door de wegeninspecteurs meer dan 2800 controles op overlading en 1067 controles op de technische eisen.

Fiche 20: Leermaatregelen.

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

Fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

Een ander stokpaardje van het beleid zijn de trajectcontroles. Die worden sterk uitgebreid. De uitbouw van een gebiedsdekkend ANPR-netwerk langs de snelwegen kadert in de aanpak van de terreur en anderzijds in de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Specifiek geselecteerde ANPR-installaties in dit te realiseren ANPR-netwerk zullen immers meteen ook trajectcontrole ondersteunen. Niettemin zijn er bepaalde wegvakken waar de synergie met dit netwerk niet mogelijk is. Op een aantal van deze wegvakken zal ook Vlaanderen extra ANPR-installaties realiseren, zodat er extra snelwegkilometers uitgerust kunnen worden met trajectcontrole.

Als voorafname hierop voorzag AWV in 2017 alvast in de realisatie van bijkomende trajectcontroles op de E313 en de E40. In 2017 werd een eerste lijst van twintig wegvakken op gewestwegen geselecteerd om er trajectcontroleinstallaties te realiseren. Bij het selecteren van die twintig locaties wordt rekening gehouden met de ongevallencijfers en de snelheidsgegevens, zodat er gericht ingezet kan worden op de meest gevaarlijke segmenten in Vlaanderen.

Snelheidscamera's worden de komende 3 à 4 jaar maximaal door trajectcontrole vervangen. In de zomer van 2017 werd gestart met de investering in een dertigtal trajectcontroles ter vervanging van oude snelheidscamera's. Eind 2017 werden er nog 24 extra opgenomen in de planning. Ook wat betreft de digitalisatie van de roodlichtcamera's wordt ingezet op ANPR-functionaliteiten.

Ondanks deze vervanging en vernieuwing worden de bestaande flitspalen maximaal operationeel gehouden.

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

In 2017 is er opnieuw een stijging van het aantal snelheidsinbreuken. Er kan niet onmiddellijk worden vastgesteld wat hiervan de oorzaak is: meer controles of meer overtredingen.

2.2.4. Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek

Met de onderzoeksagenda wordt invulling gegeven aan beleidsrelevant onderzoek, met aandacht voor een structurele verankering van ongevalanalyses. Er zijn zes zogenaamde percelen (zie slide pagina 37) waarbij onderzoek wordt gekozen op basis van een selectieleidraad.

Daarnaast werd, in het kader van de structurele verankering van ongevalanalyses, intern werk gemaakt van de opmaak van een jaarrapport verkeersveiligheid 2016: analyse en verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen, in opvolging van de opgestelde rapporten door BIVV en IMOB als onderdeel van de activiteiten binnen het toenmalige Steunpunt Verkeersveiligheid. Een conflictobservatiestudie voor de fietsgeleiding op kruispunten is ook al in uitvoering bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Een conflictobservatie van een gevleugelde voetgangersoversteek is eveneens gepland.

Fiche 23: Evaluatie en monitoring

De lokalisatie en aggregatie van de verkeersongevallen en de gevaarlijkepuntenberekening voor de jaren tot en met 2016 werd afgewerkt. Deze nieuwe dynamische lijst van gevaarlijke punten op de gewestwegen voor de periode 2014-2016 werd bekendgemaakt.

In 2016 werd met een dataminingproject rond ongevallenanalyse binnen het departement MOW expertise opgebouwd over de uitvoering en de mogelijkheden van (big) data-analyse. Concreet betekent dit uit een massa gegevens vaststellen waar er een grote ongevalskans is.

Wat de verkeersveiligheidsmonitor betreft, werd een technische analyse uitgevoerd rond de platformkeuze van front- en backend van de monitor en hoe die valt te integreren in de reeds bestaande toepassingen. Anderzijds werd gestart met de inhoudelijke en functionele analyse.

2.2.5. Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Fiche 24: Engagement

Vanuit het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid werd gewerkt aan het vergroten van de samenwerking met de drie grote Vlaamse mediapartners. Doel van dit overleg was onder andere om verkeersonveilige gedragingen, zoals sms'en achter het stuur, niet langer in beeld te brengen. VIER (SBS) paste naar aanleiding van het overleg het productieboek (do's en don'ts voor het aanleveren van programma's aan SBS) aan. Ook de VRT beloofde via de eigen interne kanalen een sensibiliseringscampagne te organiseren.

Met het SAVE-Charter Steden & Gemeenten wil de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) de Belgische steden en gemeenten betrekken bij haar strijd tegen de (nog steeds) te grote verkeersonveiligheid in ons land. Het SAVE-charter bestaat sinds september 2011. Een steeds grotere groep van lokale overheden neemt hieraan deel. Om de SAVE-gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van hun SAVE-actieplan en het treffen van gerichte maatregelen, werd aan een gepaste formule gewerkt om hen via coaching te ondersteunen. In 2017 begeleidde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde samen met Ouders van Verongelukte Kinderen zes gemeenten.

In het kader van het faciliteren van het gebruik van de (elektrische) fiets en de speedpedelec werd het thema 'gebruik van de fietsinfrastructuur' besproken binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Op basis van een advies van Fietsberaad werden de standpunten van verschillende partners/leden verzameld en gebundeld. Op basis hiervan werden de nodige aandachtspunten meegenomen in de federale werkgroep tot herziening van de wegcode, zoals het verschaffen van toegang aan de speedpedelec tot wegen die enkel openstaan voor plaatselijk verkeer, voor gemengd verkeer en voetgangerszones. Er is voorgesteld het principe rechts/rechtdoor vrij voor fietsers ook voor speedpedelecs open te stellen. Een duidelijk standpunt is ook ingenomen voor wat betreft de algemene regels in verband met de plaats van de speedpedelec: keuze van rijbaan of fietspad indien de snelheid beperkt is tot maximaal 50 kilometer per uur; verplicht gebruik van het fietspad indien de maximale snelheid hoger ligt. Snelheidsbeperkingen op de fietsinfrastructuur (binnen en buiten de bebouwde kom) worden vooralsnog niet ingevoerd.

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

In het kader van de aanpassingen van het reglementair kader werden in 2017 de werkzaamheden op het vlak van de vereenvoudiging van de wegcode afgerond. Er was gelegenheid om hiervoor input te leveren.

Op zondag 25 maart 2018 werd voor de derde keer de Dag van de Motorrijder georganiseerd waarbij zij na een lange winter terug gewoon worden gemaakt met het motorrijden in het verkeer.

Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

De VSV bevordert de verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven met een divers aanbod, samengebracht onder het project safe2work en vestigt daarbij de aandacht op een veilig woon-werkverkeer. Met het Truckveilig-charter ondersteunen de VSV en de Vlaamse overheid transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders die inspanningen leveren voor veiliger wegtransport. Chauffeurs en transportondernemingen die het Truckveilig-charter ondertekenen, engageren zich om jaarlijks minstens zeven zelfgekozen actiepunten na te komen. Jaarlijks worden bedrijven hiervoor in de bloemetjes gezet. Op 1 maart ging het om: Transport Joosen nv, Cotra nv, Essers nv en Claes-Verwimp bvba.

Het voorbije jaar heeft de VSV een vernieuwd aanbod verkeersveiligheid voor bedrijven en organisaties uitgewerkt. Het VSV-aanbod voor bedrijven richt zich enerzijds op werkgevers en werknemers uit de transportsector, en anderzijds op alle werkgevers en alle werknemers en hun woon-werkverkeer.

Het voorbije jaar zette de VSV sterk in op de ontwikkeling en organisatie van workshops verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit in bedrijven, en dat over diverse verkeersveiligheids- en mobiliteitsgerichte thema's. Voor werknemers van maatwerkbedrijven is er de opleiding Mobiel en veilig in het verkeer, die dieper ingaat op verkeerskennis en -attitudes, en er wordt geoefend op de fiets- en verkeersvaardigheden.

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

Om werknemers te sensibiliseren over het risico van afleiding, waaronder de smartphone in de wagen, ontwikkelde de VSV met de steun van de Vlaamse overheid een volledig nieuw virtualrealityplatform, de VR-Mobiel. Daarmee kun je je reactievermogen testen achter het stuur van een rijdende auto terwijl je te maken krijgt met allerlei aandachtsafleiders. Het voorbije jaar werd een tweede tuimelwagen aangekocht om nog meer bedrijven en organisaties te kunnen sensibiliseren over het nut van de veiligheidsgordel. Verder worden in drie interactieve methodieken rond de dode hoek voorzien om werknemers te sensibiliseren: de VR-brillen dode hoek, een praktijkoefening met vrachtwagen en de workshop Val op in het verkeer.

2.3. Jaarprogramma 2018-2019

Filip Boelaert gaat vervolgens dieper in op het jaarprogramma 2018-2019 (zie samenvatting in de tabellen in de powerpointpresentatie pagina's 43-57; prioriteiten zijn groen gekleurd). Hij gaat dieper in op de prioritaire fiches. De acties van de andere fiches (grijze kleur) worden voortgezet en bespreekt hij verder niet.

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

Fiche 3: Kwalitatieve educatie

Er wordt in het volgende jaarprogramma ingezet op kwalitatieve educatie met continuering en optimalisering van het bestaande educatieve aanbod. De formule voor Rijbewijs op School zal evolueren naar het aanbieden van een digitaal leerplatform. Dat moet het mogelijk maken om de kennis die nodig is voor het behalen van het voorlopig rijbewijs op een laagdrempelige manier te verwerven. Brevetten en actiepakketten worden waar nodig hernieuwd en geactualiseerd, met de ontwikkeling van digitale materialen. Leerkrachten blijven ondersteund in het aanbieden van verkeers- en mobiliteitseducatie. In 2018 zal er ook ingezet worden op de bekendmaking van het project Getuigen onderweg en het efficiënter maken van de nabespreking. Dat is namelijk noodzakelijk om een grotere gedragsverandering teweeg te brengen bij de leerlingen.

Fiche 4: Levenslang leren

Ook binnen het levenslang leren wordt ingezet op optimalisering van het bestaande educatieve aanbod. Het digitale leerplatform zal ruimere thema's dan enkel de wegcode op maat van de automobilist aansnijden, bijvoorbeeld gebruik van openbaar vervoer, risicoperceptie, de minimale wettelijke uitrusting van (brom)fietsen enzovoort. Er wordt ook werk gemaakt van een nieuwe cursus op

maat van oudere verkeersdeelnemers. In overleg met de partners van het Vlaams Huis worden de invulling en organisatie bekeken waarbij men naast het opfrissen van de kennis van de wegcode ook oog wil hebben voor vaardigheden, de nodige feedback en interactie onder de deelnemers.

De activiteiten in fiche 5 (medische rijgeschiktheid) worden gecontinueerd. De werkgroep Rijgeschiktheid zal het logistieke probleem van aangepaste les- en examenvoertuigen verder in kaart brengen en oplossingen voorstellen. In samenwerking met CARA/Vias Institute wordt de werking van CARA beter gedocumenteerd. Vias werkt aan een intern verbetertraject en daarnaast schrijft MOW een opdracht uit voor een audit van CARA.

Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding

De focus blijft liggen op de (verdere) operationalisering van de vernieuwde rijopleiding voor categorie B en op het oplossen van de kinderziekten die opduiken in de uitvoering. Het terugkommoment wordt op poten gezet. Hiertoe wordt in eerste instantie het besluit van de Vlaamse Regering verder uitgewerkt, met het oog op inwerkingtreding ten laatste 1 oktober 2018. Daarnaast worden de procedures van erkenning, toezicht en handhaving voorbereid en worden de nodige informaticatools opgezet. De eerste aanvragen tot erkenning van opleidingsinstellingen en -programma's zullen worden behandeld. Begin 2019 zullen de eerste terugkommomenten van nabij worden opgevolgd. Tegen het einde van het jaar, zal uitgebreid gecommuniceerd worden met de doelgroep en de sector. In het kader van de onderzoeksagenda zullen de effecten van de hervormde rijopleiding bestudeerd worden.

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

2.3.2. Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën

Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen

De herziening van het handboek Vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart. Het reeds bestaande deel over gemotoriseerd verkeer zit in de redactiefase. De verwachte einddatum is najaar 2018. Het afzonderlijk deel over de kwetsbare weggebruiker wordt afgerond begin 2019.

Fiche 11: Zichtbaarheid

Er wordt in een extra financiële injectie van 3.000.000 euro voorzien om de fietsgeleidingsmarkeringen te vernieuwen en de leesbaarheid van de weg te verhogen. Binnen deze fiche wordt het komende jaar gefocust op het opmaken van richtlijnen met betrekking tot zichtafstanden (onder andere oversteekvoorzieningen) met inpassing binnen de huidige kaders. De dienstorder voor uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen werd in 2017 afgerond, maar wacht op de start van de implementatie in 2018. De gekozen oplossing vergt grote investeringen die gespreid moeten worden over de tijd. Ook hiervoor wordt in een financiële injectie van 3.000.000 euro voorzien om fiets- en voetgangersoversteken in Vlaanderen te beveiligen.

Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten/wegsegmenten

De dynamische lijst van gevaarlijke punten langs gewestwegen blijft een prioriteit. Hij wordt verder gescreend om quick wins te bepalen en om gerichte kortetermijningrepen uit te voeren. Er wordt parallel gewerkt aan oplossingen op korte en op lange termijn. Dat proces zal opnieuw herhaald worden met de nieuwe dynamische lijst. De resultaten van de identificatie en prioritering van de gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet op basis van de meest recent gelokaliseerde ongevalsdata, zullen daarnaast worden gebruikt met het oog op het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties. Het tweesporenbeleid: top-down en bottom-up blijft evenzeer behouden. Het luik top-down betreft het werken met een dynamische lijst gevaarlijke punten en/of wegsegmenten. Het luik bottom-up betreft de feedback van onderen uit, bijvoorbeeld de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid. Voor de onderzoeksagenda wordt ruimte gemaakt voor de uitwerking van een gestructureerde methodologie voor de bepaling van gevaarlijke wegsegmenten op het onderliggende wegennet. Ten slotte worden opnieuw twintig gevaarlijke wegsegmenten in Vlaanderen op gewestwegen, waar snelheidsovertredingen leiden tot hoge ongevallencijfers, voorzien van trajectcontrole.

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

Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles en fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) - trajectcontrole

Binnen fiche 21 gaat de aandacht het komende jaar specifiek uit naar de verdere uitrol en operationalisering van de trajectcontroles langs het autosnelwegennet en de bijkomende trajectcontroles langs het gewestwegennetwerk. Op vlak van digitalisatie worden de snelheidscamera’s vervangen met ook in 2018 twintig volledig nieuwe installaties op gewestwegen, evenals de omvorming van een vijftigtal analoge flitscamera’s tot een dertigtal trajectcontroles.

Ten slotte wil men de mobiele trajectcontrole komende maanden nog enkele keren inzetten bij werven. Dat moet resulteren in een meer servicegericht contract, waarvan de publicatie is gepland in het najaar van 2018. Via deze aanbesteding zullen meerdere mobiele trajectcontroles worden aangekocht en in Vlaanderen werkzaam zijn.

2.3.4. Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek en fiche 23: Evaluatie en monitoring

Het komende jaar wordt uitvoering gegeven aan de meest prioritaire onderzoeken uit de goedgekeurde onderzoeksagenda met onder meer de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding, de evaluatie van het snelheidsregime 90-70,de evaluatie van het actieplan verkeerslichten enzovoort.

2.3.5. Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Fiche 24: Engagement

Er wordt een verdere actieve coaching gepland in verband met het SAVE-charter met als doel lokale overheden aan te sporen en te ondersteunen om een beter en veiliger mobiliteitsbeleid in te voeren. De periode na de gemeenteraadsverkiezingen biedt hiervoor een goede timing. De werkzaamheden met betrekking tot de wegcode worden voortgezet.

De campagne Fiets Wijs! wil ook in 2018 de sportieve en recreatieve fietsers in Vlaanderen verder sensibiliseren om mee te bouwen aan een verkeersveilig Vlaanderen. Naast een publiekscampagne en de aanwezigheid op evenementen zal de vzw een eventlabel voor organisatoren van fietsevenementen ontwikkelen. Tot slot komt er ook een nieuwe Dag van de Motorrijder op 31 maart 2019.

Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

Truckveilig loopt al een tijdje (2012). Samen met de transportsector wordt bekeken hoe de sector inhoudelijk kan worden ondersteund via het Beloofd!-concept.

In 2019 is er verder aandacht voor safe2work voor opleiding en sensibilisering van werknemers. Aangezien steeds meer preventieadviseurs deelnemen aan de opleiding verkeersveiligheid in samenwerking met Prebes zal ook hierop meer worden ingezet in 2019.

2.4. Status van de uitvoering van de fiches

Filip Boelaert stelt vast dat het overgrote deel van de acties op schema zit (zie slides pagina's 58 tot 61), met een aantal lichte vertragingen voor onder meer fiche 5 (medische rijgeschiktheid) en fiche 20 (alternatieve leermaatregelen). Dat is mede te danken aan de meer dan veertig verenigingen die participeren aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en bij het overleg heel actief meewerken. De werking van het Huis heeft een verschil gemaakt. Men is nog geconcentreerder bezig met verkeersveiligheid en alle acties werden hierdoor samengebracht.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Tussenkomst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens vindt het positief dat er in 2017 voor meerdere ongevalsstatistieken laagterecords werden genoteerd. Die trend zet zich voorlopig door in 2018. Tegelijkertijd moet worden erkend dat de weg naar tweehonderd verkeersdoden tegen 2020 nog lang is. Dat blijven hoe dan ook tweehonderd verkeersdoden te veel. Ook de zwaargewonde verkeersslachtoffers mogen niet uit het oog worden verloren. Fietsers, bromfietsers en motorrijders blijven aandachtspunten.

Hij wijst op het verschil tussen de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer en die van de FOD Economie die ook rekening houdt met zwaargewonde verkeersslachtoffers die binnen de 30 dagen overlijden. Het is belangrijk om ook deze laatste verkeersslachtoffers mee in te calculeren. Het lezen van het rapport wordt bemoeilijkt doordat het soms gaat over cijfers tot 2016, dan weer tot 2017 of eerste trimester 2018.

De Europese cijfers zijn echt slecht; in die mate zelfs dat de ETSC in 2018 geen prijs uitreikt voor de beste leerling. Alleen Griekenland en Estland zitten op koers.

Hij is net als zijn collega Martine Fournier bezorgd over de evolutie van de statistieken voor fietsers. Het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers is gestegen van 18,4 procent in 2005 naar 28,7 procent in 2016. Men zal nog sterker moeten inzetten op fietsveiligheid. Positief is de introductie van het zogenaamde vierkant groen.

Hij uit opnieuw zijn bekommernis over het vastleggen van de zogenaamde zwarte punten waarbij fietsslachtoffers in het verleden zwaarder doorwogen. Hij vraagt om dit opnieuw in te voeren, ook omdat er een ernstige onderregistratie is van fietsongevallen.

Wat is de verklaring voor de daling van het aantal controles in het kader van de BOB-campagnes?

Hij maakt zich zorgen over verkeerseducatie in het secundair onderwijs: in 2017 werden minder leerlingen bereikt voor bepaalde projecten: 10 procent minder voor het project verkeersgetuigen, bijna 30 procent minder voor het project Mobibrein en 15 procent voor Mobibus. Ook voor Rijbewijs op School, dat bovendien verdwijnt, zijn er 20 procent minder leerlingen. Vanwaar deze daling? Wat is de stand van zaken van het digitaal leerplatform? Welke acties worden nog ondernomen voor het secundair onderwijs?

Lode Ceyssens stelt vast dat het aantal ingeschreven motorvoertuigen is gestegen ten opzichte van 2016, maar dat het aantal deelnemers is verminderd. Wat is de verklaring hiervoor?

Tot eind juni 2018 kunnen oudere weggebruikers een cursus elektrisch fietsen volgen. Wordt dit niet voortgezet?

Over het bereik van Rijbewijzer in het kader van de rijopleiding is niets terug te vinden in het rapport. Zijn er cijfers beschikbaar?

Is de gewijzigde wetgeving in het kader van het eengemaakt statuut voor alle professionele aanbieders van een rijopleiding ondertussen klaar (zie ook *Vragen om uitleg* Vl. Parl. 2017-18, nr. 2080)?

Het is goed dat er een dynamische lijst is van zwarte punten. Maar dat mag niet betekenen dat een gevaarlijk punt uit de lijst tuimelt zonder dat het probleem werd opgelost.

De aanbestedingsprocedure voor het handboek over vergevingsgezinde wegen voor kwetsbare weggebruikers is in opmaak. Zal dit bestaan naast het bestaande handboek? En in dat geval, waarom?

3.2. Tussenkomst van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke beaamt dat de evolutie van een aantal cijfers positief is. Hij erkent dat wellicht een aantal beleidsinitiatieven van de minister aan de basis hiervan liggen. Iedereen is er zich echter van bewust dat er nog een lange weg te gaan is om aansluiting te vinden bij de Europese kopgroep.

Wat in het oog springt is de evolutie van het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden bij de niet-beschermde weggebruikers. Zorgwekkend is het stijgende aandeel van bijvoorbeeld fietsers. Is het mogelijk om de cijfers uit te splitsen naar gewestwegen en gemeentewegen; naar binnen of buiten de bebouwde kom? Dat kan mogelijk aangeven welke maatregelen nodig zijn. Lokale besturen kunnen bijvoorbeeld een grote impact hebben voor stappen en trappen.

Hij vindt de aangekondigde subsidieregeling om de verkeersveiligheid rond de schoolomgeving te verbeteren van scholen die niet gelegen zijn aan gewestwegen, een goed initiatief. Maar uit de mogelijk te subsidiëren maatregelen blijkt dat het vooral over klassieke infrastructurele ingrepen gaat. Soms kunnen echter kleine, niet-infrastructurele ingrepen een grote impact hebben op de verkeersveiligheid, zoals de schoolstraten die een half uur voor en na begin en einde van de lesuren worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer. De stad Gent evalueerde begin juni 2018 zes van de acht schoolstraten. Uit de resultaten blijkt bijvoorbeeld dat voor de invoering ervan 78 procent van de ouders en leerkrachten de schoolomgeving als gevaarlijk ervaarde. Na de invoering vindt 90

procent dat de veiligheid in en rond de school erop vooruitgegaan is. Bijkomend gevolg is dat meer ouders en andere begeleiders van de kinderen met de fiets of te voet naar school gaan. Een schoolstraat inrichten vergt weinig middelen maar met de subsidieregeling zou het Vlaamse Gewest de lokale besturen kunnen ondersteunen om de opleiding van de vrijwilligers en de verzekeringskosten bijvoorbeeld gedurende het eerste jaar te betalen. Joris Vandenbroucke besluit dat de aangekondigde subsidieregeling verder mag gaan dan het financieren van louter infrastructurele ingrepen.

3.3. Tussenkomst van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq vindt het positief dat er een daling is in 2017 van het aantal verkeersdoden. Het aantal letselongevallen daalt daarentegen niet. Kan hij daaruit besluiten dat de impact van de ongevallen is verminderd – bijvoorbeeld door technische verbeteringen aan de voertuigen – maar niet zozeer het aantal ongevallen?

Hij merkt verder op dat er nog veel werk is voor de verkeerveiligheid van voetgangers en fietsers. Hij verwijst naar de actuele vragen over fietsDNA van Fietsberaad Vlaanderen (*Actuele vragen* Vl.Parl. 2017-18, nr. 383 en 384).

Meer dan de helft van de fietspaden langs gewestwegen blijkt niet conform aan het fietsvademecum. Er is dus nog werk aan de winkel voor het Vlaamse Gewest. De aangekondigde subsidieregeling inzake schoolomgevingen verheugt hem, net zoals de verhoogde investeringen in het BFF.

De spreker hoopt dat de dynamische lijst van zogenaamde zwarte punten leidt naar een meer doelgerichte aanpak, in dialoog met de lokale besturen. Het conflictvrij maken van kruispunten vindt hij ook positief.

Het koninklijk besluit ter hervorming van de wegcode ligt voor ter advies. Er zou een tekst komen die alleen de federale bevoegdheden omvat met aanvullend een Vlaams reglement. Hij verwijst naar de conceptnota's van CD&V (*Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1) en Open Vld (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1). Welke timing voorziet de minister voor de opmaak van het Vlaams reglement?

Verkeerseducatie maakt een belangrijk deel uit van de leerstof in de lagere school maar hij heeft het gevoel dat in het secundair onderwijs de aandacht hiervoor verdwijnt tot aan het behalen van het rijbewijs B. In 2017 namen 14.008 jongeren deel aan de Verkeersweken. Dat lijkt hem niet erg veel. De rijopleiding werd hervormd maar men mag er niet van uitgaan dat elke weggebruiker een rijexamen voor het autorijbewijs aflegt. Het levenslang leren is daarom belangrijk.

In verband met fiche 23 over structurele ongevallenanalyse en datamining vraagt Mathias De Clercq meer toelichting. Welke informatie wordt er verzameld? Is er sprake van verkeersveiligheidsmonitoring? Hij verwijst naar de vraag om uitleg van Marino Keulen over structurele beleidsevaluatie naar Nederlands model (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1897). Is dat een opstap hiernaartoe? In hoeverre zal dat verschillen van de verkeersveiligheidsbarometer van het Vias?

Recent werd op federaal niveau de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid goedgekeurd, waarbij onder meer recidivisten strenger worden bestraft. Is er binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid al overlegd hoe deze maatregelen op Vlaams niveau kunnen worden versterkt?

Dat er tijd en ruimte vrijkomt om andere verkeersveiligheidsfenomenen aan te pakken door de automatische afhandeling van snelheidsovertredingen via een

ANPR-camera is positief. Zijn hierover al concrete afspraken gemaakt met federaal minister Jan Jambon?

Zijn de resultaten van de mobiele trajectcontrole die werd ingezet op de E34 in Turnhout positief?

Wat ten slotte ITS betreft, leest hij dat Vlaanderen zal participeren aan een drie Europese projecten (Intercor, C-Roads en CITRUS). Het lijkt hem interessant om dat verder toe te lichten, evenals het Bluetoothproject om dodehoekongevallen te voorkomen.

3.4. Tussenkomst van Björn Rzoska

Björn Rzoska apprecieert dat de minister de verkeerscijfers op een correcte manier weergeeft en analyseert. Hij sluit zich aan bij de opmerkingen van de andere sprekers als het gaat over de minder goede cijfers voor de actieve weggebruikers, zeker voor de letselongevallen.

In de tabel 34 en 35 van de bijlage op pagina 78 en 79 is het hem niet duidelijk hoe het onderscheid wordt gemaakt tussen de letselongevallen naar conflicttype. De fietser wordt telkens afgezet ten opzichte van de auto, vrachtwagen enzovoort. Hij zou de tabel leesbaarder vinden als je bijvoorbeeld gaat kijken naar de letselongevallen in het conflict fiets versus gemotoriseerd verkeer, en dan komt men aan 23,3 procent. Bij verkeersdoden gaat het om 14,5 procent. Dergelijke cijfers moeten alle knipperlichten op rood zetten.

Net zoals Joris Vandenbroucke wenst hij te weten waar de fietsslachtoffers vallen: binnen of buiten de bebouwde kom. Hij vond wel terug dat 47 procent van de verkeersdoden op een gewestweg valt, maar is verdere verfijning mogelijk? Hij verwijst naar Nederland waar dergelijke cijfers wel voorhanden zijn en men een gerichter beleid kan voeren omdat men weet wie welke verantwoordelijkheid draagt.

In verband met sensibilisering werd in het rapport van 2017 aangekondigd dat elke campagne een pre- en posttest ging krijgen. Werden de andere campagnes die niet in het rapport staan, getest en zijn de cijfers beschikbaar? Als de testen niet gebeurd zijn, wat is hiervoor de reden?

Het digitaal leerplatform werd ook vorig jaar al aangekondigd. Wat is de stand van zaken en de verdere timing?

Werd voor de cursus veilig elektrisch fietsen de doelstelling van 5000 deelnemers bereikt?

De zichtbaarheid van de markeringen van de fietsoversteekplaatsen vindt hij zeer belangrijk. Hij stelt vast dat men bezig is met het aanbrengen ervan op veel kruispunten. In het vorige rapport werd een evaluatie aangekondigd. Is deze afgerond? Zo niet, wanneer zal ze plaatshebben?

Inzake vierkant groen wordt in het rapport dezelfde actie omschreven als het jaar voordien. Zoals al eerder gemeld, is hij vragende partij om de evaluatie van de proefprojecten vierkant groen te bespreken in de commissie.

Uit figuur 25 op pagina 53 maakt hij op dat er meer vastgestelde snelheidsovertredingen zijn. Leiden de trajectcontroles ook tot een gedragsverandering?

3.5. Tussenkomst van Annick De Ridder

Annick De Ridder meent dat verkeersveiligheid kamerbreed als een belangrijk thema wordt gezien. Een daling van het aantal verkeersdoden van 400 naar 230 eind 2018 zou een schitterend resultaat zijn. Dat betekent echter niet dat het werk af is, zelfs al rest er nog maar één verkeersdode per jaar. Elk verkeersdode is er een te veel, zoals ook andere commissieleden al benadrukten. Anderzijds vindt zij persoonlijk dat men moet opletten met de idee dat er ooit geen verkeersslachtoffers meer zullen zijn. Ondanks alle maatregelen die men neemt, zullen er verkeersdoden blijven vallen door omstandigheden die buiten de verantwoordelijkheid van het beleid vallen. Daarin moet men realistisch zijn.

Bij de vergelijking van het aantal verkeersdoden met andere Europese landen wordt er telkens vergeleken met het aantal Belgische verkeersslachtoffers. Ze vraagt aan de secretaris-generaal om naar buiten toe ook telkens de Vlaamse cijfers te communiceren.

De stagnatie van het aantal doden en zwaargewonden bij de niet-beschermde weggebruikers is een aandachtspunt. Onderzoek naar de oorzaken is lopende. Wanneer zullen er resultaten beschikbaar zijn? Dat is zeer relevant. Is het bijvoorbeeld te wijten aan infrastructurele problemen of aan het stijgend aantal fietsers? In hoeverre is de stijging te situeren in de stedelijke context? Het aantal zware ongevallen per 10.000 inwoners in Gent en Antwerpen bedraagt respectievelijk 4,9 en 3; voor de letselongevallen is dat 47,6 en 37,8.

Ze vraagt vervolgens meer informatie over de 42 verkeersveiligheidsaudits op het TEN-T-netwerk.

Het aantal vastgestelde snelheidsinbreuken blijft licht stijgen. Volgens Filip Boelaert is de oorzaak hiervan niet gekend: is het aantal controles verhoogd of wordt er terug meer te snel gereden? Zij is van mening dat dit wel af te leiden valt en vindt het nuttig om dit verder te bekijken.

Tot slot vraagt ze in hoeverre de ANPR-camera's ingezet kunnen worden in het kader van de anti-terreurmaatregelen?

4. Antwoorden van minister Ben Weyts

In verband met de evolutie van het aantal verkeersdoden zegt minister *Ben Weyts* dat, indien het ETSC een prijs had willen uitreiken, het deze aan Vlaanderen had mogen uitreiken. Binnen de EU is er een daling op 4 jaar tijd van 3 percent. Vlaanderen realiseert op 3 jaar een daling van 27 percent. Er werd gevraagd of dit niet te wijten is aan de technologische evoluties. Daartoe merkt de minister op dat ook het aantal ongevallen ernstig is gedaald. Het klopt wel dat de impact van ongevallen onder meer door technologische evoluties verminderd is. Maar dat is ook het gevolg van lagere snelheden.

Wat de fietsers betreft zijn de absolute cijfers gedaald, namelijk -22 percent van het aantal doden tussen 2016 en 2017, ondanks een stijging van het aantal fietsers. De daling bij het aantal gewonde fietsers is beperkter.

Bij de motorrijders is het aantal deelnemers gedaald, terwijl het aantal reservaties is gestegen. Het vermoeden is dat er veel wordt gereserveerd als een soort cadeau aan anderen maar dat er geen gebruik van wordt gemaakt.

Het digitaal leerplatform zal volledig op punt staan op 1 januari 2019. Zoals al meerdere malen gezegd wordt Rijbewijs op school stopgezet. Hiervoor zijn een aantal redenen waaronder het feit dat velen het voorlopig rijbewijs laten

vervallen na drie jaar. Ondanks een akkoord hierover met federaal minister Bellot is dat nog niet gewijzigd.

Over een eengemaakt statuut voor zelfstandige rijinstructeur en de rijschoolinstructeur lopen de gesprekken.

Er bestaan aparte cijfers voor ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom. De minister suggereert om te googelen naar "interactieve ongevallenkaart". Er kunnen verschillende parameters geselecteerd worden zoals tijdstip en de aard van de weg.

Wat de subsidie betreft voor het verkeersveiliger maken van schoolomgevingen, geeft de minister toe dat sommige infrastructurele ingrepen beperkt zijn en dat de toezichter beter een opleiding zouden genieten. De gemachtigde opzichters zijn een groeiende groep die de minister nog uitgebreid wil zien. Hun erkenning wordt echter verleend door de politiezones en hun opleiding is een federale bevoegdheid. Minister Weyts had evenwel gehoopt te kunnen komen tot een uniforme opleiding.

Inzake het verkeersreglement heeft de Vlaamse overheid geen dringende wijzigingen op het oog. Wel zijn er een aantal dringende vragen om de federale verkeersregeling te wijzigen, bijvoorbeeld voor de invoering van vierkant groen. Via proefprojecten werd dat wel getest op een dertiental locaties in Vlaanderen. Minister Weyts heeft aan federaal minister Bellot gevraagd om enkele van dergelijke elementen via een koninklijk besluit nu al in te voeren in plaats van 2021. Een eerste reactie op deze vraag was positief.

Er werd 3.000.000 euro geïnvesteerd in fietsoversteekmarkeringen. De evaluatie zal plaatshebben eens ze op ruime schaal zijn aangebracht.

Op het vlak van ANPR en trajectcontrole is er een gedragswijziging merkbaar. Het aantal snelheidsovertredingen is sterk gedaald, net zoals de gemiddelde snelheid en het aantal ongevallen. Ook voor het traject en lang erna passen chauffeurs hun snelheid aan. De samenwerking met de federale politie over de plaatsing van de camera's verloopt niet altijd optimaal. Er is discussie over het cameratype. Niet elk type is namelijk multifunctioneel. Voor de federale overheid is het goedkoper om een camera te installeren die trajectcontrole niet mogelijk maakt. Maar minister Weyts heeft er vertrouwen in dat dat probleem wordt opgelost. Vlaanderen bepaalt immers welke camera's op de gewestwegen worden geïnstalleerd.

5. Antwoorden van Filip Boelaert

Wat de vraag betreft over de oorzaak van de daling van het aantal BOB-controles, verwijst *Filip Boelaert* naar de politiediensten en de federale overheid.

De twee handboeken over vergevingsgezinde wegen zijn op elkaar afgestemd. Men vond het noodzakelijk om voor de actieve weggebruiker een apart handboek te hebben.

Een antwoord op de evolutie van het aantal verkeersongevallen binnen of buiten de bebouwde kom moet hij schuldig blijven. Dat moet eens bekeken worden.

Filip Boelaert zegt dat niet alleen de impact van de ongevallen daalt maar ook het aantal ongevallen.

De deadline voor het Vlaams verkeersreglement is 2021. Er zijn momenteel enkele andere prioriteiten. Hij is van mening dat men best op 2020 mikt om na te gaan wat de inhoud moet zijn van het Vlaams verkeersreglement.

Voor de cijfers inzake educatie verwijst hij naar het getoonde overzicht (zie slide pagina 22) dat toont welke opleidingen meer (of minder) deelnemers kenden. Vooral de opleidingen die met fietsen te maken hadden, kenden veel en meer succes.

De resultaten van de mobiele trajectcontrole moet hij opzoeken. Die kunnen later worden bezorgd. Dat geldt ook voor de vraag over de pre- en posttesten van de verkeerscampagnes, de timing voor het digitaal leerplatform en het aantal deelnemers aan de cursus veilig elektrisch fietsen van OKRA (zie bijlage).

Hij staat open voor een toelichting over de Europese C-ITS-projecten. Het gaat onder meer over inrichten van intelligente corridors over meerdere landen. Zo kunnen voertuigen gemonitord worden van bijvoorbeeld Rotterdam tot Zuid-Duitsland. Een ander aspect dat wordt bestudeerd is truck platooning.

In verband met de fietsoversteekmarkeringen klopt het dat men nog volop in de uitvoeringsfase zit. Vervolgens is er minstens zes maanden gewenning nodig vooraleer een evaluatie mogelijk is.

Of een groter aantal overtredingen leidt tot een gedragsverandering, kan Filip Boelaert niet bevestigen of ontkennen. Daarvoor is verder onderzoek nodig. Er is wel het subjectief aanvoelen dat men rustigere snelheidsbeelden krijgt.

Meer informatie over de 42 verkeersveiligheidsaudits op het TEN-T-netwerk kan hij bezorgen. Vooraf krijgt men een checklist van zaken die moeten worden gecontroleerd. Vervolgens doet men een aantal aanbevelingen zoals bij een klassieke audit.

Filip Boelaert herhaalt dat hij niet kan bewijzen wat de oorzaak is van de blijvende stijging van het aantal vastgestelde snelheidsinbreuken. Het aanvoelen is dat het komt door meer controles.

6. Replieken

Björn Rzoska vraagt om de evaluatie van proefprojecten vierkant groen te bespreken in de commissie. Hij vroeg naar een evaluatie van de fietsoversteekmarkeringen omdat die werd aangemeld om op te nemen in het Vlaamse reglement voor de aanpassing van de wegcode.

De *minister* schat het aantal kruispunten op gewestwegen dat moet uitgerust worden met (meerdere) fietsoversteekmarkeringen op ongeveer 1800. Dat vraagt zowel qua tijd als qua middelen een serieuze investering. De exacte timing voor een mogelijke evaluatie moet hij checken bij AWV.

Lode Ceyssens komt terug op de twee handboeken voor vergevingsgezinde wegen. Eén geïntegreerd handboek lijkt hem handiger.

Filip Boelaert zegt dat net omwille van de specificiteit van de zachte weggebruiker er een apart handboek is. Ze zijn op elkaar afgestemd en dat is het belangrijkste.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Mathias DE CLERCQ,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition/automatische nummerplaatherkenning
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
CARA	Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing
CBE	Cross Border Enforcement
CMR	Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
EG	Europese Gemeenschap
EHBO	eerste hulp bij ongevallen
ETSC	European Transport Safety Council
EU	Europese Unie
FOD	Federale Overheidsdienst
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
ISA	intelligent speed adaptation
ITS	intelligent transportsysteem
KB	koninklijk besluit
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
SAVE	Samen actief voor veilig verkeer
SBS	Scandinavian Broadcasting System
sms	short message service
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TLV	Transport en Logistiek Vlaanderen
VR	virtual reality
VRT	Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
vzw	vereniging zonder winstoogmerk