

NOTA REALISATIE VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VLAANDEREN 2021-2025

Datum: 14 februari 2023

Auteurs: Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Gerry Peeters (Federale Wegpolitie), Dirk Lauwers (Universiteit Gent/Universiteit Antwerpen), Eddy Klynen (VSV), Gert Venken (VSV), Werner De Dobbeleer (VSV) en Ine Herten (VSV).

1. Inleiding

Deze nota vloeit voort uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Het meest recente verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse overheid dateert van juli 2021. In dat plan staat de actieve weggebruiker centraal. De verkeersveiligheidscijfers bij die doelgroep evolueren minder goed. Daarom worden voetgangers en fietsers voorop geplaatst.

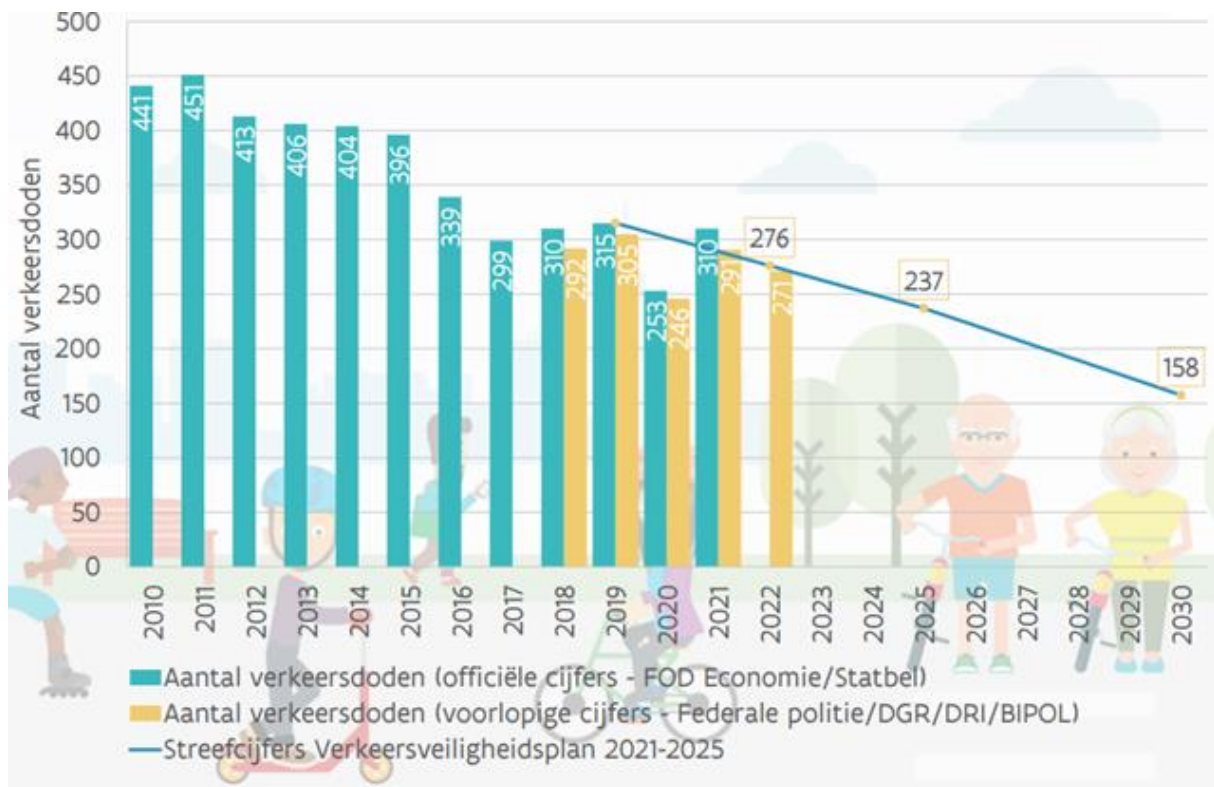
Het Verkeersveiligheidsplan moet helpen om het aantal verkeersslachtoffers opnieuw te doen dalen. Uiteraard is er oog voor de andere vervoerswijzen en voor domeinen die een problematische rol blijven spelen, zoals rijden onder invloed, overdreven en/of onaangepaste snelheid en afleiding.

Concreet streeft het Verkeersveiligheidsplan naar een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030, ten opzichte van het referentiejaar 2019. Tegen 2040 wil het in Vlaanderen geen dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers meer in het verkeer. Vision Zero blijft de ultieme doelstelling, liever vandaag dan morgen, zegt het Verkeersveiligheidsplan.

Het Verkeersveiligheidsplan zegt hiervoor maximaal aan te sluiten bij de Europese acties en doelstellingen, zodat een benchmark mogelijk wordt, én bij de Stockholm-verklaring.

2. Semestriële voortgangsrapportage

Uit de recentste semestriële voortgangsrapportage op basis van de voorlopige ongevallencijfers voor 2022 blijkt dat we nog steeds mijlenver verwijderd zijn van de Vision Zero-doelstellingen. In vergelijking met 2021 jaar zijn er in Vlaanderen weliswaar 20 mensen minder gestorven in het verkeer, maar voor de vijf andere indicatoren van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen stellen we een toename vast (het totale aantal zwaargewonden, het totale aantal letselongevallen, het aantal dode en zwaargewonde voetgangers, het aantal dode en zwaargewonde fietsers en het aantal doden en zwaargewonden in ongevallen met jonge autobestuurders). Vooral de stijging van het aantal doden en zwaargewonden bij fietsers is opvallend.



(Bron: Departement MOW, Semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, februari 2023)

Rekenhof

Het Rekenhof zei in juni 2022 in een verslag aan het Vlaams parlement: *‘Sinds 2001 geeft Vlaanderen zijn verkeersveiligheidsbeleid vorm in opeenvolgende beleidsplannen. De doelstellingen zijn stelselmatig aangescherpt, maar het recente Verkeersveiligheidsplan (VVP) 2021 stelt de doelstellingen 2025 en 2030 naar beneden bij (respectievelijk 25% minder slachtoffers en 158 verkeersdoden). De opeenvolgende Verkeersveiligheidsplannen zijn tot stand gekomen zonder evaluatie van de voorgaande plannen en de doelstellingen ervan zijn nooit behaald.’*

Om ervoor te zorgen dat de ambities verkeersveiligheid wel worden gehaald en om te vermijden dat we in dezelfde situatie verzeilen zoals in het verleden doet het Vlaams Forum Verkeersveiligheid verschillende concrete voorstellen.

3. Vijf E's

De basisinstrumenten om rond verkeersveiligheid te werken, worden vaak omschreven als de 5 E's van verkeersveiligheid: engagement, engineering, enforcement, education en evaluation. Deze maatregelen hangen niet los van elkaar, maar beïnvloeden en versterken elkaar. Deze vijf pijlers vormen de ruggengraat van deze nota. Voor elke E vroeg het Vlaams Forum Verkeersveiligheid een specialist om een bijdrage.

Engagement

Engagement staat voor de creatie van betrokkenheid bij de verschillende groepen van actoren. Om succesvol aan verkeersveiligheid te werken, is het cruciaal dat alle relevante actoren het nut van de maatregelen inzien. Specialist: Gert Venken – VSV.

Engineering

Onder engineering situeren zich maatregelen op het vlak van technologie en infrastructuur. Het gaat dan zowel om voertuiguitrusting en -technologie als om aanpassingen aan de weginfrastructuur.

Specialist: Dirk Engels – Transport & Mobility Leuven.

Enforcement

Enforcement slaat op de regulering en de handhaving van de regels. In eerste instantie gaat het dan over wetgeving, politiecontrole en de bestraffing van overtreeders. Ook andere partijen kunnen enforcement als instrument hanteren. Zo kan een bedrijf controleren of werknemers de richtlijnen naleven en daar sancties tegenover stellen. Specialist: Gerry Peeters – Federale Wegpolitie.

Education

Education omvat het hele pakket aan educatie en sensibilisering. Bij 90% van de verkeersongevallen speelt het gedrag van de mens een rol. Om ongevallen te vermijden, moeten we daarom blijven sensibiliseren rond veilig verkeer en mobiliteit. Dat kan via verkeersopvoeding op school, de rijopleiding, campagnes, opleidingen en workshops in bedrijven. Specialist: Werner De Dobbeleer – VSV.

Evaluation

Tot slot moeten de maatregelen geëvalueerd en eventueel bijgestuurd worden. Specialist: Dirk Lauwers – professor Universiteit Gent/Antwerpen.

4. Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is een overlegplatform waarin alle betrokkenen op het vlak van verkeersveiligheid in Vlaanderen zetelen: overheid, politie, belangenorganisaties, beroepsverenigingen, onderwijsveld, onderzoekswereld en sociale partners. Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV) heeft enerzijds een overlegfunctie: de deelnemende organisaties zoeken naar afstemming en wisselen kennis en ervaring uit. Anderzijds formuleert het adviezen aan de Vlaamse regering om de verkeersveiligheid op de Vlaamse wegen te verbeteren.

Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen, is voorzitter van het VfV. Ondervoorzitter is Eddy Klynen, coördinator van de VSV. De VSV organiseert de vergaderingen van het forum.

O.a. de volgende adviezen en nota's werden uitgebracht:

- Advies Centrex Werfverkeer Verkeersbord F99c (2022)
- Nota Gemachtigd Opzichters (2021)
- Update nota zone 30 (2021)
- Aanbeveling nul-limiet alcohol in het verkeer (2019)
- Nota zone 30 (2018)
- Aanbeveling VME secundair onderwijs (2016)
- Aanbeveling fietshelmplicht (2015)
- Aanbeveling lichte gemotoriseerde tweewielers (2015)

5. Methode

Het is duidelijk dat het Vlaams Forum Verkeersveiligheid heel wat expertise in haar rangen telt en ook heel wat ervaring heeft met beleidsadviezen en -nota's. Deze nota bouwt verder op deze expertise en de inbreng van de specialisten. Tevens kregen alle leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid de mogelijkheid tot een eigen inbreng. Deze nota bundelt de belangrijkste aanbevelingen. Bij een selectie van de maatregelen werd rekening gehouden met de mate waarin de maatregelen bijdragen tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid op korte termijn. Er werd hierbij gefocust op de maatregelen waarvoor Vlaanderen bevoegd is.

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is ook groot voorstander van bijvoorbeeld rijbewijs met punten en zerotolerantie voor rijden onder invloed van alcohol maar omdat dit federale bevoegdheden zijn, gaan we er in de nota niet expliciet op in. We zijn er immers van overtuigd dat Vlaanderen voldoende bevoegdheden heeft om het verkeer een stuk veiliger te maken.

6. Maatregelen

Zoals gezegd hanteren we de vijf E's. Niet alleen is het de kapstok, maar de verschillende maatregelen versterken elkaar ook. Zo zal de impact van campagnes bijvoorbeeld groter zijn als ze hand in hand verlopen met gerichte handhaving. Per E worden in deze nota vijf concrete maatregelen voorgesteld. Alle besproken maatregelen zijn terug te vinden in het verslag van het Forum op <https://www.vsv.be/over-vsv/vlaams-forum-verkeersveiligheid/>.

Engagement

- Zorg voor betrokkenheid van alle actoren, het middenveld en ook burgerbewegingen in de uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid. Organiseer het beleid zoveel mogelijk bottom-up i.p.v. top-down.
 - Heroverweeg de invoering van een structuur zoals het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid.
 - Betrek het middenveld meer bij de beleidsvoering.
- Implementeer lokale verkeersveiligheidsdoelstellingen bij gemeenten en politiezones. Zorg ervoor dat men op de hoogte is van de ambities en vertaal deze naar hun niveau.
- Ga actief mee aan de slag, samen met de lokale besturen met afwegingskaders (bijvoorbeeld inzake snelheidslimieten) en probeer zoveel mogelijk actoren te motiveren om er werk van te maken.
- Zorg ervoor dat bepaalde sectoren met verkeersveiligheidsuitdagingen voldoende inspanningen leveren. Zorg bijvoorbeeld voor campagnes en opleidingen voor koeriers en bezorgers.
- Maak werk van een veiligheidscultuur van en naar het werk en tijdens dienstverplaatsingen. Haal inspiratie uit de aanpak van arbeidsongevallen op de werkvloer.

Engineering

- Verlaag de snelheid
 - op snelwegen van 120 naar 100 km/uur.
 - op bovenlokale wegen van 70 naar 50 km/uur wanneer de inrichting onveilig is voor fietsers en voetgangers op basis van een screening van het wegennet.
 - in woon- en activiteitenzones naar 30 km/uur op basis van een screening van het wegennet.
- Breid 30 km/uur zones uit, ook buiten de bebouwde kom op basis van een screening van het wegennet.

- Heb aandacht bij structureel onderhoud van wegen voor de veiligheid van fietsers en voetgangers op basis van een screening van de bewegingen van deze weggebruikers.
- Maak werk van een consistente aanpak over het hele wegennet voor de implementatie van conflictvrije regelingen.
- Besteed meer aandacht aan de verkeersveiligheid van de voetganger en actualiseer het Vademecum Voetgangers dat van 2002 dateert.

Education

- Informeer en sensibiliseer rond medische rijgeschiktheid voor de verschillende doelgroepen, en voorzie decentrale begeleiding.
- Breid leermaatregelen voor verkeersovertreders uit naar heel Vlaanderen.
- Voer de aanbevelingen van de Universiteit Hasselt i.v.m. de rijopleiding uit:
 - Zorg voor een kwalitatief vormingsmoment door de inhoud aan te passen, online aanbod te voorzien en de rijlesgevers bij te scholen.
 - Zorg voor een kwalitatief terugkommoment door de inhoud aan te passen en door bijscholing van rijlesgevers.
 - ...
- Herwerk de nascholingen van chauffeurs met rijbewijs C/D (vakbekwaamheid Code 95) en leg meer het accent op verkeersveiligheid.
- Voorzie voldoende middelen om rond de grootste killers in het verkeer herhaalde campagnes te voeren die een groot bereik en impact hebben, en combineer deze stelselmatig met verscherpte politiecontroles.

Enforcement

- Ondersteun datagerichte handhaving op basis van analyse en met het oog op efficiëntie (fenomeengericht) en effectiviteit (risicoplaats), met specifieke aandacht voor rijden onder invloed van drugs.
- Maak werk van een ketengerichte aanpak met bestraffing en beloning.
- Zet meer in op innovatie door handhaving te automatiseren en procedures en processen te vereenvoudigen.
- Zet lokaal in op brede analyses na ongevallen en aanrijdingen.
- Doe onderzoek naar de impact van bepaalde handhavingsinstrumenten.

Evaluation

- Veranker evaluatie van mobiliteits- en verkeersveiligheidsprojecten in het beleid. Het voortgangsrapport van het Verkeersveiligheidsplan voorziet in een monitoring en bijsturing, maar er is geen expliciet verband. Maak werk van een echte evaluatie.
- Breng in kaart op welke maatregelen er moet ingezet worden om de doelstellingen te halen door een ex ante inschatting op basis van Vlaamse expertise.
- Zet in op een voor- en na-onderzoek van projecten, programma's, Breng in kaart wat de succes- en faalfactoren zijn.
- Maak werk van een procesevaluatie zodat er zicht is op de aanpak en het tempo van de realisatie van maatregelen.
- Realiseer een indicator die meet in welke mate de snelheidsregimes op bepaalde wegen matchen met de kwaliteit van de aanwezige fiets- en voetgangersvoorzieningen langs die wegen.

7. Besluit

In juli 2021 keurde de Vlaamse regering het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen goed. Hierin zijn ambitieuze doelstellingen opgenomen. Uit de semestriële voortgangsrapportage blijkt jammer genoeg dat de doelstellingen niet gehaald worden. Om de doelstellingen toch te bereiken doet het Vlaams Forum Verkeersveiligheid met deze nota verschillende concrete voorstellen. Bijkomende acties zijn noodzakelijk. Het is de overtuiging van het Forum dat de doelstellingen anders niet gehaald worden.