VLAAMSE CONFERENTIE REGIONALISERING VERKEERSVEILIGHEID

09.12.13

31 AANBEVELINGEN TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN VLAANDEREN

Met steun van de Vlaamse overheid

Inhoudstafel

Inleiding 5

Meer Vlaanderen, meer verkeersveiligheid 7

Deelnemende organisaties 9

1 Overkoepelende aanbevelingen 13

1.1 Verkeersveiligheid inbedden in een bredere visie op duurzame mobiliteit en gezondheid 15

1.2 Verkeersveiligheidsmaatregelen combineren in een geïntegreerde aanpak tussen alle E's (systeembenadering) 17

1.3 Een aangepast financieringsmodel voor verkeersveiligheidsmaatregelen voorzien 19

2 *Education*: rijopleiding, rijscholen en examencentra 23

2.1 De rijopleiding hervormen tot een gefaseerde rijopleiding 25

2.2 Een curriculum voor de rijopleiding uitwerken op basis van de Goals for Driver Education (GDE) -matrix 28

2.3 Een gestructureerde oefenfase onder begeleiding invoeren, met ondersteuning voor de begeleider 31

2.4 De opleiding en bijscholing van de rijschoollesgevers hervormen volgens de vereisten van de gefaseerde rijopleiding 34

2.5 Een competentiegericht theorie- en praktijkexamen invoeren, in lijn met de gefaseerde rijopleiding en de

Goals for Driver Education (GDE)-matrix 36

2.6 De rijgeschiktheid van personen met een functiebeperking inbedden in een globale benadering van het rijbewijs 39

2.7 Theorie- en praktijkexamens in het kader van herstelonderzoeken integraal spiegelen aan de reguliere examens voor het rijbewijs 42

2.8 Leermaatregelen invoeren 44

2.9 De basisopleiding voor het rijbewijs c/d, vakbekwaamheid en nascholing verder ontwikkelen op de ingeslagen weg 47

3 *Engineering*: infrastructuur en (voertuig)technologie 51

3.1 Tijdelijke signalisatie bij werken en evenementen optimaliseren 53

3.2 Technische keuring van voertuigen verder optimaliseren 55

3.3 De technische keuring uitbreiden tot alle gemotoriseerde en getrokken voertuigen 57

3.4 De technische controles van voertuigen langs de weg optimaliseren/verbeteren/efficiënter maken 60

3.5 De gegevensuitwisseling tussen de betrokken instanties garanderen 63

3.6 Een handboek met aanbevelingen inzake wegontwerp opstellen 65

4 *Enforcement*: Regelgeving en handhaving 69

4.1 De maximaal toegelaten snelheden vereenvoudigen en eenduidiger maken 71

4.2 Overtredingen digitaal vaststellen en verwerken 73
4.3 Werk maken van een operationele, centrale databank voor verkeersinbreuken 75
4.4 Het beleid inzake ladingzekering optimaliseren 77
4.5 Een intergewestelijke samenwerking uitbouwen inzake vervoer van gevaarlijke stoffen 79
4.6 Handhaving van uitzonderlijk vervoer uitwerken tot een homogeen controlepakket 81

5 *Engagement*: educatie, sensibilisatie en betrokkenheid 85

5.1 Actief, algemeen en doelgroepgericht sensibiliseren 87
5.2 Het systeem van permanente verkeers- en mobiliteit-educatie verder uitbouwen en optimaliseren 90
5.3 Een platform oprichten ter ondersteuning van sensibilisatie- en educatieve initiatieven 94

6 *Evaluation*: ongevallenregistratie, -analyse en beleidsmonitoring 97

6.1 De ongevallenregistratie en gegevensontsluiting verbeteren 99
6.2 Verkeersveiligheidsindicatoren structureel monitoren en ontsluiten 102
6.3 Een gestructureerd langetermijnkader creëren voor wetenschappelijke analyses en onderzoek 105
6.4 Diepteanalyse bij zware verkeersongevallen uitvoeren 108

INLEIDING

Meer Vlaanderen, meer verkeersveiligheid

Het ontbreekt Vlaanderen niet aan ambitieuze doelstellingen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Ondanks de sterk dalende cijfers inzake ongevallen en verkeersslachtoffers het voorbije decennium verloor Vlaanderen in 2012 nog steeds 381 personen in het verkeer en werden er 3610 zwaargewonde slachtoffers geteld. Met 60 verkeersdoden per miljoen inwoners bevindt Vlaanderen zich in de Europese middenmoot, en telt het nog steeds dubbel zoveel doden per hoofd van de bevolking als de best presterende EU-lidstaten[1].

Deze cijfers tonen aan dat we nog ver verwijderd zijn van de ambitie om Vlaanderen bij de Europese topregio's inzake verkeersveiligheid te laten behoren tegen 2020, zoals voorzien in het *Pact 2020*. Volgens dat plan mag Vlaanderen tegen het eind van het decennium niet meer dan 200 dodelijke slachtoffers en 1500 zwaargewonden tellen in het verkeer. Het pact gaat daarmee wel verder dan de doelstellingen van de Europese Commissie, die tegen 2020 een halvering van het dodental ten opzichte van 2010 vooropstelt. Recent werden in het door de Vlaamse Regering voorlopig vastgestelde *Mobiliteitsplan Vlaanderen* de doelstellingen verder aangescherpt tot maximaal 133 verkeersdoden en 1000 zwaargewonden tegen 2030. Het ultieme doel is om op lange termijn, dat wil zeggen tegen 2050, het aantal verkeersdoden tot nul te herleiden ('vision zero') en het aantal zwaar- en lichtgewonden fors te verminderen. Geheel in lijn met de aanbevelingen van de Europese Commissie wil de Vlaamse overheid daarbij extra aandacht besteden aan kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, motorrijders en senioren.

Het doel is duidelijk, de weg ernaartoe nog niet helemaal. Extra acties dringen zich op om verdere structurele vooruitgang te boeken. De overdracht van bevoegdheden inzake mobiliteit en verkeersveiligheid van het federale niveau naar de gewesten naar aanleiding van de uitvoering van het institutioneel akkoord voor de zesde staatshervorming biedt de nodige kansen om een geïntegreerde verkeersveiligheids-strategie op Vlaams niveau verder uit te bouwen. Daarom stelde Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits de vraag aan de brede sector van verkeers(veiligheids)- en mobiliteitsactoren om na te gaan hoe deze voor Vlaanderen nieuwe bevoegdheden het best gebruikt kunnen worden om tijdens de volgende legislatuur van 2014 tot 2019 de noodzakelijke vooruitgang te boeken en het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid verder te versterken.

Samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft het brede veld van verkeers(veiligheids)- en mobiliteitsactoren de voorbije maanden een aantal inhoudelijke voorstellen uitgewerkt. In vijf thematische werkgroepen werd dieper ingegaan op de impact van de geregionaliseerde bevoegdheden en de kansen die zij bieden voor het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.

[1] EU-cijfers: Europese Commissie, CARE database, november 2013 (cijfers 2012).

De vijf werkgroepen waren:

- Educatie en opleiding: rijopleiding, rijscholen en examencentra.
  Voorzitter: Departement Mobiliteit en Openbare Werken
  Ondervoorzitter: Vlaamse Stichting Verkeerskunde
- Infrastructuur en (voertuig)technologie: normering verkeersinfrastructuur, technische keuring, homologatie.
  Voorzitter: Agentschap Wegen en Verkeer
  Ondervoorzitter: Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA)
- Regelgeving en handhaving: verkeersreglementering, uitzonderlijk vervoer, gevaarlijke stoffen, handhaving, verkeersveiligheidsfonds.
  Voorzitter: Vlaams Forum Verkeersveiligheid
  Ondervoorzitter: Agentschap Wegen en Verkeer
- Engagement: sensibilisering, educatie, betrokkenheid.
  Voorzitter: Vlaamse Stichting Verkeerskunde
  Ondervoorzitter: Netwerk Duurzame Mobiliteit
- Evaluatie en monitoring: ongevallenregistratie en –analyse.
  Voorzitter: Steunpunt Verkeersveiligheid
  Ondervoorzitter: Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Elke werkgroep heeft zich gebogen over de uitdagingen waarvoor Vlaanderen staat, welke nieuwe mogelijkheden de regionalisering op het vlak van verkeersveiligheid en mobiliteit biedt en hoe we die concreet kunnen aangrijpen om het verkeersveiligheids-beleid in Vlaanderen te versterken. In totaal werkten meer dan 50 organisaties of 180 personen mee.

Dit resulteerde in 31 concrete aanbevelingen om het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid kracht te geven. De aanbevelingen hebben hierbij niet de bedoeling om juridisch volledig sluitend te zijn. Maar met deze inhoudelijke voorstellen geeft het brede middenveld een duidelijke boodschap. Het is nu aan de beleidsmakers om er in de volgende legislatuur mee aan de slag te gaan. Deze aanbevelingen zijn dan ook geen eindpunt, maar vormen het startpunt voor een traject naar een verkeersveiliger Vlaanderen. Daarin is uiteraard een belangrijke taak weggelegd voor de overheid, maar niet voor haar alleen. Zoals de Europese Unie en de Wereldgezondheids-organisatie terecht benadrukken, is verkeersveiligheid immers een gedeelde verantwoordelijkheid, waarin tal van maatschappelijke actoren een rol te vervullen hebben. De wil en de motivatie bij alle partners is er, de doelstellingen zijn duidelijk. Laten we er daarom samen werk van maken om van Vlaanderen effectief één van de Europese topregio's inzake verkeersveiligheid te maken. Een regio die aandacht besteedt aan elk aspect van verkeersveiligheid, van verkeersgedrag, infrastructuur en doorgedreven handhaving tot degelijk wetenschappelijk onderzoek. Op die manier kan ook Vlaanderen een internationale voorbeeldrol vervullen inzake verkeersveiligheid, en andere regio's en landen tot inspiratie dienen.

Lodewijk de Witte
Gouverneur Vlaams-Brabant
Voorzitter Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Cathy Berx
Gouverneur Antwerpen

Deelnemende organisaties

LEDEN WERKGROEPEN

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Agoria

Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV)

Ambrassade

Assuralia

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Belgische Confederatie van de Autohandel en Reparatie en van de Aanverwante Sectoren (FEDERAUTO)

Belgische Federatie van de Auto- en tweewielerindustrie (FEBIAC)

Centrex Wegverkeer - Politie

Centrum voor Motorbeheersing

De Lijn

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Essenscia

European Safety Institute (ESI)

Externe experten (Eric Caelen, Fred Meijlaers, Miran Scheers)

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Federale Politie

Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van reisorganisatoren (FBAA)

Federdrive (Federatie van erkende rijscholen)

FIETSenWERK

Fietsersbond

Formation Car en Bus Opleiding (FCBO)

Gezinsbond

GoodPlanet Belgium

Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA)

Koninklijke Belgische federatie van de carrosseriebedrijven (FEBELCAR)

Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA)

Kristelijke Werknemersbeweging (KWB)

KULeuven

MINT

Mobiel 21

Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en locatievoertuigen met Chauffeur (GTL)

Netwerk Duurzame Mobiliteit

OKRA

Onderwijssecretariaat van de Steden en Gemeenten van de Vlaamse Gemeenschap (OVSG)

Openbaar ministerie

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)

Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK)

Politie Antwerpen

Provinciaal Centrum voor Volwassenonderwijs – Handel Hasselt, afd. Verkeerskunde

Responsible Young Drivers (RYD)

Rondpunt

Stad Kortrijk

Steunpunt Verkeersveiligheid

Touring

Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV)

Transport&Mobility Leuven

UGent - Instituut voor Duurzame Mobiliteit

UHasselt

Vaste Commissie voor de Lokale Politie (VCLP)

Vereniging van Erkende Rijschool-intructeurs (VERI)

Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)

Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB)

Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM)

Vlaams Verbond Katholiek Basisonderwijs (VVKBaO)

Vlaamse Automobilistenbond (VAB)

Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)

Voetgangersbeweging

Vrije Universiteit Brussel (VUB)

Waterwegen en Zeekanaal NV

LEDEN STUURGROEP

Cathy Berx, gouverneur provincie Antwerpen (co-voorzitter)

Lodewijk De Witte, gouverneur provincie Vlaams-Brabant (co-voorzitter)

Filip Boelaert, kabinetschef, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits

Bavo Smits, raadgever verkeersveiligheid, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits

Geert Decorte, senior adviseur, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Greta Remy, celhoofd verkeersveiligheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Eva Van den Bossche, afdelingshoofd, Agentschap Wegen en Verkeer

Stijn Daniëls, promotor-coördinator, Steunpunt Verkeersveiligheid

Lode Verkinderen, secretaris-generaal, Transport en Logistiek Vlaanderen

Eddy Klynen, coördinator, Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Luc Henau, voorzitter Stuurgroep Onderwijs Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Katia De Geyter, ondervoorzitter, Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs

Els Vanden Berghe, coördinator, Netwerk Duurzame Mobiliteit

OVERKOEPELENDE AANBEVELINGEN

1.1 Verkeersveiligheid inbedden in een bredere visie op duurzame mobiliteit en gezondheid

De werkgroep beveelt aan om bij de uitwerking van een verkeersveiligheidsstrategie waar mogelijk systematisch de link te maken tussen verkeersveiligheid en andere beleidsdomeinen zoals mobiliteit en openbare werken, welzijn en volksgezondheid, onderwijs, leefmilieu en ruimtelijke ordening.

OMSCHRIJVING

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie en de OESO vormen letselongevallen in het verkeer in essentie een ernstig probleem voor de volksgezondheid, met aanzienlijke maatschappelijke en economische gevolgen. Daarnaast kan verkeersveiligheid worden beschouwd als een noodzakelijke **basisvoorwaarde voor duurzame mobiliteit**, en geldt dat maatregelen op het vlak van duurzame mobiliteit, onderwijs, vorming en ruimtelijke ordening het verplaatsings- en verkeersgedrag kunnen beïnvloeden en mee tot een **daling van het aantal letselongevallen** kunnen leiden. Beleidskeuzes inzake verkeer en mobiliteit hebben bovendien een invloed op het **leefmilieu** en op de **gezondheid en het welzijn** van mensen, en zijn belangrijke factoren voor **economie** en **tewerkstelling**. Daarom is het aanbevolen om bij het uitwerken van verkeersveiligheidsstrategieën waar mogelijk een bredere visie op verkeersveiligheid te hanteren, waarbij systematisch het verband wordt gelegd met andere beleidsdomeinen. Naast synergieën creëren tussen verschillende beleidsdomeinen kan het bredere kader ook het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen versterken en de inbedding in het brede maatschappelijke middenveld vergroten.

DOELSTELLING

- Maatregelen inzake verkeersveiligheid beter afstemmen op andere beleidsdomeinen waarvoor het regionale niveau bevoegd is, waardoor de efficiëntie van de maatregelen vergroot.
- Verkeersveiligheid als thema dichter bij de burger brengen door het te benaderen vanuit verschillende invalshoeken en via verschillende, dicht bij de burger staande kanalen en organisaties.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

- Vlaamse overheid: departementen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW); Onderwijs en Vorming (OV); Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI); Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (WVG); Cultuur, Jeugd, Sport en Media (CJSM); Werk

en Sociale Economie (WSE); Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE); Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed (RWO).

- Lokale en provinciale besturen
- Middenveldorganisaties in zeer ruime zin, van consumentenverenigingen tot jeugdorganisaties, de Gezinsbond, seniorenorganisaties, enz.
- Maatschappelijke sleutelactoren zoals werkgeversorganisaties, beroeps- en sectorfederaties, bedrijven, de media, enz.
- Koepels en diensten voor gezondheidszorg, de medische sector, welzijnssector, enz.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Opstarten van het interdepartementeel/interministerieel overleg – 2014.
- Afstemmen van maatregelen over verschillende beleidsdomeinen, geconcretiseerd in een meerjarenplan met actiepunten – 2015.
- Opvolging en bijsturing van het actieplan – jaarlijks vanaf 2015.
- Opstarten van het overleg met/het betrekken van maatschappelijk middenveld en sleutelactoren – vanaf 2014.

Noodzakelijke voorwaarden voor de realisatie

- De medewerking van diverse departementen binnen de Vlaamse overheid en hun bevoegde ministers.
- De medewerking van een maximaal aantal middenveldorganisaties en maatschappelijke sleutelactoren.

1.2 Verkeersveiligheidsmaatregelen combineren in een geïntegreerde aanpak tussen alle E's (systeembenadering)

De werkgroep beveelt aan om verkeersveiligheidsmaatregelen in te bedden in een geïntegreerde strategie waarin diverse maatregelen elkaar wederzijds ondersteunen en versterken. Dat geldt in het bijzonder voor de combinatie van sensibilisatie met handhaving, maar is ook aan te bevelen voor maatregelen uit andere domeinen zoals wetgeving, educatie, infrastructuur en voertuigtechnologie.

OMSCHRIJVING

De effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen en daarmee ook de kansen op succes van het gevoerde beleid zijn groter naarmate **maatregelen uit verschillende domeinen** met elkaar worden gecombineerd tot een geïntegreerde strategie (systeembenadering). Die aanpak wordt algemeen erkend en aanbevolen als goede praktijk inzake verkeersveiligheidsbeleid en is al lang ingeburgerd in het industriële veiligheidsbeheer en de luchtvaart. Dat geldt in het bijzonder voor de combinatie van sensibilisatie met handhaving, hoewel ook de onderlinge combinatie van andere maatregelen zoals wetgeving (bv. verkeersregels, boetetarieven), educatie (bv. rijopleiding, leermaatregelen), infrastructuur (bv. infrastructurele ondersteuning van snelheidslimieten door een aangepast wegbeeld) en het faciliteren van veilig gedrag (bv. promoten of ter beschikking stellen van veilige vervoersalternatieven) kan leiden tot een gevoelige vermindering van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers.

De staatshervorming biedt de kans om een **geïntegreerde verkeersveiligheidsstrategie** uit te werken op Vlaams niveau, rekening houdend met specifieke risicofactoren voor Vlaanderen (bv. hoge verkeersdensiteit, relatief hoog fietsgebruik, lintbebouwing …). De werkgroep pleit ervoor om verkeersveiligheidsmaatregelen binnen een dergelijke strategie niet als op zichzelf staande initiatieven te zien, maar zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en daarbij rekening te houden met de bredere context van verkeersveiligheid en de link met andere beleidsdomeinen (zie aanbeveling 1.1).

DOELSTELLING

De aanbeveling heeft als doel om een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid uit te werken, geconcretiseerd in een strategisch plan en een bijhorend actieplan waarin maatregelen maximaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar wederzijds versterken. Het einddoel is een efficiënter verkeersveiligheidsbeleid en een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

- Vlaamse overheid, beleidsdomein MOW, alle verkeersveiligheidsactoren in Vlaanderen.
- Afhankelijk van het domein is afstemming gewenst of noodzakelijk met de federale overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Binnenlandse Zaken, FOD Justitie), de bevoegde overheden uit de andere gewesten en/of internationale instanties.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Voorbereiding en goedkeuring van het strategisch verkeersveiligheidsplan 2015-2030 (strategische doelstellingen en actiedomeinen): 2014.
- Voorbereiding en goedkeuring van het vijfjaarlijks actieplan verkeersveiligheid (operationele doelstellingen, acties en mijlpalen): 2014.
- Opvolging en tussentijdse evaluatie van het actieplan: jaarlijks vanaf 2015.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Duidelijke structuur en taakverdeling voor voorbereiding, opvolging en (tussentijdse) evaluatie van het strategisch plan en actieplannen.
- Afstemming tussen/medewerking van alle verkeersveiligheidsactoren in Vlaanderen.
- Afhankelijk van het domein, afstemming met de federale overheid, andere gewesten en/of internationale instanties.
- Aangepast financieringsmodel voor verkeersveiligheidsmaatregelen (zie aanbeveling 1.3).

1.3 Een aangepast financieringsmodel voor verkeersveiligheidsmaatregelen voorzien

De werkgroep beveelt aan om de gelden die voortvloeien uit de geregionaliseerde bevoegdheden aan te wenden voor initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid zowel op het vlak van educatie en sensibilisatie, infrastructuur, handhaving als evaluatie. Door gebruik te maken van prestatie-indicatoren kan de besteding van de middelen en de resultaten ervan effectief opgevolgd worden.

OMSCHRIJVING

De nieuwe geregionaliseerde bevoegdheden brengen nieuwe inkomsten met zich mee, enerzijds door inningen voor overtredingen van bevoegdheden die aan het Vlaams Gewest worden toevertrouwd ('Vlaams Verkeersveiligheidsfonds'), anderzijds via inkomsten bij activiteiten die door of in opdracht van het Vlaams Gewest zullen uitgevoerd worden.

Die gelden moeten beschikbaar gesteld worden aan die actoren die initiatieven ontwikkelen en uitvoeren ter verbetering van de verkeersveiligheid, op basis van een **correcte financiering met duidelijke criteria**, al dan niet neergeschreven in prestatieovereenkomsten. Door gebruik te maken van prestatieovereenkomsten kunnen er extra middelen voor extra inspanningen worden vrijgemaakt, ontstaat er nauwer overleg en afstemming tussen Vlaanderen (en haar beleidsprioriteiten) en de betrokken actoren en dient de mogelijkheid zich aan om het lokale beleid en acties van dichterbij op te volgen.

De acties dienen zich niet te beperken tot één specifiek domein en **zowel initiatieven binnen educatie en sensibilisatie, infrastructuur, handhaving als evaluatie** kunnen gefinancierd worden. Hierbij is het aangewezen om:

1. te streven naar een structurele en lange termijnfinanciering van succesvolle effectief kwaliteitsvolle initiatieven met de daarbij horende methodes en instrumenten;
2. financiële kansen te geven aan sterke methodieken en instrumenten om zich verder te ontwikkelen naar andere doelgroepen, situaties en omgevingen;
3. innovatie en creativiteit te stimuleren;
4. ruimte te geven om te experimenteren door kansen te geven aan iedere actor of aanbieder om ideeën op een kwaliteitsvolle en structurele manier uit te bouwen en uit te voeren.

De specifieke invulling van de financieringscriteria moet in nauw overleg met de verschillende actoren gebeuren. Men moet er hierbij over waken dat er tussen de verschillende actoren en de overheden gemeenschappelijke doelstellingen worden vastgelegd om uniformiteit te behouden, schaalvoordelen te realiseren, statistische verwerking mogelijk te maken en gericht te werken.

DOELSTELLING

Door concrete, kwantificeerbare en operationele doelstellingen vast te leggen, hierover een overeenkomst af te sluiten met de begunstigde(n) en de realisatie ervan te evalueren, kan de financierende overheid het beleid dat tot haar bevoegdheid behoort en waarvan ze aangetoond heeft dat het de verkeersveiligheid ten goede komt efficiënter laten uitvoeren, waardoor de succeskansen toenemen tot een efficiënt en krachtig verkeersveiligheidsbeleid.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid, federale en lokale politie, lokale en provinciale overheden, openbaar ministerie, actoren die in aanmerking kunnen komen voor financiering.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- De specifieke invulling van de doelstellingen die Vlaanderen uitgevoerd wil zien.
- Het bepalen van de financieringscriteria en de prestatie-indicatoren in nauw overleg met de betrokken actoren.
- Opstellen van prestatieovereenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de begunstigden, zoals de controle- en politiediensten.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- De slaagkans van de aanbeveling hangt af van de wil van de politiediensten, de (lokale) overheid en begunstigde(n) om zich in een algemeen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid in te passen.

EDUCATION:
RIJOPLEIDING, RIJSCHOLEN EN EXAMENCENTRA

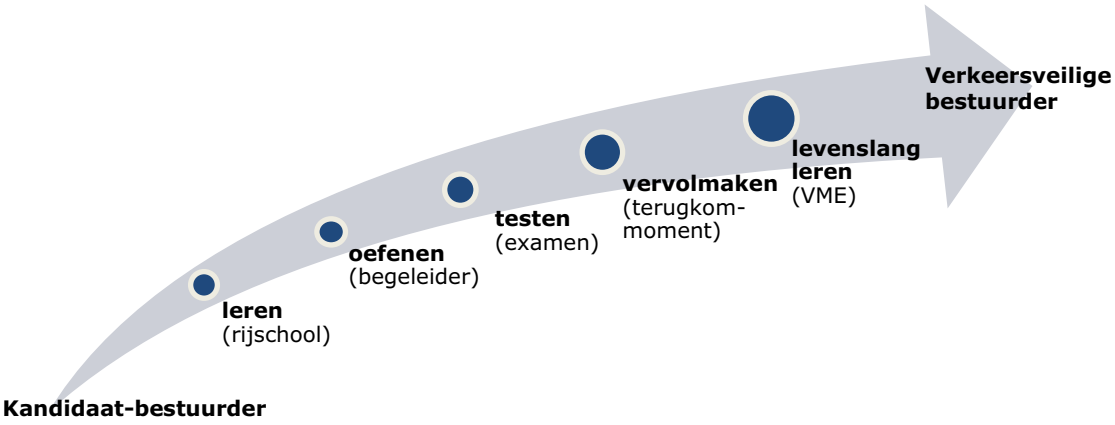
2.1 De rijopleiding hervormen tot een gefaseerde rijopleiding

De werkgroep beveelt aan om voor alle categorieën van rijbewijs, en het rijbewijs B in het bijzonder, de rijopleiding:

- **te baseren op een duidelijk curriculum;**
- **overeenkomstig de Goals for Driver Education (GDE)-matrix gefaseerd op te bouwen;**
- **zowel vooraf als nadien in te bedden in een verkeers- en mobiliteitseducatie die de basis legt voor en terugkoppelt naar de hogere-ordevaardigheden (3de-4de niveau GDE-matrix);**
- **op te volgen op het vlak van kwaliteit.**

OMSCHRIJVING

Een **verbeterde rijopleiding is uitgebreider en in fasen opgebouwd**, met een centrale plaats voor de Goals for Driver Education (GDE)-matrix en het gefaseerd en levenslang leren.



Verwerven van kennis en vaardigheden gebeurt vanuit een goede basis: leren (bij een rijlesgever), oefenen (bij een begeleider), testen (bij het examencentrum) en loopt door in een vervolmakingstraject en levenslang leren. Door alle elementen een duidelijke rol te geven, leert de kandidaat de juiste vaardigheden, heeft hij veel oefenmogelijkheden en wordt hij op een objectieve wijze beoordeeld.

Voor een dergelijke rijopleiding zijn de volgende delen aanbevolen:

- **Theoretisch – cognitief deel**: focust op overdracht van cognitieve vaardigheden, veel ruimer dan de kennis van het verkeersreglement, leidt tot kunde (inzicht). Dit kan in twee fases, een eerste fase (ruim) voor de aanvang van de praktijkopleiding (VME cfr. aanbeveling 5.2, klassieke theorie-opleiding – cf. WG 4 aanbeveling § - aanbeveling 2.6), en een tweede fase die kan overlappen met het praktische deel en eindigt voor het praktijkexamen (cfr. aanbeveling 2.6).

- **Praktisch deel**: focust op overdracht van praktische vaardigheden, leidt tot kunde (voertuig- en verkeersbeheersing). Het praktische deel omvat de volgende fasen:
    - **Leerfase**: aanleren en basis inoefenen van (psycho)motorische vaardigheden voor het besturen van een voertuig. Een tussentijdse proef test deze basisvaardigheden.
    - **Oefenfase**: ruim (bij voorkeur) begeleid inoefenen van aangeleerde vaardigheden, bijsturing is mogelijk in terugkommomenten, een afsluitende test geeft toegang tot een rijbewijs met beperkingen.
    - **Vervolmakingsfase**: de kandidaat kan onder strenge voorwaarden alleen rijden en volgt een voortgezette opleiding. Er is nauwe opvolging en reactieve leermaatregelen zijn voorzien (cfr. aanbeveling 2.8).
    - **Levenslang leren**: het rijbewijs zonder beperkingen is geen eindpunt, eigen ontwikkelingen kunnen opgevolgd worden, indien nodig worden kennis en vaardigheden opgefrist.

Deze gefaseerde rijopleiding wordt uitgewerkt in verschillende opleidingstrajecten. Een traject met ruim begeleid oefenen heeft de voorkeur en wordt gestimuleerd door ondersteuning (cfr. aanbeveling 2.2) en een aangepaste aanvangsleeftijd die toelaat het traject tot het behalen van het rijbewijs B tegen de leeftijd van 18 jaar af te ronden.

DOELSTELLING

Een verbetering van de rijopleiding zal effect hebben op de ongevallencijfers.

Niet alleen de 1ste en 2de orde-vaardigheden maar ook de 3de en 4de orde-vaardigheden van de Goals for Driver Education (GDE)-matrix komen aan bod, een hoge mate van begeleid oefenen wordt gestimuleerd en ondersteund. Dit draagt bij aan het beperken van het ongevalsrisico van jonge beginnende bestuurders en leidt ertoe dat ze zich vervolmaken als veilige bestuurder en zich inschrijven in een traject van levenslang leren.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), federaties van rijscholen en van rijschoollesgevers, erkende examencentra, Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Andere mogelijke betrokkenen

Externe specialisten, FOD Mobiliteit en Vervoer.

UITVOERING

Belangrijkste stappen

- Opstellen van een curriculum (aanbeveling 2.2)
- Uitwerken van opleidingstrajecten
- Verdere uitbouw van VME-omkadering (aanbeveling 5.2)
- Afstemmen examinering, rijgeschiktheid, herexamineren (aanbeveling 2.5, 2.6 en 2.7)
- Afstemmen opleiding lesgevers / uitbouw ondersteuning begeleiders (aanbeveling 2.4 en 2.2)
- Uitbouw reactieve leermaatregelen (aanbeveling 2.8)

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Elke fase van de gefaseerde rijopleiding heeft haar belang, samen vormen ze een 'ondeelbaar' geheel. De verschillende fases moeten elkaar in de juiste volgorde opvolgen.
- De rijopleiding moet 'haalbaar' blijven voor iedereen. Aandacht hiervoor is nodig en in het bijzonder voor kandidaat-bestuurders met minder financiële middelen of andere beperkingen om het rijbewijs te behalen (fysieke beperking, socio-economische situatie…).

2.2 Een curriculum voor de rijopleiding uitwerken op basis van de Goals for Driver Education (GDE)-matrix

De werkgroep beveelt aan om in een curriculum de kennis, vaardigheden en attitudes te beschrijven die een kandidaat-bestuurder moet verwerven om een veilige bestuurder te worden, daarbij de nadruk leggend op zelfstandigheid, zelfbeoordeling en zelfreflectie (hogere-ordevaardigheden in de GDE-matrix), als basis voor de leerplannen van de verschillende opleidingstrajecten die mogelijk zijn om gestalte te geven aan een gefaseerde rijopleiding.

OMSCHRIJVING

Het **curriculum** beschrijft wat van de kandidaat-bestuurder verwacht wordt op het einde van het leerproces, wat hij dient te kennen en te kunnen. Het curriculum wordt uitgewerkt in **leerdoelen**, zodat een systematisch geordende weergave mogelijk is.

Opleiding, examinering en curriculum zijn onderling samenhangend en continu met elkaar in interactie.

In de huidige regionaliseringsplannen blijft het bepalen van kennis en vaardigheden vereist voor het besturen van een voertuig een federale materie. Omdat het curriculum de volledige opleiding bepaalt, kan het echter niet ontbreken in de aanbevelingen. Een nauwe samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de realisatie van deze aanbeveling zal noodzakelijk zijn.

Een curriculum kan uitgewerkt worden in verschillende opleidingstrajecten. Bij ieder opleidingstraject hoort een **leerplan**. Dit is een weergave van de manier waarop de leerdoelen behandeld worden in de opleiding. De erkenning van de leerplannen wordt geregionaliseerd. Op deze manier kan Vlaanderen de kwaliteit van de verschillende opleidingen bewaken.

Bij het opstellen van een curriculum moet worden uitgegaan van de volgende punten:

- Het is logisch om de GDE-matrix als uitgangspunt te nemen.
- In het curriculum wordt uitgewerkt wat een bestuurder moet kennen en kunnen om een wagen (voertuig) te besturen en om op een veilige en duurzame wijze aan het verkeer deel te nemen.
- Door het proces van levenslang leren kunnen we verder bouwen op eerder verworven kennis en vaardigheden en stopt dit ook niet bij de rijopleiding.
- Er zullen voor de verschillende rijbewijzen aangepaste curricula uitgewerkt moeten worden, deze kunnen een gemeenschappelijke basis hebben.
- Het is belangrijk internationaal georiënteerd te blijven. We zullen aan de Europese minimale curricula moeten voldoen. Bovendien kunnen we gaan kijken in andere landen hoe zij het aangepakt hebben.
- Vlaanderen heeft verschillende initiatieven die een goede basis vormen: *Rijbewijs op School*, *On the Road*, *Start to Drive*, *Ready to Ride*, *Auto-didact*, … In de rand van *Start to Drive* werden de leerdoelen voor de praktijkopleiding categorie B

DOELSTELLING

Het curriculum en de daaruit voortvloeiende leerplannen vormen de basisdocumenten voor iedereen die bij de rijopleiding betrokken is, ze zorgen voor een gemeenschappelijke terminologie en een duidelijke weergave van de verschillende opleidingstrajecten. Iedereen die betrokken is bij de rijopleiding kan hiervan gebruik maken: lesgevers, examinatoren, uitgeverijen, ontwikkelaars van opleidingen, beleidsmakers …

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Federale overheid, Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), VSV, federaties van rijscholen en van rijschoollesgevers, GOCA (federatie van erkende examencentra), middenveldorganisaties.

Andere mogelijke betrokkenen (niet exhaustief)

Vrije begeleiders, uitgeverijen.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

Er kan in principe op korte termijn en zonder hoge kostprijs aan de slag gegaan worden voor het opstellen van een curriculum. In eerste instantie kunnen de leerdoelen die ontwikkeld werden voor het project *Start to Drive* geüpdatet worden naar de huidige situatie: de GDE-matrix dient veel uitgebreider in iedere fase van het leerproces geïntegreerd te worden en de leerdoelen worden het beste opgedeeld in kennisonderdelen en vaardigheden (kennen/kunnen). Hiermee creëren we een basisdocument dat voor een gemeenschappelijke taal tussen de verschillende betrokkenen zorgt. Net zoals het verkeer zal dit curriculum voortdurend in evolutie zijn. Een regelmatige update zal dus nodig zijn.

Concrete stappen:

- Overleg met de FOD Mobiliteit en Vervoer
- Voor het curriculum: update leerdoelen *Start to Drive* (integratie GDE-matrix en opsplitsing in kennisonderdelen en vaardigheden)
- Regelmatige (bv. driejaarlijkse) update van het curriculum
- Leerplannen per opleidingstraject kunnen reeds uitgewerkt worden
- Een systeem opzetten voor de erkenning van de verschillende leerplannen.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

Het opstellen van curricula en leerplannen zal enkel echt positieve effecten hebben als lesgevers en examinatoren meegroeien in deze doelstellingen. Het allerbelangrijkste

zal zijn om lesgevers en examinatoren structureel te ondersteunen om van kandidaat-bestuurders bestuurders te maken die veilig aan het verkeer deelnemen en dit blijven doen door zichzelf steeds in vraag te stellen (cf. aanbeveling 2.4).

2.3 Een gestructureerde oefenfase onder begeleiding invoeren, met ondersteuning voor de begeleider

De werkgroep beveelt aan om in het kader van een gefaseerde rijopleiding de rol van de begeleider, die de kandidaat-bestuurder begeleidt tijdens de oefenfase, duidelijk te omschrijven, de voorwaarden voor het begeleiderschap vast te leggen en een gepaste ondersteuning van de begeleider te voorzien.

OMSCHRIJVING

Ervaringen in het buitenland (Duitsland, Oostenrijk, Nederland …) bevestigen de waarde van begeleid rijden op het juiste moment en op de juiste wijze geïntegreerd in de rijopleiding. In de **oefenfase speelt de begeleider**, in het bijzonder de begeleider uit de vertrouwde sociale omgeving van de kandidaat-bestuurder, **een belangrijke rol**. Het is zelfs aangewezen dat de begeleider nog een rol blijft vervullen in het begin van de vervolmakingsfase, statistisch gezien de gevaarlijkste periode.

Hierbij gelden de volgende principes:

- De **oefenfase**:
    - is gestandaardiseerd opgebouwd:
        - startmoment met de begeleider;
        - bepaalde tussenstappen (bv. feedbackmomenten);
        - een duidelijk einddoel (praktische proef als toegang tot een rijbewijs met beperkingen);
    - omvat een aantal af te leggen kilometers (bv. 1500 tot 3000) en niet als eerste een bepaalde tijdsperiode;
    - verloopt aangepast aan de mogelijkheden van de kandidaat-bestuurder;
    - is geleidelijk opgebouwd in wisselende verkeerssituaties met een steeds hogere moeilijkheidsgraad;
    - heeft een aantal ingebouwde beperkingen (o.a. nultolerantie voor alcohol en drugs, maximum aantal passagier(s) buiten de begeleider(s) …).
- De **begeleider:**
    - volgt een of meer introductiesessie(s);
    - engageert zich tot het (op)volgen van het voorziene oefentraject;
    - heeft een vertrouwensband met de kandidaat-bestuurder (aanverwantschap, pedagogische relatie …);
    - beantwoordt aan de reeds wettelijk voorziene voorwaarden;
    - kan slechts terzelfdertijd voor één kandidaat-bestuurder optreden (met

uitzondering van de eigen (klein)kinderen of pleegkinderen, of deze van de de samenwonende partner).

- **Hulpmiddelen** structureren en volgen de oefenfase op, met name:
  - introductiesessie(s) met aandacht voor:
    - specifieke gevaren van het oefenen met een kandidaat-bestuurder;
    - het inschatten van de capaciteiten van de kandidaat-bestuurder;
    - het bewustzijn over en belang van het eigen voorbeeldgedrag;
    - het inlevingsvermogen in het verkeersgedrag van andere en kwetsbare weggebruikers;
    - het gebruik van de hulpmiddelen en de opvolging van de voorziene stappen voor het oefentraject;
  - een overzicht van de volgorde waarin de oefeningen en oefenritten het beste worden gepland (geleidelijke toename van de moeilijkheidsgraad);
  - een logboek (bijhouden van afgelegde kilometers, gemaakte vorderingen, zelfreflectie, …);
  - instrumenten voor evaluatie en nabespreking.

Inspiratie kan gevonden worden bij gelijkaardige projecten in het buitenland, van rijscholen, de VSV, de KWB en andere verenigingen en organisaties.

DOELSTELLING

Deze aanbeveling duidt hoe begeleiders kunnen bijdragen aan de vorming van veilige bestuurders die zichzelf voortdurend bijsturen door zelfreflectie. We willen ook bijdragen tot een meer voorspelbaar en herkenbaar verkeersgedrag dat toelaat beter te anticiperen op gedrag van andere weggebruikers, waardoor de kans op een 'conflict' in belangrijke mate afneemt.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), Vlaamse Stichting Verkeerskunde, federaties van erkende rijscholen en van rijschoollesgevers , GOCA (federatie erkende examencentra), middenveldorganisaties.

Andere mogelijke betrokkenen

Kenniscentra

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

Tijdens de uitbouw van de gefaseerde rijopleiding:

- concrete uitwerking van alle elementen van de oefenfase

- vastleggen van de voorwaarden voor de begeleiders
- uitwerken van pedagogische en praktische en ondersteuning voor de begeleiders (introductiesessie(s), handleiding, logboek, …)
- organisatie van de feedback en follow-up.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- De bewustmaking van het brede publiek over het belang van een beter gestructureerde en meer kwalitatieve rijopleiding, en de terugverdieneffecten die deze met zich brengt.
- Aandacht voor een goed evenwicht tussen het ontwikkelen van een kwalitatief hoogstaande opleiding en de draagkracht van kandidaat-bestuurders.

2.4 De opleiding en bijscholing van de rijschoollesgevers hervormen volgens de vereisten van de gefaseerde rijopleiding

De werkgroep beveelt aan om de huidige en toekomstige rijschoollesgevers en examinatoren op een uniforme en gestructureerde wijze (bij) te scholen in functie van de nieuwe vaardigheden die vereist zijn voor de (vernieuwde) rijopleiding, en zich daarbij te richten naar internationale en Europese standaarden (bv. didactiek, HERMES-coaching, ecodriving …).

OMSCHRIJVING

Een rijopleiding met nadruk op bewustzijnsvorming bij kandidaat-bestuurders stelt **aan rijlesgevers** (theorie en praktijk) **hogere pedagogische en didactische eisen**. De rijlesgever moet een (groeps)**coach** zijn die aan het begin, tijdens en/of aan het einde van de opleiding kandidaat-bestuurders **stimuleert tot (zelf)reflectie**.

De rijschoollesgever die als coach het leerproces stimuleert zal een meerwaardefactor zijn voor de verkeersveiligheid. Voor deze belangrijke rol in de beïnvloeding van de mentaliteit en attitude van kandidaat-bestuurders, moet de rijschoollesgever deze attitude ook zelf uitstralen. Deze elementen moeten worden opgenomen in een verplichte basisopleiding voor rijschoollesgevers en in de bijscholing van de gebrevetteerde lesgevers.

Hierbij gelden de volgende principes:

Algemeen:

- het opstellen van een curriculum voor de (bij)scholing van rijschoollesgevers met aandacht voor algemene didactische principes, in het bijzonder de principes van de GDE-matrix;
- het opstellen van een curriculum, leerdoelen en (bij)scholingsprogramma's voor de stagemeesters;
- de erkenning van opleidingsinstellingen voor deze (bij)scholingen;
- het denken aan specialisatieopleidingen:
    - groepscoach (bv. begeleiding van de bewustvormingssessies) als aanvulling op de lesgevers brevet III, de theorielesgevers;
    - rijschoollesgevers praktijk voor lessen aan mensen met een beperking (zowel fysiek als mentaal) (cf. aanbeveling 2.6).

Voor **toekomstige rijschoollesgevers:**

- een verplichte opleiding met nadruk op psychologie, pedagogie, didactiek, vakspecifieke kennis en leermiddelen, feedbackproces, bewustzijnsvorming enz.;
- screening op hun eigen rijcapaciteiten en attitudes (bv. op basis van een reeds door de sector in dit kader, samen met CEVORA, opgestelde competentiematrix);
- aandacht in het examen voor vakdidactiek gericht op het rijles geven;
- een stageperiode begeleid door ervaren rijschoollesgevers, opgeleid voor hun taak en met bewijs van capaciteiten op pedagogisch vlak.

Voor de (huidige) **gebrevetteerde lesgevers**:

- het inrichten van cursussen om de eigen rijcapaciteiten te verfijnen (rijvaardigheid, ecodriving …);
- het inrichten van een verplichte bijscholingsleergang voor het aanleren van hogere-ordevaardigheden met coaching en bijsturing over een langere periode (bv. HERMES en opleidingen GDE-matrix);
- via specialisatie/bijscholing de kans bieden om door te groeien naar echte veiligheidsadviseurs, inschakelbaar in pre- én postrijbewijsfases en in het proces van levenslang leren.

DOELSTELLING

- Uniform opgeleide en bijgeschoolde rijschoollesgevers als basis voor een meer uniforme rijopleiding, gebaseerd op de nieuwste inzichten en lesmethodes.
- Rijschoollesgevers die maximaal voorbereid zijn en blijven op hun belangrijke taak.
- Verbreding en/of verdieping van de taak van rijschoollesgevers (specialisatie, stagemeester, verkeersveiligheidscoaches).

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), Vlaamse Stichting Verkeerskunde, federaties van erkende rijscholen en rijschoollesgevers, opleidingsinstellingen.

Andere mogelijke betrokkenen

Externe deskundigen.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Korte termijn – onmiddellijk:
    - Eerste (verdere) uitbouw bijscholing

- Korte termijn – tijdens de uitbouw van de gefaseerde rijopleiding:
    - Opstellen curricula voor de (bij)scholing van de verschillende lesgeversbrevetten en specialisaties
    - Uitbouw opleidingstrajecten en opleidingsinstellingen
    - Doorstart bijscholing binnen het kader van de gefaseerde rijopleiding

2.5 Een competentiegericht theorie- en praktijkexamen invoeren, in lijn met de gefaseerde rijopleiding en de Goals for Driver Education (GDE)-matrix

De werkgroep beveelt aan om het theorie- en praktijkexamen te heroriënteren naar het aftoetsen van de hogere ordevaardigheden (zelfevaluatie, probleemoplossend vermogen, risicoperceptie …) en het te laten aansluiten op de gefaseerde rijopleiding door uit te gaan van hetzelfde curriculum en een gefaseerde opbouw met tijdstippen en inhoud aansluitend bij de fases van de rijopleiding.

OMSCHRIJVING

Het huidige examen beantwoordt aan de Europese richtlijn maar focust op de lagere-ordevaardigheden. Zeker bij een gefaseerde rijopleiding moeten we deze minimumcriteria overstijgen en een (basis)**toetsing invoeren van de hogere-ordevaardigheden (GDE-matrix)**.

Daarbij wordt uitgegaan van een **integratie van opleiding en examinering**. Examinator en lesgever werken in dezelfde geest met dezelfde instrumenten (curriculum) als uitgangspunt.

Met het oog op de verkeersveiligheid moeten bij deze examens dan ook de volgende principes gelden:

Algemeen

- De examens zijn gericht op het evalueren van competenties, met weging in functie van de verkeersveiligheid.
- De examens volgen door middel van een aantal (combineerbare) fases de fasering van de rijopleiding.

Theorie-examen(s)

- Klassiek theorie-examen:
    - kennis van het verkeersreglement, wetgeving , documenten …;
    - ingezette evoluties verderzetten: vragen in een begrijpbare en klare taal, de leerstof maximaal omvattend en hier nauw bij aansluitend;
    - verleent toegang tot de praktijkopleiding.
- Aanvullend theorie- en risicoperceptie-examen:
    - andere onderwerpen, aangevuld met risicoperceptie;
    - afgestemd op sociaal rijgedrag, op kennis van beperkingen en problemen van verschillende categorieën weggebruikers en op risicoperceptie. Deze

elementen vergen theoretische training en training in de praktijk. Pas als beide doorlopen zijn, kan een kandidaat-bestuurder overzicht én inzicht hebben;

- voor een gunstig verloop van het leerproces en de validiteit van de examens laten evolueren naar een aanvulling op en los van het eerste theorie-examen;
- vóór het finale praktijkexamen, kan aansluiten bij de tussentijdse praktijktoets;
- verleent toegang tot het praktijkexamen.

Praktijkexamen(s)

- Tussentijdse praktijktoets:
  - evalueren van het basisvaardigheidsniveau;
  - toegang tot de oefenfase.
- Praktijkexamen:
  - competentiegericht examen met een beoordelingsraster;
  - verdere integratie van elementen van zelfstandig rijden (bv. opvolgen van een richtingaanduiding, gebruik van een GPS, …);
  - toetsing van het probleemoplossend vermogen van de kandidaat-bestuurder (bv. tussentijdse stop met bevraging van verkeerssituaties, peilen van verkeersinzicht, het eigen kunnen);
  - zelfevaluatie: bevragen van het zelfbeeld van de kandidaat-bestuurder en afstemmen met de bevindingen van de examinator;
  - toegang tot het rijbewijs met beperkingen.
- (Facultatieve) eindtoets:
  - bepalen van het rijvaardigheidsniveau;
  - toegang tot het rijbewijs zonder beperkingen.

DOELSTELLING

Het doel van de organisatie van rijexamens, zowel theorie als praktijk, is meer dan ooit de bevordering van de verkeersveiligheid. Validatiemomenten tijdens en na de opleiding openen de poort naar de opbouw van de levenslange ervaring en willen de overgang in zo veilig mogelijke omstandigheden laten verlopen.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse Overheid (beleidsdomein MOW), erkende examencentra en opleidingscentra (VDAB, De Lijn…).

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Op korte termijn - onmiddellijk:
    - Rijbewijs cat. B:
        - Verdere inhoudelijke evolutie van examens (theorie en praktijk)
        - Integratie van risicoperceptietest
        - Implementatie van zelfevaluatie (bv. op basis van de scorehandleiding opgesteld in een experiment hieromtrent)
- Op korte termijn – tijdens de uitbouw van de gefaseerde rijopleiding:
    - Herdenken van de examens in een gefaseerde vorm aansluitend op de gefaseerde rijopleiding. De hervorming van het rijbewijs cat. A en projecten als *Start To Drive* tonen de weg naar het invoeren van competentiegerichte gefaseerde examens.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Een bewustwordingsproces, een grondige mentaliteitsverandering.
- De leerfase – oefenfase en examinering zijn maar volledig indien er een post-rijbewijsopleiding in de vervolmakingsfase voorzien is.
- Onderzoek en ontwikkeling naar innovatie bij het examineren van bestuurders, het onderkennen van best practices om te evalueren (bv. gebruik van de rijsimulator).

2.6 De rijgeschiktheid van personen met een functiebeperking inbedden in een globale benadering van het rijbewijs

De werkgroep beveelt aan om de rijgeschiktheid van personen met een functiebeperking in te bedden in een globaal 'rijbewijstraject', waarvan ook de rijopleiding, het rijexamen en de voertuigkeuring deel uitmaken en waarbij de instantie die de rijgeschiktheidsbeoordeling uitvoert nauwe en geformaliseerde banden heeft met andere instanties waar de persoon met een functiebeperking mee in aanraking komt.

OMSCHRIJVING

Voor (bijna) elk van deze domeinen zijn er (Vlaamse) instellingen, maar meestal enkel ter behartiging van de algemene populatie. De specificiteit van de problematiek van **personen met een functiebeperking vraagt een specifieke en geïntegreerde aanpak**. De regionalisering biedt een kans om deze competenties en bevoegdheden dichter bij elkaar te brengen.

De instantie die de rijgeschiktheidsbeoordeling uitvoert zou ook nauwere en geformaliseerde banden kunnen hebben met andere instanties waar de persoon met een functiebeperking mee in aanraking komt: vergoedende, opleidende, evaluerende, revaliderende instanties, onderzoeksinstanties, keuringsinstanties en andere.

Hierbij gelden de volgende principes:

- Synergie met de **rijopleiding:**
    - beheer van aanpasbare lesvoertuigen (momenteel 13 lesvoertuigen van het BIVV/CARA) in samenwerking met / via de federaties van autorijscholen ter optimalisatie van de inzet (verdelingsgraad, bezettingsgraad);
    - inzet van de aanpasbare lesvoertuigen in het kader van gewenningslessen en ook voor rijopleiding als dusdanig;
    - toeleiden naar / voorzien van vergoedende instanties (momenteel het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap – VAPH voor gewenningslessen);
    - wederzijdse ondersteuning:
        - input vanuit het opleidingstraject in de rijgeschiktheidsbeslissing, bv. aspecten van progressie, motivatie, uithouding, volharding, realisme en medische specificiteit;
        - ondersteuning van de rijopleiding met een gedegen (para)medische achtergrondkennis.
- Synergie met het **rijexamen:**
    - ondersteuning van de examinering met een gedegen (para)medische achtergrondkennis.

- Synergie met de **(voertuig)keuring** (in geval van en na noodzakelijke aanpassing van het voertuig):
    - naast de huidige technische (voertuig)keuring is het wenselijk na te gaan of de uitgevoerde aanpassing ook het functiegebrek daadwerkelijk opvangt (een mens x machine keuring).
- Optimalisatie van de toeleiding naar de **rijgeschiktheidsevaluatie**:
    - Hierbij wordt o.a. gedacht aan de ontwikkeling van eenvoudige tools voor zelfscreening (door betrokkene of familie) en aan het gebruik van laagdrempelige rijsimulatieprogramma's. Dit zou reeds een eerste oriënterend beeld geven over wie het beste een rijgeschiktheidsevaluatie ondergaat en waar bij deze evaluatie op gelet dient te worden.
- Een geïntegreerde aansturing vanuit een centrale entiteit op gewestelijk niveau (evt. organisatorisch een eenheid vormen met andere, grotere entiteiten).
- Ondersteund worden door gespecialiseerd onderzoek en gerichte kennisontwikkeling.

DOELSTELLING

In een geïntegreerde benadering op maat van de (kandidaat-)bestuurder met een functiebeperking wordt ook deze (kandidaat-)bestuurder opgeleid naar een veilige verkeersdeelname als bestuurder.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse Overheid (beleidsdomein MOW), BIVV – huidig Centrum voor Rijgeschiktheid - afdeling CARA, federaties van erkende rijscholen en van rijschoollesgevers, erkende examencentra.

Andere mogelijke betrokkenen

Verzekeraars, ziekenhuizen, revalidatiecentra, Orde der Geneesheren, andere gewesten (voor eventuele afstemming).

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Korte termijn:
    - de organisatie, coördinatie en het beheer van de aanpasbare lesvoertuigen onderbrengen bij de federaties van autorijscholen.
- Tijdens de uitbouw van de gefaseerde rijopleiding:
    - aanstellen en coördineren van 'gespecialiseerde'

rijschoollesgevers/rijscholen, examinatoren/examencentra, technici/keuringscentra;

- de rijgeschiktheidsevaluatie implementeren in het opleidingstraject, de examinering en de technische keuring;
- inbedden in onderzoek en opleiding, financieel beheer (bijvoorbeeld VAPH), zorgtraject (bijvoorbeeld revalidatie).

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Experten inzake rijopleiding, rijgeschiktheidsbeoordeling, rijexamen en technische keuring dienen eenzelfde 'taal' te hanteren, met een (para-)medisch begrippenkader als vertrekpunt. Dit noodzaakt de opleiding en aanstelling van een aantal gespecialiseerde mensen en/of diensten.
- De beschikbaarheid van middelen om de rijgeschiktheidsonderzoeken te financieren.
- Schaalverkleining (t.o.v. de bestaande activiteiten) kan een aantal negatieve gevolgen met zich meebrengen (zowel inhoudelijk, infrastructureel als financieel).
- Evaluatie en doorlichting van de nieuwe organisatie, bestuurs- en beheersvorm na een welbepaalde periode.

2.7 Theorie- en praktijkexamens in het kader van herstelonderzoeken integraal spiegelen aan de reguliere examens voor het rijbewijs

De werkgroep beveelt aan dat de federale overheid de door de regio's ingestelde examens erkent als examen in het kader van de herstelprocedure, teneinde geen systeem van twee maten en twee gewichten te introduceren noch een onnodige complexiteit te creëren.

OMSCHRIJVING

Over heel België werden in 2012 ongeveer 13.000 theorie- en 6500 praktijkexamens opgelegd in het kader van de herstelprocedure na een vervallenverklaring van het rijbewijs. Datzelfde jaar werden er ongeveer 17.000 medische en 17.000 psychologische herstelexamens opgelegd.

Momenteel zijn de theorie- en praktijkexamens voor de herstelprocedure en voor het behalen van het rijbewijs dezelfde. De regionalisering kan aanleiding geven tot het bestaan van twee soorten theorie- en praktijkexamens. De federale overheid, die bevoegd blijft voor de examens in het kader van de herstelonderzoeken, wordt aanbevolen de **door de regio's georganiseerde reguliere examens in dit kader te erkennen**.

Hierbij gelden de volgende principes:

- De inhoud van de examens wordt voor een groot stuk Europees bepaald. Het gaat daarbij weliswaar om minimale vereisten. De theorie- en praktijkexamens waarin de gewesten zullen voorzien, zullen hieraan minimaal moeten voldoen en dus minstens tot op dat niveau kwalitatief en inhoudelijk gelijk(w)aardig zijn.
- In Vlaanderen is er een duidelijke wil om verder te gaan dan de minimale vereisten en te evolueren naar competentiegerichte examens die de hogere-ordevaardigheden van de GDE-matrix toetsen (cf. aanbeveling 2.5). Het zou geheel onredelijk en absoluut geen bijdrage aan de verkeersveiligheid zijn om in het kader van een herstelprocedure de lat lager te leggen. Juist zij die aangetoond hebben te falen in een veilig en verantwoord verkeersgedrag, dienen in het kader van de herstelprocedure aan te tonen dat zij zich andere (hogere orde) vaardigheden en competenties eigen hebben gemaakt.
- Het is dus niet alleen praktischer en eenvoudiger, maar vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid ook een vereiste om geen onderscheid te maken tussen de reguliere theorie- en praktijkexamens en deze in het kader van de juridische (herstel)procedure.

DOELSTELLING

- Een verhoogde verkeersveiligheid waarborgen door een hoogstaand competentiegericht examen.
- Eenvoudige procedures en uitvoering van examens.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Federale overheid

Andere mogelijke betrokkenen

Vlaamse Overheid (beleidsdomein MOW), erkende examencentra.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Erkenning van de regionale theorie- en praktijkexamens door de bevoegde federale instanties.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Garantie / expliciete bepaling dat de bepaling 'elke burger (kan) zijn examen in een examencentrum van het gewest van zijn keuze afleggen, ongeacht zijn verblijfplaats' geen betrekking heeft op de examens in het kader van de herstelprocedure.

2.8 Leermaatregelen invoeren

De werkgroep beveelt aan om voor de handhaving van de overtredingen op de geregionaliseerde regels van het verkeersreglement gebruik te maken van de mogelijkheid om administratieve sancties te bepalen en op een sluitende wijze leermaatregelen in te stellen als verlengstuk van een gefaseerde rijopleiding, in het bijzonder voor beginnende bestuurders aangezien bij deze doelgroep het ongevalsrisico het hoogst is.

OMSCHRIJVING

Opstellen van een structuurplan

Reactieve educatieve maatregelen vertrekken in eerste instantie vanuit een pedagogisch en ontwikkelingspsychologisch kader, met goede afstemming van diverse mogelijkheden en werkvormen in een sluitend geheel.

De literatuur vermeldt velerlei oorzaken voor problematisch rijgedrag bij beginnende jonge bestuurders. Met **educatieve maatregelen** kan men deze oorzaken **beïnvloeden** die, ondanks de genoten opleiding, te maken hebben met **risicoperceptie en kijkgedrag** (scanning van de verkeerssituatie). Kennis van regels en voertuigbeheersing zijn op dit vlak minder belangrijk, hieraan werken zonder de risicoperceptie te versterken is contraproductief.

Globaal stellen we volgend plan voor:

- Bij **beginnende bestuurders** die in de fout gaan (ongeval, overtreding van 3de of 4de graad):
    - een korte bijscholing op de hogervermelde elementen is zinvol;
    - rijscholen kunnen hieraan bijdragen mits ondersteuning (bv. 'Young Driver Scheme' in het Verenigd Koninkrijk, een combinatie van groepsdiscussie en e-learning rond de hogere-ordevaardigheden zoals scanning en risico-onderkenning).
- Bij overtredingen in verband met **rijden onder invloed**:
    - een meer psychologisch georiënteerde benadering, aangezien de levensstijl van de persoon hier zeer bepalend is (bv. lichtere EMA-cursus in Nederland, cursus 'rijden onder invloed' van de dienst Driver Improvement bij het BIVV).
- Bij **recidiverend gedrag** over een periode van bijvoorbeeld 2 jaar:
    - screening (verkeerspsychologisch onderzoek) om een aangepastere maatregel te omschrijven.

Omkaderen door een grondige kwaliteitszorg en –controle

De gegeven voorbeelden werden al op hun effectiviteit getoetst in het verleden. Toch zal dit nodig blijven, ook al omwille van de (maatschappelijke) kost. Dit impliceert het samengaan van opleiding, opvolging van interne kwaliteitszorg en permanente

toetsing van effectiviteit.

Kaderen van 'administratieve' maatregelen ten aanzien van justitiële opvolging

Meerdere Europese landen hebben een **tweesporenbeleid**. Maatregelen met educatieve inslag zijn daarbij gekoppeld aan het rijbewijs (bv. intrekking van het rijbewijs in Nederland, puntenverlies in Frankrijk, vrijwillige maatregelen in het kader van medisch-psychologisch onderzoek bij mogelijks verval in Duitsland), terwijl er vanuit het gerecht een tweede, eerder bestraffende reactie kan komen.

Kiest men hier ook voor, dan zijn er beslissingen nodig in verband met volgende vragen:

- Wordt er aan het slagen van een educatieve maatregel een prestatie- of resultaatsverbintenis gekoppeld?
- Wordt het rijbewijs ingetrokken indien de educatieve maatregel niet (op)gevolgd wordt?
- Wat met bv. kosten (deelnameprijs/werkverlet) van de deelnemer indien de rechtbank de betrokkene achteraf vrijpleit?
- Wordt er een beroepsprocedure voorzien voor de oplegging van een educatieve maatregel?

DOELSTELLING

Het bevorderen van de verkeersveiligheid door het beïnvloeden van de attitude en het gedrag van bestuurders die in de fout gaan.

De impact op de verkeersveiligheid van dergelijke educatieve maatregelen is niet eenduidig te omschrijven. Onderzoek heeft aangetoond dat het volgen van een 'driver improvement'-cursus de recidivekans met ongeveer 25% vermindert. Een vertaling naar het effect op de vermindering van ongevallen kon tot hiertoe niet worden aangetoond.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse Overheid (beleidsdomeinen MOW en WVG), FOD Justitie (Dienst Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen van het Directoraat-generaal Justitiehuizen), erkende instellingen/ opleidingsprogramma's (dienst 'Alternatieve Maatregelen' (Driver Improvement) van het BIVV), Vlaamse Stichting Verkeerskunde, lokale politie.

Andere mogelijke betrokkenen

Federatie van rijscholen en van rijschoollesgevers.

UITVOERING

Belangrijkste stappen

- Ontwikkelen van een globale visie en inkadering van de mogelijke maatregelen
- Ontwikkelen van een kwaliteitszorgsysteem

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Opleiding voorzien voor de uitvoerders
- Ontwikkelen van een ondersteunend en controlerend kader
- Nieuwe werkvormen zijn op te zetten zodat de kostprijs voor overheid en deelnemer zelf beperkt blijft.

2.9 De basisopleiding voor het rijbewijs C/D, vakbekwaamheid en nascholing verder ontwikkelen op de ingeslagen weg

De werkgroep beveelt aan om de basisopleiding voor het rijbewijs C/D, de vakbekwaamheid en de nascholing verder te laten evolueren op de ingeslagen weg ten gunste van de verkeersveiligheid door:

- **bestaande opleidingskanalen te continueren, met oog voor kwaliteitsborging;**
- **bestaande vrijstellingen voor het bewijs op de vakbekwaamheid kritisch te onderzoeken;**
- **in te zetten op competentiegerichte nascholing met oog voor de functie van de chauffeur.**

OMSCHRIJVING

Continuering van bestaande kanalen voor het behalen van het rijbewijs, met kwaliteitsborging

De overgrote meerderheid van de chauffeurs behaalt het rijbewijs C/D via een professionele erkende opleiding (erkende rijschool, VDAB, centra voor volwassenenonderwijs …). We pleiten er voor om al **deze kanalen te laten bestaan**.

Een minderheid behaalt het rijbewijs via het systeem van 'vrije begeleiding', waarbij geoefend wordt onder begeleiding van een mentor, die meestal beroepshalve zelf chauffeur is. Het is belangrijk de kwaliteit van dit type opleiding te garanderen door er een aantal voorwaarden aan te koppelen zoals reeds ingeschreven in de huidige regelgeving, maar ook bijkomend:

- een bewijs van vakbekwaamheid hebben;
- een mentoropleiding volgen.

Vrijstellingen vakbekwaamheid

Artikel 4, § 1 van het KB van 4 mei 2007 voorziet in een aantal vrijstellingen voor het bewijs van vakbekwaamheid (basiskwalificatie en nascholing). In het kader van de verkeersveiligheid bevelen wij aan om deze vrijstellingen binnen de Europese voorschriften aan een grondig onderzoek te onderwerpen en waar nodig de mogelijkheid tot vrijstelling voor bepaalde categorieën op te heffen.

Nascholing

De nascholing is gereguleerd door de Europese richtlijn 2003/59/EG en het KB van 4 mei 2007. De **praktische uitvoering** en met name hoofdzakelijk de erkenning van nascholingsmodules is echter nog **voor verbetering vatbaar**.

Het is belangrijk in te zetten op competentiegerichte nascholingen met het oog op de functie van de chauffeur. De werkgever moet zijn rol hierin opnemen en in samenspraak met zijn werknemer nagaan welke de voor hem/haar meest geschikte nascholing is met het oog op een veilige deelname aan het verkeer.

Een duidelijke omschrijving waaraan zowel theoretische opleidingsmodule(s) als praktijkmodule (s) moeten voldoen voor erkenning moeten worden uitgewerkt, inclusief een duidelijke omschrijving van de rol van rijsimulatoren in de opleiding. Dit zal een uniforme kwaliteit en objectieve beoordeling bevorderen. Ook opleidingsverstrekkers krijgen op die manier meer zicht op de verwachtingen en kunnen beter(e) opleidingen uitwerken.

Erkenning van nascholingsmodules door een op te richten commissie, met vertegenwoordiging van de sector, kan dit op een meer onderbouwde en praktijkgerichte wijze laten gebeuren.

DOELSTELLING

Verlagen van het ongevalsrisico voor chauffeurs, in het bijzonder professionele chauffeurs, van voertuigen waarvoor het rijbewijs C/D vereist is.

Verder verhogen van de verkeersveiligheid, specifiek van de bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs van categorie C/D vereist is.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse Overheid (beleidsdomein MOW), erkende rijscholen, VDAB, De Lijn, erkende opleidingsinstellingen, volwassenenonderwijs, beroepsscholen, sociale partners (werkgevers- en werknemersorganisaties), sociale fondsen van de sector.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Voorzien in een opleidingstraject dat het mentorschap een plaats geeft
- Screening van de vrijstellingen vakbekwaamheid (waar nodig in een Europese context)
- Bepalen van de basisvoorwaarden voor erkenning van theorie- en praktijkmodules nascholing
- Oprichten van een erkenningscommissie ‘nascholing’.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Aangezien een rijbewijs C of D meestal wordt behaald met het oog op het professioneel vervoer van zaken of goederen, mag de financieel-economische context niet uit het oog worden verloren. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid moeten werkgevers gestimuleerd worden om de beste opleiding voor hun werknemers te kiezen en niet de goedkoopste. Daarom moeten de bestaande

ondersteuningsmiddelen (financiële tussenkomst via SFTL, KMO-portefeuille, FVB, IPV of Vormelek) blijven bestaan en moet bij het uitwerken van nieuwe regelgeving aandacht gaan naar de financiële haalbaarheid.

ENGINEERING:
INFRASTRUCTUUR EN (VOERTUIG)TECHNOLOGIE

3.1 Tijdelijke signalisatie bij werken en evenementen optimaliseren

De werkgroep beveelt aan om het M.B. van 7 mei 1999 te optimaliseren en uit te breiden naar het signaleren van omleidingen bij evenementen en werken op het openbaar domein om de verkeersveiligheid en 'leesbaarheid' van de tijdelijke verkeerssituatie en –verkeerssignalisatie te verhogen. Daardoor verbetert de signalisatie van onder meer kruisende wegomleidingen en verbeteren de minder-hinder-maatregelen.

OMSCHRIJVING

De optimalisatie van de signalisatie bestaat uit verschillende elementen:

- Er worden **nieuwe verkeersborden** voorzien (Type F: aanwijzingsborden/ aankondigingsborden) voor de aanduiding/aankondiging van omleidingswegen bij werken/evenementen op het openbaar domein.
- Daarnaast worden **aparte nieuwe uniforme aanwijzingsborden voor doelgroepen** (handelaars, winkels, instellingen, bedrijven, sporthallen, cultuurcentra, …) voorzien, duidelijk onderscheiden van de reguliere signalisatie. Deze nieuwe borden worden gebruikt om het 'doelverkeer' naar de eindbestemming te (be)geleiden. Dat voorkomt dat handelaars, bovenop de wettelijk voorziene wegsignalisatie, ook nog eens eigen bewegwijzering voorzien.
- De invoering van nieuwe verkeersborden moet leiden tot een **omleidingsignalisatie 'op maat' van elke weggebruiker** (fietser, voetganger, …). Een nieuwe systematiek, gebruiks- en plaatsingsvoorwaarden worden ingebed. Per doelgroep kan een signalisatieroute worden opgezet die niet noodzakelijk samen hoeft te lopen (auto's rond de werf, fietsers langs de werf bijvoorbeeld).
- De nieuwe systematiek zorgt ook voor een **eenvoudigere communicatie**. De uniforme manier van signaleren van omleidingen biedt de weggebruiker het nodige vertrouwen, comfort en houvast ongeacht in welke stad of gemeente hij/zij zich bevindt.

Deze nieuwe werking levert een substantiële bijdrage aan de verkeersveiligheid in de omgeving van werken en manifestaties.

Hierbij gelden de volgende principes:

- De tijdelijke bewegwijzering bevat omwille van de leesbaarheid korte en **duidelijke informatie**.
- De informatie op de aanwijzingsborden/aankondigingsborden wordt steeds op eenzelfde manier aangeboden aan de weggebruikers (**vast sjabloon**).
- Het **onderscheid** tussen gelijktijdig lopende, doch verschillende omleidingen

is **duidelijk voor de weggebruiker**.

- Er is een **vaste systematiek**.
- Signalisatieborden zijn **aangepast aan de diverse doelgroepen en/of bestemmingen**.

DOELSTELLING

Het doel is de verkeersveiligheid, -leefbaarheid en leesbaarheid bij werken en evenementen die de normale doorstroming bemoeilijken, te verhogen. Door uniform te werken, gedifferentieerd naar doelgroep en eindbestemming, wordt in heel Vlaanderen de leesbaarheid vergroot en de communicatie vereenvoudigd.

Gelijktijdig ingestelde omleidingen worden afzonderlijk geïdentificeerd en aangeduid volgens een bepaalde systematiek waardoor kruisende en/of dwarsende omleidingen duidelijk van elkaar gescheiden kunnen worden wat de leesbaarheid vergroot.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

De wetgevende instanties op federaal en regionaal niveau, Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), de VVSG, De Lijn, de overige wegbeheerders, lokale en federale Politie, de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Andere mogelijke betrokkenen

UNIZO, VOKA, VAB, Touring, FEBETRA, verkeerssignalisatiebedrijven, Agoria.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- studie wetgeving signalering wegenwerken en evenementen in de omliggende landen (timing: 3 maanden);
- discussie over de resultaten van het onderzoek met betrokkenen en verzamelen van (nieuwe) voorstellen/aanpassingen (timing: 3 maanden);
- opstellen ontwerp van regelgeving met het oog op de aanpassing van het KB 1/12/1975 en MB 11/10/1976 en het MB 7/05/1999 (timing: 4 maanden);
- goedkeuring door wetgever;
- communicatie naar bevolking (timing: 1 maand).

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- erkenning van politieke en bestuurlijke overheden dat de aanpassing een meerwaarde betekent inzake verkeersveiligheid en doorstroming;
- evaluatierapporten van gelijkaardige wetgeving uit het buitenland.

3.2 Technische keuring van voertuigen verder optimaliseren

De werkgroep beveelt aan om de technische keuring van voertuigen verder te optimaliseren door in te zetten op flexibele dienstverlening aan de klant, kennis en expertise, onafhankelijkheid en uniformiteit.

OMSCHRIJVING

De optimalisering van de technische keuring bestaat volgens de werkgroep uit de volgende elementen:

- Indien men wijzigingen wil aanbrengen aan de modaliteiten (bv. periodiciteit, bonus-malussysteem, …) van de technische keuring, moet de **impact** daarvan **eerst grondig onderzocht en overlegd worden** met de andere gewesten en met de stakeholders
- Indien het proefproject **'keuring op verplaatsing'**, wat specifiek voor professionele klanten werd opgestart, positief geëvalueerd wordt, moet dit definitief ingevoerd worden.
- Voor wat de organisatie van de technische keuring betreft, kan men bekijken hoe andere landen dit aanpakken (**benchmark**), om zo best practices te kunnen identificeren.
- Tot slot moet het beleid op vlak van technische keuring rekening houden met de nieuwe Europese regels die in het kader van het **'roadworthiness'-package** vastgelegd zullen worden.

DOELSTELLING

De aanbeveling draagt bij tot het behoud van een onafhankelijke, uniforme en objectieve technische keuring en van een aangepaste toegang voor professionele gebruikers.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

De FOD Mobiliteit en Vervoer, de bevoegde regionale overheid, de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA).

Andere mogelijke betrokkenen

Stakeholders – de vertegenwoordigers van de diverse gebruikersgroepen van de technische keuring.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- impact van de wijzigingen op het vlak van modaliteiten technische keuring onderzoeken en overleg plegen met de andere gewesten;
- proefproject 'keuring op verplaatsing' voor professionele gebruikers evalueren en indien gewenst definitief invoeren;
- benchmark praktische toepassing van de technische keuring in andere landen.

3.3 De technische keuring uitbreiden tot alle gemotoriseerde en getrokken voertuigen

De werkgroep beveelt aan om de (periodieke) keuring op termijn uit te breiden voor alle motorvoertuigen en hun aanhangwagens die gebruikt worden op de openbare weg. Alle voertuigen die gebruikt worden op de openbare weg zijn immers voorzien van onderdelen die onderhevig zijn aan slijtage en ook regelmatig onderhoud of een professionele reparatie vereisen. Niet alle eigenaars benaderen de noodzaak tot onderhoud of reparatie vanuit een standpunt van verkeersveiligheid of vanuit de overweging om de impact op het milieu te beperken, maar wel als een economisch en operationeel gebaseerd vraagstuk.

OMSCHRIJVING

Deze aanbeveling omvat:

Een invoering **op korte termijn** van:

- een periodieke keuring van landbouwvoertuigen die ingezet worden voor doeleinden van vrachtvervoer (reeds opgestart door de federale overheid);
- een beter omkaderde invulling van de toegang tot het statuut 'oldtimer';
- een periodieke keuring voor oldtimervoertuigen.

Een invoering **op middellange termijn** van:

- een motorfietskeuring na een ongeval en een keuring in geval van verandering van eigenaar van het (motor)voertuig;
- de uitvoering van een studie naar het nut van een periodieke keuring op motorfietsen, gebaseerd op de bevindingen van andere EU-lidstaten (eventueel parallellen te trekken voor de bromfietsen);
- verder onderzoek naar de haalbaarheid en randvoorwaarden voor de invoering van een periodieke keuring voor de nog resterende voertuigcategorieën.

Hierbij gelden de volgende principes:

- Het onderhoud en de herstelling van een voertuig moet gebeuren vanuit een **standpunt van verkeersveiligheid en beperking van de impact op het milieu**.
- Een voertuig dat op de openbare weg gebruikt wordt, zou steeds in orde moeten zijn met de geldende reglementering (**continuous compliance**).
- De **consument** moet **beschermd** worden.
- De **passagiers en de andere weggebruikers** moeten **beschermd** worden.

- Eventuele misbruiken moeten tegengegaan of ingeperkt worden door een **duidelijk kader** vast te leggen.
- Er moet ingezet worden op voertuiggroepen die oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken.

DOELSTELLING

De verkeersveiligheid verhogen en de consument beschermen.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Bevoegde administraties en de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA).

Andere mogelijke betrokkenen

Beroepsfederaties van de betrokken voertuigtypes.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- **Landbouwvoertuigen**: publiceren regelgeving en goedkeuren instructienota. Daarna kijken hoe eventueel de uitnodigingen gespreid kunnen worden binnen de periodes van de regelgeving om pieken te vermijden in de keuringscentra. Kan snel uitgevoerd worden, in productie 1 maand na publicatie van de regelgeving in het Belgisch Staatsblad.
- **Oldtimervoertuigen**:
  - Voor de technische criteria om toegang te krijgen tot het statuut oldtimer: ondertekenen van het ontwerp van instructie, die tot stand gekomen is tussen BFOV-GOCA onder het voorzitterschap van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Timing bedraagt 1,5 maand na ondertekening van de instructienota (opleiding personeel).
  - Voor de verbouwde oldtimer voertuigen: oprichten overlegcommissie van experten die, op termijn, een richtlijn opstelt van wat kan/mag verbouwd worden op een voertuig met dit statuut, gebaseerd op praktische dossiers en met respect voor de 'regels van de kunst'. Experten: BFOV – UPEX – FOD M&V – MOW – GOCA. De overlegcommissie kan quasi onmiddellijk opgestart worden.
  - Voor de periodieke keuring van oldtimervoertuigen: evalueren van het voorgestelde ontwerp-KB en eerdere ontwerp instructies in onderling overleg met de bevoegde overheid en de federaties zoals BFOV – GOCA eventueel aangevuld met UPEX. Timing bedraagt 6 maanden.

- Motorfietskeuring na ongeval of bij verkoop: dossier heropenen, actualiseren en opnieuw bespreken met de bevoegde overheid en de federaties zoals MCC en GOCA. Hiervoor is 18 à 24 maanden nodig vóór de opstart.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- overleg en creatie van een draagvlak voor deze nieuwe werkwijzen;
- opmaak van wettelijke voorschriften in nauw overleg met betrokken beroepsfederaties onder het voorzitterschap van de bevoegde overheid;
- afstemming van de verschillende bevoegde overheden op vlak van beleid om efficiënte systemen op te zetten vanuit het oogpunt van kosten, onderlinge communicatie (uitwisselbaarheid en vergelijkbaarheid van gegevens), uniformiteit, ogenblik van introductie en de wijze van implementatie op het terrein.

3.4 De technische controles van voertuigen langs de weg optimaliseren, verbeteren en efficiënter maken

De werkgroep beveelt aan om voor de technische controles langs de weg een risicoprofielscore in te voeren. Die score moet ter beschikking gesteld worden aan alle actoren die aan handhaving doen. Zo kunnen er meer gerichte en geobjectiveerde controles van voertuigen voor het transport van goederen of personen uitgevoerd worden. De mobiele technische controle-installaties moeten ook rechtstreeks beschikbaar gesteld worden voor acties van de politie.

OMSCHRIJVING

Deze aanbeveling omvat:

- de uitwerking van een **risicoprofielscore** voor de betrokken voertuigcategorieën (inclusief een link de gegevens van firma's en bestuurders in geval van pv);
- het opzetten van een **platform** voor het beheer van die risicoprofielscore;
- het **ter beschikking stellen** van de risicoprofielscore **aan alle handhavingsdiensten**;
- het **voeden** van een risicoprofielscore-databank **op basis van alle controles langs de weg**;
- het inzetten van de mobiele technische controle-installaties (inclusief technisch personeel) voor controle langs de weg bij bepaalde gerichte controles van de politie.

Hierbij gelden de volgende principes:

- De **'slechte leerlingen'** worden meer geviseerd.
- Er wordt gewerkt op basis van **één risicoprofielscore** voor de controles langs de weg, gevoed door en beschikbaar voor alle handhavingsdiensten.
- Door de vergrote controlekans van de 'slechte leerlingen' wordt een stimulans gecreëerd voor de firma's, bestuurders en vlootbeheerders om voertuigen in te zetten die technisch en administratief in orde zijn (i.e. **continuous compliance**).
- De mobiele technische controle-installaties worden **voor andere handhavingsdiensten beschikbaar** gesteld.

DOELSTELLING

- een verhoging van de verkeersveiligheid;
- een betere staat van bedrijfsvoertuigen (zowel technisch als administratief) die zich verplaatsen op de weg;
- het stimuleren van een gedragsverandering door het continu in orde houden/zijn van de ingezette bedrijfsvoertuigen en hun bestuurders.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vertegenwoordigers van de regio's, vertegenwoordigers van de politie, experten voor de technische controle langs de weg, experten op vlak van IT.

Andere mogelijke betrokkenen

Voor de uitvoering: de Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), de politie, GOCA, de erkende instellingen van de technische keuring van voertuigen, beroepsverenigingen van personen- en goederenvervoer.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Gericht op de invoering van een risicoprofielscore:
    - Onderzoek naar de gebruikte risicoprofielscores in de andere EU-lidstaten en de mogelijkheid voor het uitbreiden van de score voor bezoldigd vervoer, die vanaf 1/01/2014 in België gebruikt zal worden, naar de andere voertuigcategorieën die in het kader van de controle langs de weg gecontroleerd worden (cfr. onder meer verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009).
        - op basis van het onderzoek overleggen en een gedetailleerd actieplan opstellen;
        - verkrijgen van een beslissing vanuit elke betrokken en bevoegde overheid.
        - goedkeuring voor de benodigde budgetten krijgen.
- Inzetten van de technische controle-eenheden voor de controles langs de weg:
    - effectief overdragen bevoegdheden naar de regio;
    - budgetten beschikbaar stellen (overdragen of eigen regionale fondsen);
    - plannen en uitvoeren planning.

Onderzoek en voorafgaande bespreking voor de invoering van een risicoprofielscore kunnen in een termijn van weken starten.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- de nodige budgetten voor de werking op het terrein, maar ook voor de ontwikkeling en ondersteuning van de toepassing voor de risicoprofielscore;
- noodzakelijk overleg met alle verantwoordelijke overheden om een zelfde toepassing voor deze risicoprofielscore te hanteren in alle regio's en de vergelijkbaarheid (inclusief de uitwisselbaarheid) van de scores te garanderen op Belgisch niveau, maar idealiter zelfs op niveau van de Europese Unie;
- de afstemming van de verschillende bevoegde overheden op vlak van beleid om efficiënte systemen op te zetten vanuit het oogpunt van kosten, onderlinge communicatie (uitwisselbaarheid en vergelijkbaarheid van gegevens), uniformiteit, ogenblik van introductie en de wijze van implementatie op het terrein.

3.5 De gegevensuitwisseling tussen de betrokken instanties garanderen

De werkgroep beveelt aan om wat mobiliteit en verkeersveiligheid betreft te voorzien in de nodige toegangen en connecties tot informatieplatformen die noodzakelijke en nuttige gegevens bevatten over het huidige en het toekomstige voertuigenpark in België. Dit in het kader van de verplichte uitwisseling van gegevens tussen zowel de federale als regionale overheden. De kruispuntdatabank voertuigen zal daarvoor in haar huidige en toekomstige vorm de centrale basis vormen.

OMSCHRIJVING

De belangrijke basisvoorwaarde voor de goede en efficiënte werking van alle actoren is de **beschikbaarheid van de gegevens** die essentieel zijn voor het uitoefenen van de uit te voeren activiteit(en) in het kader van de overgedragen bevoegdheden.

Praktisch gaat het over het kunnen consulteren, aanvullen en uitwisselen van gegevens, gebaseerd op een **unieke sleutel voor elk voertuig** in het kader van de geregionaliseerde bevoegdheden en de wisselwerking tussen de verschillende overheden. Als niet-limitatieve opsomming van die gegevens gaat het over de informatie met betrekking tot homologatie, de invoer, de inschrijving, de verzekering, de keuringsresultaten en de risicoprofielscores van de voertuigen.

Hierbij gelden de volgende principes:

- De **regels op de privacy worden gerespecteerd** door een geschikt toegangs- en beveiligingsbeheer.
- Voor een bepaalde groep van gegevens komt er slechts **één authentieke gegevensbron** waarmee de betrokken actoren communiceren.
- **Databases** van aanverwante gegevensgroepen worden via eenzelfde unieke sleutel **gelinkt**.
- Gegevens worden **zo weinig mogelijk gedupliceerd** (bijvoorbeeld enkel voor businesscontinuïteit).
- Gegevens worden **in real time geactualiseerd**.

DOELSTELLING

De aandacht vestigen op de basisvoorwaarden voor het kunnen uitvoeren en beheren van de activiteiten in het kader van de overgedragen bevoegdheden naar de regio's.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

FOD Mobiliteit en Vervoer, Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), andere regionale overheden in België.

Andere mogelijke betrokkenen

Alle actoren die de gegevens vandaag benutten, aanleveren of actualiseren in het kader van de nog over te dragen bevoegdheden.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- de noodzakelijke informatie en de beschikbare informatiebronnen oplijsten;
- een actieplan opstellen.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

Beschikbaarheid van het budget, de mensen en middelen met het oog op de datacommunicatie en het databeheer dat moet gebeuren.

3.6 Een handboek met aanbevelingen inzake wegontwerp opstellen

De werkgroep beveelt aan om in het kader van de regionalisering de samenwerking tussen de wegbeheerders verder uit te bouwen door uitwisseling van kennis en expertise. Een van de belangrijkste elementen om dat te ondersteunen zijn de verschillende vademecums. De regionalisering kan er mee voor zorgen om de inhoudelijke bepalingen daarvan beter op elkaar af te stemmen, rekening houdend met de wensen en eisen van de verschillende wegbeheerders.

OMSCHRIJVING

De regionalisering specifiek voor de normering van verkeersinfrastructuur zal naar verwachting slechts een beperkte invloed hebben op de huidige situatie. De gewesten bepalen immers momenteel al normen inzake wegontwerp, onder andere in de vorm van vademecums, dienstorders of standaardbestekken.

Het is echter **belangrijk dat er overleg wordt gepleegd tussen de verschillende wegbeheerders**, zijnde het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de gemeentes (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten - VVSG). Het overleg en de samenwerking tussen de wegbeheerders is van cruciaal belang met het oog op de uniformiteit van de werkwijze van de verschillende wegbeheerders in Vlaanderen. We wensen namelijk binnen Vlaanderen te evolueren naar uniforme en eenduidige wegen. Deze regionalisering bekijken we dan ook als een kans om op gestructureerde en uniforme wijze om te gaan met richtlijnen inzake weginfrastructuur.

Een van de voornaamste instrumenten voor de samenwerking tussen de wegbeheerders is de **uitwisseling van expertise en kennis** inzake weginfrastructuur en de wegaanhorigheden. Momenteel wordt er relevante kennis gedeeld door middel van verschillende vademecums. Er bestaan reeds verschillende vademecums en andere documenten, maar die staan vaak los van elkaar. De regionalisering kan er mee voor zorgen om de inhoudelijke bepalingen van de vademecums beter op elkaar af te stemmen, rekening houdend met de wensen en eisen van de verschillende wegbeheerders. Concreet bestaat er dus de wens om te evolueren naar een **overkoepelend handboek** met informatie over het ontwerp, onderhoud en beheer van alle infrastructurele voorzieningen van het AWV en daarbuiten. Dit zal naar verwachting veel effect hebben voor de duurzaamheid, leesbaarheid van de weginfrastructuur, enzovoort.

Hierbij gelden de volgende principes:

De aanbeveling zal uiteindelijk resulteren in een overkoepelend handboek inzake weginfrastructuur en de wegaanhorigheden. Dit handboek zal in de toekomst omschreven kunnen worden als de 'bijbel' voor alle betrokkenen bij het (her)ontwerp van nieuwe of bestaande weginfrastructuur. Op lange termijn zal dit de **uniformiteit en eenduidigheid van de weginfrastructuur** bevorderen. Dat zal op zijn beurt een

positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid aangezien weggebruikers de weginfrastructuur als beter leesbaar zullen ervaren. Een concreet voorbeeld van wat we wensen te bereiken is dat de rijsnelheid beter leesbaar moet zijn vanuit de infrastructuur en de bijhorende omgeving. Een ander belangrijk element dat we trachten te bereiken is de **herkenbaarheid van de wegcategorieën op het terrein**.

DOELSTELLING

Bijdragen tot de uniformiteit van de weginfrastructuur voor heel Vlaanderen. Dit heeft een rechtstreekse invloed op de verkeersveiligheid.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), De Lijn, de overige wegbeheerders, Centrex, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW).

Andere mogelijke betrokkenen

Na de afwerking van het handboek is het belangrijk dat hierover opleiding gegeven wordt. Vanuit haar decretale taken kan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) daarin een rol spelen.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Om te komen tot een overkoepelend handboek moet er een stuurgroep worden opgericht met vertegenwoordigers van de verschillende betrokken organisaties. Er kan hier reeds vermeld worden dat een eerste vergadering heeft plaatsgevonden tussen de betrokkenen. Er zullen verschillende commissies worden samengesteld, met een opdeling volgens wegcategorie.
- Op basis van voornoemd overleg moet er een actieplan opgesteld worden.
- Een eerste versie van een nieuw handboek wordt verwacht tegen eind 2016. Dit zal nadien continu worden aangevuld met nieuwe inhoudelijke bepalingen.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

Om een kwalitatief handboek te creëren is het belangrijk dat er een goede samenwerking is tussen de betrokken partijen. Er wordt voldoende inzet verwacht van alle betrokken actoren om tot een goed onderbouwd en gedragen handboek te komen.

ENFORCEMENT:
REGELGEVING EN HANDHAVING

4.1 De maximaal toegelaten snelheden vereenvoudigen en eenduidiger maken

De werkgroep beveelt aan om het snelheidsbeleid in Vlaanderen te vereenvoudigen en eenduidiger te maken. Bij het bepalen van de maximaal toegelaten snelheid moet wegbeeld, omgeving van de weg en wegfunctie meer op elkaar afgesteld zijn.

OMSCHRIJVING

- De huidige regelgeving over de snelheidsregimes **binnen de bebouwde kom** kan worden voortgezet, met als algemene regel **50 km/u**.
- Bij een **2x2-weg met middenberm** wordt **90 km/u** als algemene regel aanbevolen. De huidige regel is 120 km/u. Door 90 km/u als algemene regel in te voeren, kunnen deze borden verdwijnen.
- Op **andere wegen buiten de bebouwde kom** wordt verder uitgegaan van **70 km/u** als algemene regel. Door 70 km/u als algemene stelregel te gebruiken, kunnen veel borden 70 km/u verdwijnen.
- **Afwijkingen naar boven of onder zijn mogelijk**, afhankelijk van het wegbeeld, omgeving en wegfunctie. Er wordt aanbevolen om voor de afwijkingen een duidelijke handleiding met uitzonderingsgronden op te stellen met eenduidige richtlijnen.
    - Bij het opstellen van deze richtlijnen moet men expliciet aandacht besteden aan de regelgeving tot het aanduiden van de 'bebouwde kom'. Deze regels dienen duidelijker en strikter omschreven te worden.
    - Ook moet de nodige aandacht gaan naar dynamisch snelheidsmanagement bij wegenwerken.
- De praktische toepassing van **afwijkingen** van de richtlijnen wordt **steeds in samenspraak met alle wegbeheerders** (gemeenten en gewest) **en de lokale politie** uitgevoerd. Deze samenspraak wordt georganiseerd op bovenlokaal niveau. Binnen eenzelfde regio wordt zoveel mogelijk gestreefd naar uniformiteit en homogeniteit.
    - Het middel van samenspraak, ook met de lokale politie, dient als instrument om te komen tot zoveel mogelijk overeenstemming over de beleidsniveaus heen. Indien wegbeheerders willen afwijken van de richtlijnen, dan moet dat duidelijk gemotiveerd worden. Bij een ongemotiveerde afwijking kan een beroep gedaan worden op de gouverneur om deze beslissing te schorsen.
- Er wordt ten zeerste aanbevolen dat **gemeentelijk personeel en verkeersdiensten van de lokale politie** zich laten **bijscholen** met betrekking tot verkeersreglementering in het bijzonder maar ook

verkeerskunde in het algemeen. Aangepaste vormingen moeten aangeboden worden. Een verplichting tot vorming is niet wenselijk.

DOELSTELLING

Een hogere leesbaarheid van de weg kan ertoe bijdragen dat er een groter draagvlak ontstaat voor de verkeersregels en opgelegde snelheidslimieten meer gerespecteerd worden. Door de leesbaarheid van het wegennetwerk te verhogen wordt ook de rijtaak van de bestuurders verlicht en kan het aantal verkeersongevallen verminderd worden.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid, wegbeheerders (AWV, steden en gemeenten), lokale en federale politie, openbaar ministerie.

Andere mogelijke betrokkenen

Opleidingscentra, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, politiescholen.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- opstellen van richtlijnen over de maximaal toegelaten snelheid. Timing zal samenhangen met deze van aanbeveling 3.6.;
- implementatie van de richtlijnen door de wegbeheerders;
- aanbieden van voldoende vormingsmogelijkheden over verkeersreglementering en verkeerskunde.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie:

Overleg tussen de verschillende wegbeheerders om tot zoveel mogelijk overeenstemming te komen tussen de verschillende beleidsniveaus in Vlaanderen.

4.2 Overtredingen digitaal vaststellen en verwerken

De werkgroep beveelt aan om materiële bewijzen van overtredingen door middel van digitale automatisch werkende toestellen aan te leveren. Daarnaast beveelt de werkgroep aan om die digitaal vastgestelde inbreuken te verwerken in de gewestelijke verwerkingscentra, in de mate dat de bijzondere bewijskracht behouden kan blijven.

OMSCHRIJVING

Bij de handhaving van de geregionaliseerde bevoegdheden (snelheid, …) moet verder ingezet worden op de **vervanging van analoge camera's door digitale camera's**. Digitale camera's laten toe om overtredingen sneller uit te lezen, terwijl een centrale verwerking in de gewestelijke verwerkingscentra sneller verloopt dan verbalisering door de lokale politiediensten. Dit alles laat toe om meer voertuigen te controleren en te verbaliseren, wat bijdraagt tot een verhoging van de objectieve pakkans.

De **gewestelijke verwerkingscentra van de geïntegreerde politie** bieden reeds de nodige ondersteuning bij de verwerking van de digitale vaststellingen. Er kan overwogen worden welke taken door administratieve krachten uitgevoerd kunnen worden. Bij de aankoop van de camera's moet men ook rekening houden met een vlotte communicatie (verbinding en software) tussen de toestellen en de verwerkingseenheden. Idealiter bestaat er een **beveiligde elektronische gegevensoverdracht** van de digitale vaste camera's naar de gewestelijke verwerkingscentra van de geïntegreerde politie. Er moeten ook **goede afspraken** gemaakt worden **met de FOD Economie Dienst Metrologie en met het openbaar ministerie**, om de bijzondere bewijskracht (tot bewijs van het tegendeel) van de vaststellingen te behouden.

Een **bredere toepassing van het bestaande systeem van trajectcontrole** op gewest- en lokale wegen moet in de toekomst zeker overwogen worden en op korte termijn verder onderzocht worden.

Elke nieuwe vorm van handhaving of invoering ervan op een specifieke locatie moet vergezeld worden van een actieve communicatie. Deze communicatie dient als ondersteuning van de acties om (snelheids)inbreuken effectief te voorkomen en draagt bij tot een **verhoging van het maatschappelijk draagvlak**. Controles en campagnes moeten daarom steeds op elkaar afgestemd worden.

DOELSTELLING

Een verhoging van de objectieve pakkans, wat op zijn beurt het verkeersgedrag gunstig kan beïnvloeden. Een doorgedreven digitalisering (mits duidelijke garanties voor respect van privacy) maakt ook een gerichtere aanpak van recidivisten mogelijk.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid, federale en lokale politie, lokale overheden, openbaar ministerie.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- verdere vervanging van analoge camera's door digitale camera's (al in uitvoering);
- centrale verwerking van de overtredingen in de gewestelijke verwerkingscentra met een vlotte communicatie tussen de camera's en de verwerkende eenheden (kan op korte termijn aangezien de geïntegreerde politie nu reeds drie centrale verwerkingseenheden heeft en reeds met bepaalde politiezones overeenkomsten in die zin heeft gemaakt);
- verdere uitbreiding van de trajectcontrole, ook naar gewest- en lokale wegen.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Elke vorm van handhaving moet gepaard gaan met een uitgebreide en actieve communicatie.
- De gewestelijke verwerkingscentra van de geïntegreerde politie moeten kunnen beschikken over voldoende capaciteit om het aantal vaststellingen te kunnen verwerken.

4.3 Werk maken van een operationele, centrale databank voor verkeersinbreuken

De werkgroep beveelt aan om gebruik te maken van een centrale databank waarin alle verkeers- en verwante misdrijven gekend zijn. Dergelijke databank is een eerste vereiste voor een betere aanpak van recidivisten. Daarnaast kan ze een onderscheid maken naar verkeersinbreuken die onder regionale dan wel federale bevoegdheden vallen en kan ze gebruikt worden voor onderzoeksdoeleinden.

OMSCHRIJVING

Reeds nu worden alle gegevens van alle verkeersmisdrijven en verwante misdrijven die op de politieparketten verwerkt worden, centraal opgeslagen in één **databank 'Mach'**. De werkgroep raadt aan deze databank, die reeds de gegevens van de politie bevat, te **verrijken met de gegevens van alle inspectiediensten** die verkeers- en vervoersmisdrijven vaststellen, ook dat type verkeers-en vervoersmisdrijven die nu door die inspectiediensten afgehandeld worden zonder tussenkomst van de parketten (onmiddellijke inningen).

Een centrale databank is een **eerste vereiste voor een verdere aanpak naar recidive bestuurders**. Voor de onmiddellijke inningen moet er rekening mee gehouden worden dat voor overtredingen van de eerste, tweede en derde graad een betaling van wie dan ook aanvaard wordt, zonder dat nagegaan wordt wie effectief de overtreding beging. Daarom is het aangeraden voorlopig slechts voor overtredingen vanaf de derde graad een recidivebehandeling op te starten en na te gaan wie de bestuurder is.

Voor de overtredingen waarvoor het gewest bevoegd wordt, kunnen afspraken gemaakt worden met het openbaar ministerie om gebruik te maken van de databank om die recidivisten te sanctioneren, los van wie de vorige inbreuk vaststelde en/of sanctioneerde. Het gewest kan dan alternatieve maatregelen opleggen voor de bevoegdheden waarvoor zij bevoegd is.

Communicatie is essentieel bij de aanpak en preventie van recidive gedrag. Bij het versturen van een onmiddellijke inning voor een (herhaalde) overtreding, moet de bestuurder/eigenaar van het voertuig vooraf verwittigd worden over mogelijke gevolgen bij verdere overtredingen.

Daarnaast garandeert een centrale databank **uniformiteit van de verzamelde statistieken**. De databank kan daarom ook gebruikt worden voor onderzoeksdoeleinden. Op basis van de verzamelde gegevens kunnen indicatoren worden opgesteld over het aantal vaststellingen en vervolgingen om zo evoluties in de verkeersveiligheid na te gaan.

Daarnaast kan de databank een **onderscheid** maken naar verkeersinbreuken die onder **regionale dan wel federale bevoegdheden** vallen. Daardoor kunnen

opbrengsten efficiënt worden verdeeld tussen overheden.

DOELSTELLING

Er bestaat reeds lang de vraag om recidive bestuurders op een bijzondere wijze, eventueel met alternatieve of bijzonder zware straffen of maatregelen, aan te pakken. Het gebruik van één centrale databank is een eerste stap in de aanpak van deze bestuurders.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid, federale en lokale politie, openbaar ministerie (parket), FOD Justitie, federale en Vlaamse inspectiediensten.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- De databank bestaat al. Ze moet enkel verrijkt worden, waardoor dit op zeer korte termijn gerealiseerd kan worden. De timing is dus afhankelijk van het overleg tussen de verschillende betrokken actoren.
- Het openbaar ministerie en de Vlaamse overheid kunnen nu al overleggen:
    - vanaf welke frequentie binnen welke periode voor welke overtredingen een bijzondere aanpak voor recidive wenselijk is;
    - welke procedure (vrijwillig of dadelijk gedwongen) wenselijk is en welke partners voor de uitvoering aangesproken kunnen worden.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

Communicatie is van essentieel belang bij de aanpak en preventie van recidive gedrag.

4.4 Het beleid inzake ladingzekering optimaliseren

De werkgroep beveelt aan om het toekomstige Vlaamse beleid over ladingzekering af te stemmen op de meest recente versie van de *European best practice guidelines on cargo securing for road transport*. Ladingverlies beperkt zich echter niet tot de transportsector. Daarom kan ook het brede publiek geïnformeerd en gesensibiliseerd worden over het correct zekeren van lading.

OMSCHRIJVING

Als basis voor een gewestelijk beleid rond ladingbeveiliging stelt de werkgroep voor steeds de meest recente versie van de *European best practice guidelines on cargo securing for road transport* te gebruiken. Deze richtlijnen zijn van toepassing op **voertuigen waarvoor een rijbewijs categorie C** vereist is. Door zich te baseren op een internationale standaard wordt meer uniformiteit over de gewest- en landsgrenzen bereikt.

Naast het eigenlijke vervoer verdient ook de problematiek van de **medeverantwoordelijkheid van verladers en opdrachtgevers** op het vlak van ladingzekering de nodige aandacht. Verladers en opdrachtgevers moeten onder andere goederen voorzien van een voldoende stevige transportverpakking die zekering van de goederen toelaat. De opdrachtgever en/of verlader moet ook voldoende info verstrekken over bepaalde zaken zoals de aard van de goederen, verpakking en gewicht om de keuze van een geschikt voertuig en geschikte zekeringsmiddelen toe te laten. Net zoals bij het aslastendecreet moet deze medeverantwoordelijkheid voldoende duidelijk in de gewestelijke regelgeving verankerd worden om het beleid te kunnen laten slagen in de praktijk.

Opdat de regels voor ladingzekering ook effectief zouden worden nageleefd, moet men beschikken over een effectief handhavingsbeleid. Daarvoor zijn een **goede opleiding en uitrusting van de Vlaamse controlediensten** van primordiaal belang. Ook overleg tussen de Vlaamse controlediensten, politie, openbaar ministerie en de vervoersector over de wijze van vaststelling en vervolging dragen bij tot de slaagkansen van de naleving van het gewestelijke beleid over ladingzekering.

Nieuwe expliciete wettelijke regels voor vervoer van goederen waarvoor geen rijbewijs C verplicht is, lijkt de werkgroep **niet opportuun**. **Wel** kunnen hiervoor de nodige **sensibilisatie- en communicatie-acties** opgezet worden. In eerste instantie moet deze sensibilisatie gericht zijn naar vervoer in het kader van een handels- of beroepsactiviteit. In een tweede instantie kan het brede publiek geïnformeerd worden over ladingzekering bij occasioneel vervoer van goederen.

DOELSTELLING

Een homogener controlepakket zodat de naleving van de wettelijke verplichtingen voor goederentransporten beter kan worden gehandhaafd. Wanneer ook de lading bij

particulieren beter wordt verzekerd, kunnen mogelijke ongevallen hiermee vermeden worden.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid, vervoerssector, politie en parket.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- een Vlaams beleid uitwerken met bijzondere aandacht voor de medeverantwoordelijkheid van verladers en opdrachtgevers;
- bij elke wijziging in de reglementering een overgangstermijn voorzien, zodat de ondernemingen zich kunnen aanpassen;
- goede opleiding en uitrusting van de Vlaamse controlediensten voorzien;
- een sensibilisatiestrategie uitwerken voor een goede ladingzekering bij voertuigen, waarvoor geen rijbewijs categorie C vereist is.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- belang van gedeelde verantwoordelijkheid: vervoerssector, verladers en opdrachtgevers, alsook het bredere goederenvervoer, al dan niet voor commerciële doeleinden;
- overleg tussen de Vlaamse controlediensten, politie, parket en de vervoersector over de wijze van vaststelling en vervolging.

4.5 Een intergewestelijke samenwerking uitbouwen voor vervoer van gevaarlijke stoffen

De werkgroep beveelt aan om met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen de bestaande expertise te consolideren via een intergewestelijke samenwerking. Het gevoerde beleid en de controles die zullen worden uitgevoerd moeten gekaderd worden binnen een groter geheel om zo te passen in een breder handhavingsbeleid dat de verkeersveiligheid ten goede komt.

OMSCHRIJVING

Op beleidsniveau wordt erkend dat de **huidige expertise** in België **geconsolideerd** moet worden **via een intergewestelijke samenwerking**. Op die manier is de gecoördineerde vertegenwoordiging van de gewesten bij de internationale instellingen (UNECE en EU) gegarandeerd.

De uitwerking van nieuwe regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen zal weinig winst opleveren, ook al omdat de internationale wetgeving hierover weinig beleidsruimte laat. Daarom wordt aanbevolen om **vooral in te zetten op de controlebevoegdheid van de gewesten**. Die bevoegdheid moet aangegrepen worden om de controles op het terrein coherenter te organiseren. Het huidige *Actieplan betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten met het oog op de coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer over de weg* moet daarom geactualiseerd worden aan de nieuwe bevoegdheden van de gewesten.

Bij de controles moet gekeken worden naar het grotere geheel waarbinnen deze controles kunnen worden gekaderd. Zo kan gezocht worden naar **synergiën met andere gewestelijke controlebevoegdheden** zoals de controle op ladingzekering, uitzonderlijk vervoer enzovoort. Door afstemming te zoeken met andere domeinen, kan deze materie op het gebied van verkeersveiligheid een meerwaarde betekenen.

Een structureel overleg tussen de verschillende regelgevende- en controlediensten, politie, vervoersector, industrie en openbaar ministerie zal ook bijdragen aan het naleven van de regelgeving.

Om de controles verder te optimaliseren, moet de expertise op beleidsniveau voldoende doorstromen naar de controlediensten op het terrein. Die controlediensten moeten omkaderd worden met een **degelijke opleiding** om hen vertrouwd te maken met deze specifieke en ingewikkelde materie.

DOELSTELLING

Een homogener controlepakket zodat de naleving van de wettelijke verplichtingen voor goederentransporten beter kan worden gehandhaafd.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

De Vlaamse overheid, vervoerssector, chemische industrie, inspectiediensten, politiediensten, openbaar ministerie, federale overheid en andere gewesten.

Andere mogelijke betrokkenen

Keuringsinstellingen, opleidingsinstellingen, examencentra.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing:

- de aanpassing van het *Actieplan betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten met het oog op de coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer over de weg* (dit kan vrij snel gebeuren);
- de implementatie van deze controlebevoegdheid bij de andere (weg)controles op het terrein.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie:

- Bij een wijziging in regelgeving moeten middelen worden uitgetrokken voor de communicatie van de nieuwe regelgeving. Er kan ook nood zijn aan een budget voor sensibilisering. Er moeten ook middelen voorzien worden voor de opleiding van de inspectie- en controlediensten.
- Een coherent controle- en veiligheidsbeleid veronderstelt een gezamenlijke aanpak van alle actoren samen van bij het begin.

4.6 Handhaving van uitzonderlijk vervoer uitwerken tot een homogeen controlepakket

De werkgroep beveelt aan om de overdracht van de regelgeving betreffende uitzonderlijk vervoer te laten bijdragen tot een homogener controlepakket zodat de naleving van de wettelijke verplichtingen voor goederentransporten beter kan worden gehandhaafd. Daarenboven laat de bevoegdheid ook toe om de regelgeving in overeenstemming te brengen met de Vlaamse weginfrastructuur.

OMSCHRIJVING

Op beleidsniveau laat deze regelgeving toe om te streven naar een **betere samenhang tussen regelgeving en de infrastructuur**. Het Vlaamse gewest wenst immers de routes systematisch te verschuiven naar wegen in een hogere categorie. Bij infrastructuurwerken moet er dan ook rekening gehouden worden dat op deze wegen de doortocht gevrijwaard blijft.

De **weginfrastructuur kan ondersteund worden door andere modi**, waarbij zeevaart en binnenvaart, voor sommige extreme ondeelbare ladingen ook een economisch valabel alternatief vormen voor het uitzonderlijk vervoer via de weg. Een vlotte verbinding tussen beide modi kan daaraan bijdragen en zo een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

De regelgeving over uitzonderlijk vervoer draagt ook bij tot een **homogener controlepakket**, zodat de wetgeving op goederentransporten beter kan worden gehandhaafd. Door integratie met de overige gewestelijke controlebevoegdheden kan op het terrein efficiënter worden gecontroleerd.

Een **uniek loket** (gecoördineerd door een intergewestelijke samenwerking) kan bijdragen aan de efficiëntie van de controles op het terrein. In dit loket kunnen gebruikers (kraanverhuur, transport van constructiematerialen en landbouwvoertuigen, …) en de vervoerssector vergunningen aanvragen en kunnen alle stakeholders, waaronder de controlediensten, ook alle informatie digitaal opvragen.

De **kwaliteit van de opleiding tot begeleider moet bewaakt worden** zodat een relevante opleiding kan worden gevolgd alvorens men een vergunning van begeleider kan ontvangen.

DOELSTELLING

Een homogener controlepakket zodat de naleving van de wettelijke verplichtingen voor goederentransporten beter kan worden gehandhaafd.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid, vervoerssector, Agoria, politie, openbaar ministerie en andere gewesten.

UITVOERING

Belangrijkste stappen inclusief timing

- Wordt besproken in de werkgroep onder voorzitterschap van AWV en secretariaat van BMV met als belangrijkste richtpunt het verzekeren van de continuïteit van de aflevering van de vergunningen, en optimalisatie van de opleiding en erkenning van de begeleiding.
- Middelen en noden moeten bekeken worden in het kader van een optimalisatie van het aanvraagsysteem en aanpassing aan de gewestelijke retributies.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

Bij een wijziging in regelgeving moeten middelen worden uitgetrokken voor de communicatie van de nieuwe regelgeving. Er kan ook nood zijn aan een budget voor sensibilisering. Er moeten tot slot ook middelen voorzien worden voor de opleiding van de controlediensten en begeleiders van het uitzonderlijk vervoer.

ENGAGEMENT:
EDUCATIE, SENSIBILISATIE EN BETROKKENHEID

5.1 Actief, algemeen en doelgroepgericht sensibiliseren

De werkgroep beveelt aan om sensibilisatie-initiatieven op een wetenschappelijk onderbouwde, actieve en integrale manier aan te pakken, waarbij

- **sensibilisatie-initiatieven gebaseerd zijn op een grondige analyse van de problematiek;**
- **alle relevante media, actoren en intermediairen worden ingeschakeld volgens de doelgroep(en) die men wil bereiken;**
- **sensibilisatie niet los wordt beschouwd van andere maatregelen zoals educatie, handhaving en engineering;**
- **sensibilisatie inzake verkeersveiligheid waar mogelijk systematisch wordt verbonden aan nauw verwante thema's zoals duurzame mobiliteit, volksgezondheid en milieu;**
- **sensibilisatie-initiatieven systematisch worden geëvalueerd.**

OMSCHRIJVING

De regionalisering geeft Vlaanderen de kans om de aanpak inzake sensibilisatie verder toe te spitsen op de eigen noden en wensen, waarbij het de vrijheid heeft om de thema's en de doelstellingen van de communicatie autonoom te bepalen. Een **systematische en wetenschappelijk onderbouwde aanpak** van sensibilisatie-initiatieven zoals aanbevolen door diverse internationale instanties geeft meer garanties op een efficiënte besteding van de schaarse middelen.

Deze aanpak omvat onder meer:

- een grondige probleemanalyse (ongevallenstatistieken, gedragsindicatoren, beïnvloedende factoren …) om het thema en de doelstelling(en) van de sensibilisatie te bepalen;
- een nauwkeurige doelgroepafbakening op basis van voorgaande analyse en segmentatie volgens predisposities (voorkennis, attitudes, gedragsdeterminanten), mediagebruik en socio-demografische variabelen;
- een wetenschappelijk onderbouwde strategiebepaling volgens de operationele doelstellingen, de kenmerken van de doelgroep en de te beïnvloeden gedragsdeterminanten;
- een grondige proces- en effectevaluatie en rapportering van de resultaten, teneinde de strategie verder te verfijnen en de slaagkansen van toekomstige initiatieven te vergroten.

Die basisprincipes moeten systematisch gehanteerd worden bij het plannen en realiseren van sensibilisatie-initiatieven en de inspanningen en middelen moeten prioritair gericht worden op de meest ernstige vormen van risicogedrag. De

doelgroepen en de mogelijke aanpak zijn voortdurend in evolutie en hangen samen met de evolutie van risicofactoren en risicogedrag. Probleemanalyse en strategiebepaling zijn dus een continu proces.

De werkgroep benadrukt verder de volgende aandachtspunten:

- Boodschappen moeten duidelijk, relevant, geloofwaardig en realistisch zijn voor de betrokken doelgroep(en), waarbij rekening wordt gehouden met informatievraag en -aanbod en met het mediagebruik van de doelgroep(en).
- De combinatie van massamedia en sociale media met 'below the line'-communicatie en terreinacties waarbij individuen rechtstreeks worden aangesproken.
- Communiceren op een eigentijdse, open en interactieve manier: vlot, informerend, niet-schools en niet-moraliserend.
- Op radio en tv structureel meer zendtijd vrijmaken voor verkeersveiligheidsboodschappen, op momenten met hoge luister-/kijkdichtheid, met cross-mediale vertaling naar specifieke doelgroepen en kanalen (zowel online als offline).
- Verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit liften mee in bestaande radio- en tv-producties en het engagement van programmaverantwoordelijken vragen via een charter, met nadruk op hun voorbeeldrol naar het grote publiek toe.
- Informatie en sensibilisatie over verkeersveiligheid altijd gratis ter beschikking stellen.

DOELSTELLING

De efficiëntie van sensibilisatie-initiatieven en bijgevolg ook hun effect op de verkeersveiligheid vergroten door de kennis, de attitudes en het gedrag van zowel specifieke doelgroepen als het algemene publiek op een systematische, wetenschappelijk onderbouwde en geïntegreerde manier te beïnvloeden.

BETROKKENEN

- Verantwoordelijke overheden: Vlaamse overheid, beleidsdomein MOW.
- Overheden met belendende bevoegheden: Vlaamse overheid beleidsdomeinen Onderwijs (OV), Leefmilieu (LNE), Welzijn (WVG), Cultuur (CJSM); federale overheid-FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Binnenlandse Zaken, FOD Justitie.
- Kenniscentra verkeersveiligheid en mobiliteit.
- Communicatoren en facilitatoren: verkeersveiligheids- en mobiliteitsorganisaties, lagere overheden (provincies en gemeenten), federale en lokale politie, middenveldorganisaties, de media.
- Aanvragers en mobilisatoren: lagere overheden en het brede maatschappelijke middenveld.

UITVOERING

- Probleemanalyse en vastleggen van de doelstellingen – vanaf 2014, met jaarlijkse update op basis van ongevallenstatistieken en gedragsindicatoren voor Vlaanderen.
- Ontwikkelen van een doelgroepenmatrix op basis van de probleemanalyse – vanaf 2014, met een jaarlijkse update.
- Strategiebepaling op basis van de probleemanalyse en de doelgroepenmatrix - vanaf 2014, met een jaarlijkse update.
- Identificatie en taakverdeling van de te betrekken actoren op basis van de doelgroepenmatrix – doorlopend vanaf 2014.
- Creatie van een wettelijk faciliterend kader voor het maatschappelijk middenveld (projectsubsidies/actieprogramma's) – 2014.
- Creatie van een overlegplatform inclusief coördinator als relais tussen de aanvragers/inrichters en andere betrokken partijen – 2014.
- Afspraken met de media (vaste programmatie + charter) – 2014.
- Evaluatierapportering van alle genomen initiatieven – jaarlijks vanaf 2015.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Beschikbaarheid van voldoende middelen (zie aanbeveling 1.3).
- Beschikbaarheid van wetenschappelijke data en ondersteuning via het kenniscentrum (zie aanbeveling 6.2).

5.2 Het systeem van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie verder uitbouwen en optimaliseren

De werkgroep beveelt aan om het systeem van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) verder uit te bouwen en te optimaliseren, zowel binnen het reguliere onderwijs als erbuiten, met specifieke programma's en resultaatsgebonden doelstellingen op het vlak van praktische vaardigheden, attitudes en kennis voor elke leeftijdsgroep, elk type weggebruiker en elke vervoersmodus.

OMSCHRIJVING

Deze aanbeveling omvat:

- In het basisonderwijs: het benadrukken in de eindtermen van het aanleren van de **praktische vaardigheden** in realistische omgevingen en de daarbij horende attitudes voor voetgangers, fietsers, autopassagiers en buspassagiers, samen met een kritische houding ten aanzien van de verschillende vervoersmodi.
- In het secundair onderwijs: het structureel en in belangrijke mate **inbedden van VME** op school- en klasniveau via de eindtermen en leerplandoelen, zodat er verplicht aandacht gaat naar het bijbrengen van kennis, attitudes en praktische vaardigheden voor voetgangers, fietsers, autopassagiers en buspassagiers in de eerste graad, eventueel aangevuld met bromfietsers in de tweede graad en met autobestuurders in de derde graad, alsook naar een kritische houding ten aanzien van de verschillende vervoersmodi.
- Als basis voor en opvolging na de rijopleiding: VME moet de basis leggen voor de hogere orde vaardigheden uit de Goals for Driver Education (GDE)-matrix en een bindmiddel zijn tussen theorie en praktijk en na het behalen van het rijbewijs aangepast verdergezet worden.
- In het pedagogisch hoger onderwijs: VME verankeren in de lerarenopleiding, waarbij wordt aangebracht hoe dit onderwerp op een praktijkgerichte manier aan bod kan komen binnen de verschillende onderwijsniveaus.
- In de vakbekwaamheidsopleiding: kwaliteitsnormering en kwaliteitsopvolging van het aanbod.
- Buiten het reguliere onderwijs:
  - Het verder uitbreiden en promoten van het aanbod aan educatieve projecten, opleidingen en vormingscursussen voor elke leeftijdsgroep, elk type weggebruiker en elke vervoersmodus en dit via alle voor de doelgroep relevante aanbieders en intermediaire kanalen.
  - Het vergroten van de aandacht voor de educatieve dimensie binnen het strafbeleid (verkeersklassen, vormingen in het kader van de alternatieve

straffen …).

Hierbij gelden de volgende basisprincipes:

- Contextgebonden VME resultaatsgebonden maken in de hele leerlijn op school (basisonderwijs en alle graden van het secundair onderwijs)
- Doelgroepgerichte aanpak: het verder invullen van de '**levenslange leerlijn**' voor doelgroepen en contexten waar momenteel nog hiaten bestaan of die specifieke risico's lopen, met aandacht voor diversifiëring van het aanbod en het inschakelen van doelgroepspecifieke aanbieders en intermediaire kanalen (bv. middenveldorganisaties, werkgevers …) en in het bijzonder:
  - werk maken van specifieke programma's per leeftijdscategorie voor die domeinen waarin jongeren risicovol verkeersgedrag vertonen met aandacht voor:
    - inzicht in risico's en de gevolgen van onverantwoord verkeersgedrag;
    - zelfbewustzijn, zelfreflectie en zelfstandigheid;
    - het ontwikkelen van strategisch en tactisch verkeersinzicht vanuit hun eigen deelname aan het verkeer;
    - een efficiënte ondersteuning door middel van moderne media;
    - een deskundige begeleiding zodat leerkrachten de kans krijgen om te groeien in de specifiek voor deze opdracht nodige didactische competenties;
  - in de 'vervolmakingsfase', na het behalen van het rijbewijs:
    - voorzien in een opvolging van de nieuwe bestuurders
    - diegenen die opvallen door een onaangepast verkeersgedrag (rijden onder invloed, frequente snelheidsovertredingen, agressief of asociaal rijgedrag …) doorverwijzen voor het volgen van een specifieke leermaatregel (cfr. aanbeveling 2.9). De lesgevers die dit begeleiden, verwerven de nodige kennis en vaardigheden voor deze belangrijke opdracht.
- Levenslang leren (verticale leerlijn): uitbouwen van een structureel aanbod waarbij verkeersdeelnemers op elk moment van hun levensloop worden bereikt met een aan hun situatie en verplaatsingsmodus aangepast aanbod aan educatie en vorming, zowel binnen als buiten het reguliere onderwijskader.
- Kwaliteitszorg: het bepalen van kwaliteitsnormen waaraan elk VME-aanbod moet voldoen om in aanmerking te komen voor gebruik binnen een VME-traject, zowel inhoudelijk als qua methodologie.

DOELSTELLING

Alle verkeersdeelnemers op elke leeftijd en in elke situatie de nodige en gepaste educatie, vorming en voorlichting bieden om zich veilig te kunnen verplaatsen en zich

verkeersveilig te gedragen tegenover andere gebruikers van de publieke ruimte. Met de nadruk op inzicht in de eigen mogelijkheden en beperkingen en in die van de andere weggebruikers, kennis van de gevolgen van risicogedrag, correcte risicoperceptie en lage risico-acceptatie. Dit wordt op alle leeftijden aangeleerd en/of gecorrigeerd via een verticale leerlijn VME, binnen het onderwijs (basis en secundair) en ver daarbuiten (ervaringsfase, levenslang leren).

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid (beleidsdomeinen MOW en OV), Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de onderwijsnetten en -koepels, provinciale en lokale overheden, opleidings- en vormingsorganisaties, middenveldorganisaties, federale en lokale politie, FOD Justitie, preventiediensten.

Andere mogelijke betrokkenen

Politie, FOD Justitie, federaties van erkende rijscholen en rijschoollesgevers, BIVV, externe experten, werkgeversorganisaties, sectorfederaties, bedrijven, preventiediensten, diensten voor gezondheidszorg, mutualiteiten, verzekeraars.

UITVOERING

Korte termijn (2014-2015)

- Aanpassing van de eindtermen en de leerplandoelen voor het basis- en secundair onderwijs (vertaling van eindtermen in resultaatsgebonden doelstellingen/competenties).
- Aanpassing van het curriculum voor de lerarenopleiding.
- Activeren van relevante aanbieders en relaiskanalen buiten het onderwijs.
- Bepalen van kwaliteitsnormen voor het VME-aanbod.
- Bepalen van een sluitend juridisch kader voor verkeersklassen in het kader van alternatieve straffen (leermaatregelen) en vormingsklassen voor volwassenen.
- Uitwerking van specifieke leerdoelstellingen per leeftijdscategorie in functie van de beoogde GDE-doelstellingen.
- Uitwerking van een aanbod ‘Levenslang leren’.

Middellange termijn (vanaf 2016)

- Uitwerking van leermaatregelen binnen het kader van de gefaseerde rijopleiding.

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

- Opname van VME in de hervorming van het secundair onderwijs.
- Bijkomende en structurele inspanningen van het departement Onderwijs, de onderwijsnetten en de pedagogische begeleidingsdiensten, tot en met individuele scholen (curriculum en visie op pedagogisch traject op schoolniveau).
- Een systeem in samenwerking met 'handhaving en justitie' dat de mogelijkheid voorziet voor leermaatregelen als gevolg van significante overtredingen/gedragingen in het verkeer.

5.3 Een platform oprichten ter ondersteuning van sensibilisatie- en educatieve initiatieven

De werkgroep beveelt aan om een actief, neutraal platform uit te bouwen ter ondersteuning van sensibilisatie-initiatieven. Het platform groepeert het bestaande aanbod, inspireert, bundelt expertise, stimuleert overleg en geeft goede praktijkvoorbeelden en tips volgens een duidelijke doelgroepenmatrix. Het platform is laagdrempelig, gratis en maximaal toegankelijk, in het bijzonder voor lokale verenigingen en individuele burgers.

OMSCHRIJVING

Vertrekkende van de notie van burgerschapseducatie draagt verkeers- en mobiliteitseducatie niet alleen bij tot het wijzigen van onveilig verkeersgedrag, maar ook tot het **vormen van burgers**. Door te vertrekken van de input van burgers/weggebruikers en door initiatieven van onderuit te ondersteunen als aanvulling op het aansturen van bovenaf, stijgt de betrokkenheid. Die participatie zorgt voor een bloei van lokale en kleine initiatieven en een **vergroting van het lokale draagvlak** en sluit aan bij het idee dat elke burger zijn verantwoordelijkheid en engagement voor mobiliteit en verkeersveiligheid moet kunnen opnemen. Bovendien ontstaat zo de broodnodige ruimte voor experiment.

Door de aanwezige expertise ter beschikking te stellen van lokale organisaties kan ook op lokaal vlak op een transparante en kostenefficiënte manier gewerkt worden aan kwaliteitsvolle projecten. Door de output van geslaagde acties achteraf ook weer via dit platform beschikbaar te stellen, kan het rendement van de gevoerde acties verder vergroot worden. Een voorbeeld is de Toolkit Permanente Verkeerseducatie die in Nederland door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) wordt beheerd. Een aandachtspunt is evenwel om waakzaam te zijn dat dit platform geen statische webwinkel wordt en dat er coherentie is met de organisatie en de aanpak zoals die beschreven wordt in de aanbeveling rond sensibilisatie.

DOELSTELLING

- De doorstroming van ideeën, projecten en initiatieven inzake sensibilisatie van de basis naar de top en omgekeerd activeren, inspireren en faciliteren.
- Burgers en lokale verenigingen informeren over begeleidingsmogelijkheden, goede praktijkvoorbeelden, methodieken en instrumenten die bijdragen tot een kwaliteitsvolle uitwerking en uitvoering van sensibilisatie-initiatieven.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

- Alle actoren die werken aan sensibilisatie-initiatieven en die zoeken naar een kwaliteitsvolle voorbereiding, uitvoering, evaluatie en bijsturing ervan.
- Burgers in een actief burgerschap (burgers die activiteiten, bewegingen of verenigingen beheren die een autonome positie innemen tussen de privésfeer, de profitsector (markt) en de overheden).
- Het ruime middenveld.
- Onderzoeks- en kenniscentra.
- Betrokken overheidsinstanties.

UITVOERING

Korte termijn (2014-2015)

- De nodige middelen beschikbaar stellen om een onafhankelijke en kwaliteitsvolle werking uit te bouwen ter versterking van het reguliere aanbod.
- De creatie van het platform met de functies zoals hierboven omschreven.
- Aanduiding van een coördinator.

Middellange termijn (vanaf 2016)

- Een continu verbeteringstraject (planning, uitvoering, evaluatie, bijsturing).

Noodzakelijke voorwaarden voor realisatie

De politieke wil om een **coherent beleid** uit te bouwen die ruimte laat voor initiatief vanuit een maatschappelijke beweging en actief burgerschap. Dat betekent ook een beperkte institutionalisering én een 'cliëntgerichte' aanpak.

EVALUATION:
EVALUATIE EN MONITORING

6.1 De ongevallenregistratie en gegevensontsluiting verbeteren

De werkgroep beveelt aan om bij te dragen tot de verbetering van de kwaliteit van de ongevallenregistratie en toe te zien op de efficiënte ontsluiting van deze gegevens gezien hun cruciale belang voor de evaluatie en monitoring van de verkeersveiligheid.

OMSCHRIJVING

De ongevallenregistratie blijft zich ook na de zesde staatshervorming grotendeels op het federale niveau afspelen. De zesde staatshervorming zal hierop dan ook geen rechtstreekse invloed hebben. Desondanks is dit een belangrijk aandachtspunt, aangezien de meeste onderzoeks- en monitoringtaken inzake verkeersveiligheid gebruik maken van deze ongevalgegevens. De betrouwbaarheid van de resultaten en conclusies wordt dan ook in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de inputgegevens. Aangezien deze resultaten en conclusies gebruikt worden om het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid te ondersteunen en te sturen, kan **het belang van een goede kwaliteit van de basisgegevens** niet voldoende worden onderstreept.

Aandachtspunten inzake ongevallenregistratie waarop in de toekomst verder gefocust zou moeten worden, hebben te maken met:

- de kwaliteit van de opgenomen gegevens, wat samenhangt met de wijze van registreren en de kwaliteit van de registratie;
- de snelheid waarmee en de wijze waarop gegevens beschikbaar worden gesteld voor gebruikers;
- het toevoegen van betrouwbare en voldoende gedetailleerde locatiegegevens aan de ongevallendata;
- het koppelen van ongevalleninformatie en ziekenhuisgegevens;
- het verwerken van de grafische informatie uit de ongevalsschets uit het PV in de ongevallendatabase.

De Vlaamse overheid heeft, gegeven haar groeiende bevoegdheden en haar ambities inzake verkeersveiligheid, een belang bij het realiseren van deze aandachtspunten. Zij kan van haar bevoegdheden gebruik maken om de realisatie ervan te faciliteren via overleg met het federale niveau of door het ondersteunen van pilootprojecten.

DOELSTELLING

Het verbeteren en uitbreiden van de ongevallendata die gebruikt worden als inputgegevens voor verkeersveiligheidsonderzoek en –evaluatie, en het versnellen van de ontsluiting ervan, kan leiden tot een snellere en meer accurate weergave van probleemevoluties en de identificatie van probleemvelden en –locaties zodat

beleidsmaatregelen sneller kunnen worden uitgewerkt en geëvalueerd.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Federale en lokale politie, FOD Economie (ADSEI), Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), onderzoeksinstellingen (Steunpunt Verkeersveiligheid, BIVV, universiteiten ...), FOD Volksgezondheid, ziekenhuizen, federale, intergewestelijke en/of gewestelijke verkeersveiligheidsfora (zoals bv. het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en de Task Force Ongevallenregistratie en –analyse), betrokken actoren van de andere gewesten.

Andere mogelijke betrokkenen

Verzekeringsmaatschappijen

UITVOERING

De belangrijkste stappen in de verbetering van de ongevallenregistratie en de ontsluiting van gegevens worden hieronder kort beschreven. Er dient opgemerkt te worden dat er geen volgtijdelijkheid zit in deze stappen. Elke stap omvat een afgebakende verbetering die grotendeels onafhankelijk van andere stappen kan worden opgestart.

De kwaliteit van de opgenomen gegevens

Dit aandachtspunt heeft voornamelijk betrekking op de kwaliteit van de vatting van de ongevallengegevens op het terrein. Procedures, kwaliteitscontroles en opleiding dienen uitgewerkt of geoptimaliseerd te worden om een volledige en accurate vatting van de gegevens te waarborgen. Geleide en (gedeeltelijk) geautomatiseerde vatting van bepaalde gegevens kan hiertoe bijdragen. Een aandachtspunt is een goede ontsluiting of integratie van informatie die apart van de huidige flow (buiten ISLP) verzameld wordt.

De snelheid en de wijze van beschikbaarstellen van de gegevens voor relevante gebruikers

Er dient gestreefd te worden naar een snelle beschikbaarheid van zo compleet mogelijke ongevallengegevens om toe te laten vrij snel na de implementatie van beleids- of infrastructurele maatregelen te kunnen komen tot monitoring en (tussentijdse) evaluatie. Dit is een constant aandachtspunt dat niet los gezien kan worden van andere ontwikkelingen waarmee de politieagent te maken krijgt (zoals bv. de recente SALDUZ-wetgeving).

Hierbij dienen ook de bestaande aanvraagprocedures tot het bekomen van de gewenste data in vraag te worden gesteld. Maatregelen om de snelheid van terbeschikkingstelling van gegevens te verbeteren kunnen zowel betrekking hebben op

de keten tussen de vaststelling van de gegevens en de bundeling in een ongevallendatabase, als op de keten van de ongevallendatabase tot de ontvangst van de data bij de gebruiker. Voor wat betreft het eerste deel van deze keten dient er nagegaan te worden of bepaalde stappen van dataregistratie, -bundeling of -cleaning kunnen worden geïntegreerd of versneld, bv. via automatisatie. De doorlooptijd van het tweede deel van de keten kan onder meer versneld worden door de aanvraagprocedures te vereenvoudigen en te optimaliseren alsook door de gebruiksvriendelijkheid van het gebruikte dataformaat te verbeteren.

Het toevoegen van betrouwbare en voldoende gedetailleerde locatiegegevens aan ongevallen

Het op terrein vatten van locatiegegevens van ongevallen door middel van GPS- of andere technologische hulpmiddelen zou de nauwkeurigheid en snelheid van het ter beschikking komen van de gelokaliseerde definitieve ongevallengegevens kunnen verbeteren. Ook integratie van kaartmateriaal in het politionele communicatie- en dataverwerkingssysteem kan het lokalisatieproces vergemakkelijken. Deze middelen kunnen de huidige inzet in naverwerking en bijkomende bevraging aanzienlijk reduceren.

Het koppelen van ongevalleninformatie en ziekenhuisgegevens

Het systematisch koppelen van ongevalleninformatie aan ziekenhuisgegevens kan de beschikbare ongevallengegevens verder uitbreiden en kan zorgen voor een verbetering van de kwaliteit van welbepaalde geregistreerde gegevens. Zo is het bij de huidige ongevalsregistratie voor de vaststellende politieagent niet steeds evident om in te schatten of een verkeersslachtoffer lichtgewond dan wel zwaargewond is. Bij koppeling kunnen hiervoor medische criteria gehanteerd worden. Verder kan een koppeling onder meer helpen om de onderregistratie van verkeersongevallen (gedeeltelijk) aan te vullen, en om de relatie tussen ongevalskenmerken en –types en bepaalde vormen van letsels nader te kunnen bestuderen. De evaluatie van bestaande initiatieven op dit vlak zoals een eerder door het Steunpunt Verkeersveiligheid uitgevoerd pilootonderzoek en het onlangs opgestarte proefproject van het BIVV, kunnen nuttige input opleveren omtrent de mogelijkheden en aandachtspunten van een dergelijke koppeling.

Het verwerken van de grafische informatie uit de ongevalsschets uit het PV in de ongevallendatabase

Een protocol dient uitgewerkt te worden om deze informatie op een gestructureerde en gestandaardiseerde manier in de ongevallendatabase te integreren. Deze schets biedt onder meer nuttige informatie betreffende de voertuigmanoeuvres die tot het ongeval hebben geleid en de exacte plaats van het ongeval. In eerste instantie dient een pilootproject opgezet te worden om verder te specificeren hoe deze aanvulling precies in zijn werk kan gaan.

6.2 Verkeersveiligheidsindicatoren structureel monitoren en ontsluiten

De werkgroep beveelt aan om een structureel kader uit te bouwen voor de monitoring en ontsluiting van verkeersveiligheidsindicatoren. Verkeersveiligheidsindicatoren zijn graadmeters die de toestand van de verkeersveiligheid en de evoluties hiervan waarneembaar maken. Voorbeelden van indicatoren zijn gegevens uit gedragsmetingen betreffende rijden onder invloed, snelheid en het gebruik van beschermingsmiddelen, gegevens betreffende handhavingsinspanningen, gegevens betreffende de uitrusting van het gewestelijke en lokale wegennet enzovoort.

OMSCHRIJVING

Verkeersveiligheidsindicatoren kunnen gedefinieerd worden als **graadmeters die de toestand van de verkeersveiligheid en de evoluties hiervan waarneembaar maken**. Deze indicatoren trachten een kwantitatieve inschatting of weergave te maken van een complexe situatie of proces. Verkeersongevallen zijn een belangrijke, maar lang niet de enige relevante indicator voor verkeersonveiligheid. Enkele voorbeelden van aanvullende indicatoren zijn gegevens uit gedragsmetingen betreffende alcoholgebruik tijdens het rijden, snelheid en het gebruik van beschermingsmiddelen, gegevens betreffende handhavingsinspanningen, gegevens betreffende de uitrusting van het gewestelijke en lokale wegennet enzovoort.

Het grote voordeel van indicatoren is dat zij informatie opleveren die rechtstreeks **bruikbaar is voor de beleidsvoorbereiding, de beleidsuitvoering en de beleidsevaluatie**. Het is belangrijk dat de informatie over dergelijke indicatoren gebundeld wordt en beschikbaar wordt gesteld aan een zo groot mogelijke doelgroep van potentiële gebruikers die actief zijn in het werkveld van de verkeersveiligheid (bv. beleidsmakers, infrastructuurontwerpers, ontwikkelaars van verkeersveiligheidscampagnes, onderzoekers, belangenorganisaties …).

Hiervoor dient de Vlaamse overheid een **structureel en stabiel kader uit te bouwen** dat de continuïteit van de reeds bestaande monitoring garandeert, en er zorg voor draagt dat de verzameling van deze data gebeurt op een manier die de coherentie en compatibiliteit met andere databronnen of indicatoren waarborgt. De verantwoordelijkheid voor deze taken kan gebundeld worden binnen een op te richten kenniscentrum rond verkeersveiligheid, of aansluiten bij andere bestaande structuren of instellingen van verkeersveiligheidsonderzoek. De activiteiten van dit **kenniscentrum** omvatten zowel het zelf uitvoeren van veldonderzoek als het monitoren en integreren van diverse bestaande databronnen.

Het is tevens van belang dat ‘nieuwe’ kennisbehoeften duidelijk in beeld worden gebracht en dat hiervoor overeenkomstig een monitoringsysteem wordt opgezet. Dit aspect vertoont ook een onlosmakelijke relatie met de nieuwe bevoegdheden in het kader van de zesde staatshervorming.

DOELSTELLING

De uitwerking van een structureel kader van monitoring en ontsluiting van verkeersveiligheidsindicatoren is bedoeld om informatie toegankelijk te maken voor een bredere doelgroep van potentiële gebruikers in het werkveld van de verkeersveiligheid. Deze indicatoren stellen gebruikers in staat om op een meer eenduidige en gemakkelijke manier verbanden te leggen om probleempunten inzake verkeersveiligheid te identificeren.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse overheid (Studiedienst van de Vlaamse Regering, beleidsdomein MOW), onderzoeksinstellingen (Steunpunt Verkeersveiligheid, BIVV, universiteiten …), federale en lokale politie, relevante groepen van gebruikers van monitoringresultaten (bv. Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vlaams Verkeerscentrum, AWV, MORA, universiteiten, onderzoeksinstanties …), andere overheidsdiensten en –instanties op Europees, federaal, provinciaal en lokaal niveau.

UITVOERING

Het ter beschikking stellen van de resultaten van basisanalyses op basis van ongevalgegevens gebeurt momenteel reeds jaarlijks in een samenwerking tussen het BIVV en het Steunpunt Verkeersveiligheid. Het BIVV voert daarnaast ook een aantal periodieke gedrags- en attitudemetingen uit.

Een gestructureerd monitoring– en ontsluitingssysteem van data als aanvulling op de verkeersongevallengegevens is nodig om op een meer eenduidige en gemakkelijke manier verbanden te kunnen leggen en tot de identificatie te komen van de werkelijke probleempunten inzake verkeersveiligheid.

Een eerste stap in het opzetten van een dergelijk monitoringsysteem is het bepalen van de benodigde bijkomende gegevens. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen die gegevens die momenteel reeds op een of andere manier (al dan niet structureel) gemonitord worden en die gegevens waarvoor momenteel nog geen of onvoldoende monitoring bestaat.

Afhankelijk van de directe meerwaarde van de te monitoren gegevens kan hierin eventueel een prioriteitstelling bepaald worden.

Voorbeelden van andere gegevens die als aanvulling op de verkeersongevallengegevens nuttige informatie kunnen aanleveren zijn onder meer:

- verkeersintensiteiten/expositiegegevens;
- verkeersdeelnemers (informatie over de personen die aan het verkeer deelnemen);
- voertuiggegevens;
- weg- en omgevingskenmerken;
- handhavingsgegevens;
- gedragsstudies/-metingen;
- attitudemetingen;

- weersomstandigheden;
- snelheidsgegevens;
- informatie over wegenwerken;
- informatie over files;
- specifieke wijzigingen in de verkeersreglementering of wetgeving met mogelijke invloed op de mobiliteit, verkeersgedrag, verkeersveiligheid;
- demografische informatie;
- wijzigingen in vervoers-/verplaatsingspatronen;
- gegevens betreffende rijopleiding/rijbewijs en technische keuring;
- gegevens betreffende educatieve initiatieven, sensibiliseringsacties en handhavingsinitiatieven;
- enzovoort.

Hierbij is het van belang te voorzien in een kwalitatieve monitoring, up-to-date houden van relevante bestanden en het maximaal voorzien van koppeling tussen bestaande bestanden, zodat optimaal gebruik van bestaande en nieuw te monitoren gegevens mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast dienen de administratieve procedures voor opvraging van deze data zo efficiënt mogelijk te worden gemaakt.

6.3 Een gestructureerd langetermijnkader creëren voor wetenschappelijke analyses en onderzoek

De werkgroep beveelt aan om verder in te zetten op wetenschappelijke analyses en monitoring rond verkeersveiligheid om te komen tot een beter inzicht in verkeersveiligheidsproblemen, –processen en –effecten van maatregelen. Om succesvol te zijn, dient een structureel langetermijnkader met een minimale kritische massa te worden geboden.

OMSCHRIJVING

Om beleidsmakers en -uitvoerders toe te laten de verkeersveiligheid zo efficiënt en effectief mogelijk te verbeteren, zijn gedetailleerde, wetenschappelijke analyses en onderzoek nodig op verschillende niveaus (puntniveau, lokaal, provinciaal, regionaal of nationaal/internationaal), en tijdens de verschillende fases van het proces dat leidt tot het voorstellen, implementeren, monitoren en evalueren van welbepaalde beleidsmaatregelen, zowel inzake educatie/sensibilisering, infrastructuur/technologie als handhaving (de traditionele 3 E's), om voldoende inzicht te krijgen in de precieze effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen en in de processen die leiden tot het optreden van ongevallen.

Deze analyses en onderzoek dienen zich niet uitsluitend te richten op diepgaande analyses van verkeersongevallengegevens, maar maken idealiter ook gebruik van andere belangrijke informatie (verkeersintensiteitsgegevens, infrastructuurgegevens, gedragsgegevens, enz.) om gefundeerde en duidelijke uitspraken te kunnen doen en heldere beleidsaanbevelingen te kunnen formuleren.

Er is **nood aan structurele analyses vóór, tijdens en na de invoering van beleidsmaatregelen**. Tezelfdertijd is er nood aan **zowel kortere-termijn**, economisch valoriseerbaar of onmiddellijk voor het beleid relevant **onderzoek als op langere termijn**, eerder fundamenteel basisonderzoek.

In uitvoering van de zesde staatshervorming is het bijkomend van belang dat de uitgevoerde analyses en onderzoek gepaste ondersteuning bieden bij het invullen van de bijkomende beleidsbevoegdheden.

In de logica van de zesde staatshervorming ligt het voor de hand dat de Vlaamse overheid een initiatief neemt om binnen Vlaanderen de analyse- en onderzoekscapaciteit uit te breiden en een **onderzoekseenheid of kenniscentrum op te richten of uit te bouwen** om dit monitoring- en evaluatiekader structureel in te bedden, al dan niet aansluitend op bestaande initiatieven terzake zoals het momenteel lopende programma *Steunpunten Beleidsrelevant Onderzoek*. Het is hierbij belangrijk dat de onderzoeksagenda coherent is, en gebaseerd op duidelijke prioriteiten binnen een langetermijnvisie, die op een transparante manier worden vastgelegd in overleg tussen onderzoekers, beleidsmakers en gebruikers.

Daarnaast is het raadzaam om duurzame samenwerkingsverbanden op te zetten met

kennisinstellingen in de verschillende regio's en op de verschillende beleidsniveaus in België. Bovendien dient een dergelijke kennisontwikkeling zich te integreren in een internationaal netwerk van onderzoeksinstellingen en kennisinstituten op het vlak van verkeersveiligheid. Ook kan op deze manier een systeem worden opgezet in verband met het monitoren van langetermijntrends en indicatoren.

DOELSTELLING

Het consolideren en uitbreiden van een kader voor activiteiten op vlak van verkeersveiligheidsanalyses, -onderzoek en –monitoring zal bijdragen tot een beter inzicht in verkeersveiligheidsproblemen, –processen en –effecten van beleidsmaatregelen. Dit zal een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de doeltreffendheid en efficiëntie van het verkeersveiligheidsbeleid.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Vlaamse Overheid (beleidsdomein MOW), onderzoeksinstellingen (Steunpunt Verkeersveiligheid, BIVV, universiteiten ...), relevante groepen van gebruikers van onderzoeksresultaten (bv. Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vlaams Verkeerscentrum, AWV, MORA, federale en lokale politie …)

UITVOERING

Om te komen tot een verbeterd inzicht in verkeersveiligheidsproblemen, -processen en verkeersveiligheidseffecten van beleidsmaatregelen zijn beleidsrelevante analyses en onderzoek essentieel. Daarom is verder inzetten op structurele analyses en diepgaand wetenschappelijk onderzoek (zowel toegepast onderzoek als fundamenteel onderzoek) een sleutelelement.

Analyses en onderzoek dienen zich met andere woorden op verschillende niveaus en tijdens verschillende fases van de opmaak van beleidsmaatregelen te situeren.

Op verschillende niveaus

Analyses en onderzoek kunnen zich op verschillende niveaus situeren, van de heraanleg van een gevaarlijk kruispunt (puntniveau), de evaluatie van de verkeersveiligheid op een welbepaalde weg in verband met de heraanleg van een doortocht of de screening en verbetering van de verkeersveiligheidssituatie in een welbepaalde gemeente (lokaal niveau), de aanleg van een bovenlokaal fietsroutenetwerk (bovenlokaal-provinciaal-regionaal niveau), bredere sensibilisatiecampagnes (regionaal-nationaal niveau), tot maatregelen waar een ruimer draagvlak nodig is en/of die reglementair geregeld of aangestuurd worden vanuit Europa (zoals nieuwe voertuigtechnologie, bv. invoering van dagrijlichten) (internationaal niveau).

Tijdens verschillende fases

Analyses en onderzoek zijn tijdens verschillende fases nodig.

- Vóór de uitvoering van beleidsmaatregelen:
  - identificatie van specifieke situaties, locaties en/of doelgroepen waar zich problemen voordoen en waar beleidsmatig ingegrepen dient te worden;
  - inhoudelijk richting geven aan beleidsplannen;
  - inhoudelijk richting geven aan formulering van uit te voeren beleidsmaatregelen.
- Na de uitvoering van beleidsmaatregelen:
  - monitoring van de effecten van beleidsmaatregelen (onmiddellijk na implementatie opgestart);
  - (wetenschappelijke) evaluatie van de effecten van beleidsmaatregelen (op iets langere termijn na implementatie, aangezien voldoende gegevens beschikbaar dienen te zijn);
  - eventuele bijsturing of uitbreiding van de beleidsmaatregelen in functie van de monitoring- en/of evaluatieresultaten.

Tenslotte is het belangrijk dat de resultaten van dit onderzoek aan een ruim publiek worden bekendgemaakt en hun uitwerking kunnen vinden in het gevoerde verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid.

6.4 Diepteanalyse bij zware verkeersongevallen uitvoeren

De werkgroep beveelt aan om de omstandigheden en factoren die hebben bijgedragen tot het optreden van ernstige verkeersongevallen aan de hand van diepteanalyse in detail te onderzoeken. Een haalbaarheidsonderzoek dient opgezet te worden om meer duidelijkheid te scheppen over de bijkomende kennis en beleidsaanbevelingen die kunnen voorvloeien uit dit soort onderzoek, de manier waarop diepteanalyse kan worden geïmplementeerd en de verwachte kostprijs.

OMSCHRIJVING

Diepteanalyse van ongevallen kan omschreven worden als gedetailleerd onderzoek van een verkeersongeval dat onder meer een **reconstructie van het ontstaan en verloop van het ongeval** omvat. Vaak vindt dit onderzoek gedeeltelijk plaats op de locatie van het ongeval.

Diepteanalyse van verkeersongevallen kan op twee verschillende niveaus gebeuren en kan van verschillende broninformatie gebruik maken. Een eerste mogelijkheid is dat diepteanalyse uitgevoerd wordt op basis van gerechtelijke dossiers voor die (zware) ongevallen waarbij een gerechtelijk deskundige ter plaatse wordt gestuurd (cf. BART, BLAC- en MOTAC-onderzoek). Een andere mogelijkheid is dat een onafhankelijk expert of onderzoeksteam ter plaatse komt en gegevens verzamelt op de ongevalslocatie met de bedoeling alle fasen van het ongeval (voor, tijdens en na het ongeval) te reconstrueren. Meestal is een **multidisciplinair onderzoeksteam** verantwoordelijk voor het uitvoeren van de reconstructies. Het voordeel van deze vorm van diepteanalyse is dat de precieze omstandigheden, causale factoren en gedragingen die aan de oorzaak liggen van het ongeval nog nauwkeuriger in beeld gebracht kunnen worden in vergelijking met diepteanalyse op basis van afgeronde gerechtelijke dossiers enerzijds en veel dieper gaan dan de traditionele (geaggregeerde) ongevalsanalyses anderzijds. Daarom wordt er verwacht dat dergelijke analyses kunnen **leiden tot nieuwe inzichten in de processen die leiden tot het ongeval**. Deze inzichten zullen beleidsmakers, wegontwerpers en voertuigbouwers in staat stellen hun beleid en/of ontwerpen beter af te stemmen op de verkeersveiligheidsproblematiek.

In deze fiche wordt diepteanalyse bij de verdere bespreking afgelijnd als een gedetailleerd onderzoek van de omstandigheden ter plaatse.

Gegeven de verschuiving van het zwaartepunt van de beleidsbevoegdheden in verband met mobiliteit en verkeersveiligheid naar de regio's, is het logisch dat dergelijk diepte-analytisch onderzoek over verkeersongevallen in België door de regio's zou worden aangestuurd.

De stappen die ondernomen dienen te worden voor de dataverzameling inzake diepteanalyse van ongevallen zijn de volgende:

- haalbaarheidsonderzoek (met analyse van mogelijkheden, keuzes betreffende ter

plaatse gaan, precieze organisatie en randvoorwaarden in overleg met relevante stakeholders);

- uitwerking implementatietraject in overleg met relevante stakeholders;
- opstart dataverzameling.

DOELSTELLING

De doelstelling van het uitvoeren van diepte-analytisch onderzoek is het gedetailleerd in kaart brengen van de ongevalsomstandigheden en –factoren die leiden tot het optreden van ernstige ongevallen. Deze kennis kan bijdragen tot het verbeteren van de doeltreffendheid en de efficiëntie van het verkeersveiligheidsbeleid.

BETROKKENEN

Noodzakelijke actoren om de aanbeveling te realiseren (niet exhaustief)

Federale en lokale politie, onderzoeksinstellingen (Steunpunt Verkeersveiligheid, BIVV, universiteiten ...), verkeersdeskundigen ongevalsreconstructie, Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW), hulpdiensten (brandweer, civiele bescherming), verkeersveiligheidsauditors, betrokken slachtoffers en nabestaanden, gebruikers van data (bv. voertuigconstructeurs), FOD Justitie.

Andere mogelijke betrokkenen

Parketten, verzekeringsmaatschappijen, ziekenhuizen, diensten voor slachtofferhulp.

UITVOERING

Een haalbaarheidsonderzoek dient in eerste instantie uitgevoerd te worden om de meerwaarde en verwachte baten/effecten van het opzetten van een kader voor diepteanalyse van zware ongevallen precies in kaart te brengen. Hierbij kan, zoveel mogelijk, reeds verricht studiewerk (FOD Mobiliteit, BIVV, Europese projecten zoals SafetyNet en DaCoTA, manier waarop in andere Europese landen tewerk wordt gegaan bij diepteanalyse) in beschouwing genomen worden.

Indien op basis van de haalbaarheidsstudie besloten wordt in te zetten op diepteanalyse van ongevallen, dient een implementatietraject te worden opgesteld en kan in een volgende fase de uitvoering starten.

COLOFON

Inhoudelijke selectie en samenstelling

Werkgroepen en stuurgroep Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid

Coördinatie teksten

Stuurgroep Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid

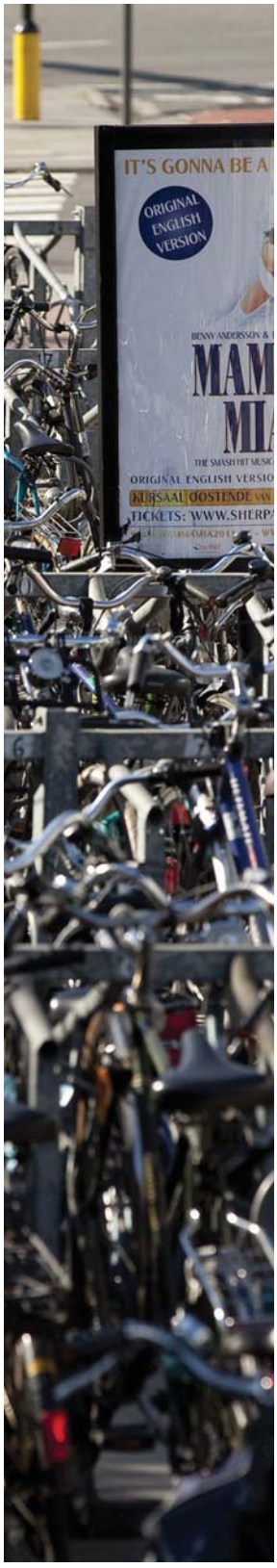
en Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Tekstrevisie en eindredactie

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Verantwoordelijke uitgever

Jan Peumans, Louizastraat 40, 2800 Mechelen

TAXI

IT'S GONNA BE A
ORIGINAL ENGLISH VERSION

ZONE
30