



all for zero

www.all-for-zero.be

All for zero.

Een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België

23 november 2021



Inhoud

Samen naar nul doden in het verkeer	3
1 Context.....	4
1.1 Evolutie en verdeling van de dodelijke verkeersslachtoffers.....	4
1.2 Klassieke en nieuwe uitdagingen op gebied van verkeersveiligheid.....	6
1.2.1 Klassieke aandachtspunten	6
1.2.2 Nieuwe uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid.....	6
1.2.3 Nieuwe mogelijkheden	7
1.3 Specifieke bezorgdheden vanuit regionaal en federaal perspectief	7
1.3.1 Vlaanderen	7
1.3.2 Brussel.....	8
1.3.3 Wallonië	10
1.3.4 Federaal.....	10
2 Gemeenschappelijke uitgangspunten en doelstellingen.....	13
2.1 Zes uitgangspunten	13
2.2 Naar een <i>Safe System</i> benadering van verkeersveiligheid in België	14
2.3 Tien gemeenschappelijke doelstellingen	15
2.4 Gezamenlijke streefdoelen.....	16
2.5 Hogere verkeersveiligheidsperformantie	16
3 Prioritaire gebieden voor samenwerking.....	18
3.1 Delen van kennis en inzichten.....	18
3.2 Heldere en coherente regelgeving	19
3.3 Veilig gedrag op de weg.....	19
3.4 Effectieve controles en sancties	20
4 Operationalisering van de samenwerking	21
4.1 Governance en implementatie.....	21
4.2 Maatschappelijke betrokkenheid en interfederale ervaringsuitwisseling	21

Samen naar nul doden in het verkeer

Elke week sterven er in België 12 mensen in het verkeer, en geraken vele honderden gewond. Dit cijfer is weliswaar de voorbije decennia afgenomen, maar blijft onaanvaardbaar hoog. We doen het ook slechter dan vele andere landen in Europa. De meeste verkeersongevallen kunnen vermeden worden. Het is dan ook een belangrijke maatschappelijke opdracht hier iets aan te doen. Zoals ook internationaal wordt erkend, kadert verkeersveiligheidsbeleid ook in een bredere context van mobiliteits- en gezondheidsbeleid – zie met name de *Sustainable Development Goals* van de Verenigde Naties, de *Stockholm Declaration*, het *Plan for the Global Decade of Action 2020-2030* en de *Voluntary Targets* van de WHO.

Het arsenaal aan maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen wordt traditioneel ondergebracht in drie categorieën (de drie 'E's):

- EDUCATION: onderwijs, opleiding en sensibilisering
- ENGINEERING: weginfrastructuur, voertuigtechnologie, en telematicatoepassingen
- ENFORCEMENT: controles en sanctionering (boetes, straffen, opleidingen, ...).

Naast deze klassieke hefboomen om de verkeersveiligheid te verhogen moet ook meer gebruik gemaakt worden van nieuwe methoden op basis van technologie en gegevens. De bevoegdheden om maatregelen te nemen situeren zich vaak op verschillende beleidsgebieden en beleidsniveaus. Daarom moeten overheden op federaal, regionaal en lokaal niveau samenwerken om maximaal effect te bereiken, in het bijzonder op gebieden waar bevoegdheden overlappen.

Dit document weerspiegelt de gedeelde visie en het gemeenschappelijk engagement van de overheden in België om de verkeersveiligheid te verhogen. Deze gemeenschappelijke visie bouwt voort op de regionale en federale doelstellingen en actieplannen. De uitdagingen zijn groot en de streefdoelen zijn ambitieus. Deze ambitie waarmaken vergt niet enkel een engagement van de overheden, maar ook van alle burgers. Samen naar nul doden in het verkeer!

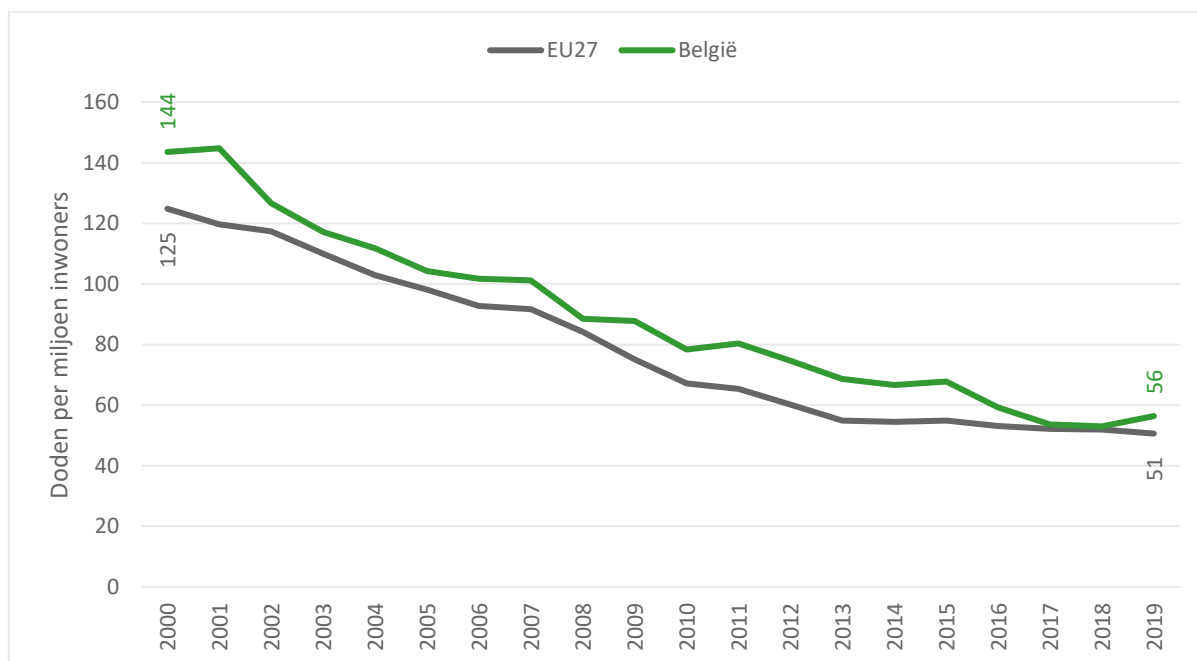
 <p>Valérie De Bue Ministre wallonne de la Sécurité routière</p>	 <p>Georges Gilkinet Vice-eerste minister en minister van Mobiliteit</p>
 <p>Lydia Peeters Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.</p>	 <p>Elke Van den Brandt Brussels Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid</p>

1 Context

1.1 Evolutie en verdeling van de dodelijke verkeersslachtoffers

Figuur 1, die de evolutie weergeeft van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners op 20 jaar tijd, toont dat de mortaliteit in België in deze periode quasi even sterk gedaald is als gemiddeld in Europa. In 2019¹ waren er in België 56 verkeersdoden per miljoen inwoners, het Europese gemiddelde bedroeg in dat jaar 51 verkeersdoden per miljoen inwoners.

Figuur 1. Evolutie van de mortaliteit, EU-27, 2000-2019



Bron: CARE & EUROSTAT

In 2020 stierven er in België 499 mensen in het verkeer. In de botsingsmatrix hieronder tonen we de verkeersdoden van 2020. In de rijen staan de doden 30 dagen², in de kolommen hun opponenten. Onderstaande figuur toont aan dat doden als gevolg van een éénzijdig ongeval (zonder andere weggebruiker) met een auto het vaakst voorvallen (124 doden in 2020). Als er meerdere weggebruikers bij een dodelijk ongeval betrokken zijn, is dat het vaakst tussen automobilisten en motorfietzers, automobilisten onderling, automobilisten en fietsers en automobilisten en voetgangers. Ook voor motorfietzers werden 36 doden als gevolg van een éénzijdig ongeval genoteerd in 2020.

Figuur 3 toont de verdeling van de verkeersdoden naar weggebruikerstype voor elk van de drie gewesten (cijfers voor 2019). Hieruit blijkt duidelijk dat de verdelingen erg verschillend zijn. In Brussel vormen de voetgangers 40% van de verkeersdoden, terwijl dit cijfer drie keer lager is in Vlaanderen en Wallonië. Auto-inzittenden zijn goed voor bijna 60% van de verkeersdoden in Wallonië, maar slechts voor 25% in Brussel. In Vlaanderen is bijna een kwart van de verkeersdoden een fietser.

¹ Het jaar 2019 wordt als referentiejaar genomen, omdat het jaar 2020 omwille van de COVID19-pandemie een zeer atypisch jaar was inzake mobiliteit en verkeersveiligheid.

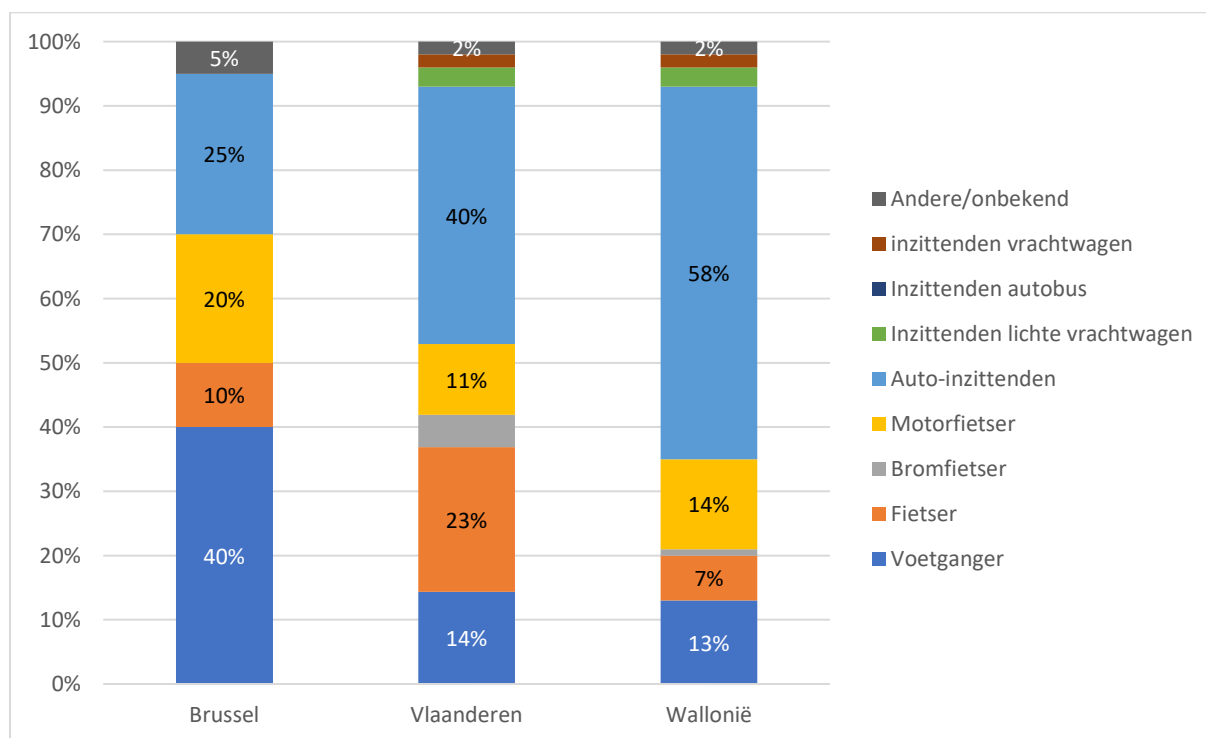
² Doden 30 dagen: de som van verkeersdoden ter plaatse (op de ongevalslocatie) en personen die in de 30 dagen na het ongeval overlijden (als gevolg van dit ongeval).

Figuur 2. Botsingsmatrix: verkeersdoden en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen, België, 2020

		In aanrijding met ...							
		Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Autobus, autocar	Vrachtwagen	Eenzijdig
Doden 30 dagen	Voetganger				32	6	3	15	
	Fiets	7	1	2	33	9	1	11	17
	Bromfiets				5			2	5
	Motorfiets	1		5	39	3		5	36
	Auto	1			37	8	3	18	124
	Lichte vrachtwagen				1			5	4
	Vrachtwagen				1			10	6

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 3. Verdeling van de verkeersdoden naar weggebruikerstype - per gewest (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

1.2 Klassieke en nieuwe uitdagingen op gebied van verkeersveiligheid

1.2.1 Klassieke aandachtspunten

Een hoge verkeersveiligheid is het gevolg van een samenspel van verschillende factoren, zoals:

- een degelijke weginfrastructuur
- snelheidsbeperkingen (en het toezicht daarop)
- veilige voertuigen
- goede verkeerseducatie en rijopleiding
- veilig gedrag van weggebruikers, in het bijzonder met betrekking tot aangepaste snelheid, respecteren van andere weggebruikers, niet rijden onder invloed en het gebruik van veiligheidsgordels, kinderzitjes en motorhelmen.

Afleiding, in het bijzonder door smartphones en andere elektronische *devices*, is jammer genoeg het voorbije decennium een nieuwe *killer* geworden in het verkeer. Sommige soorten weggebruikers zijn ook meer kwetsbaar in het verkeer dan andere, zoals voetgangers, fietsers, motor- en bromfietsers, jonge bestuurders en senioren.

Vanuit internationaal perspectief is in België de technische veiligheid van de voertuigen vaak goed en ook de weginfrastructuur is meestal van degelijke kwaliteit. De regio's en lokale besturen kennen de knelpunten inzake verkeersveiligheid en hebben normen en concepten om wegen veiliger te maken – hiervoor worden aanzienlijke budgetten voorzien, en dit wordt ook in het vooruitzicht gesteld voor de toekomst.

De grootste uitdaging in België is wellicht de maatschappelijke tolerantie voor onveilig en onwettig rijgedrag, in het bijzonder onaangepaste en vooral te hoge snelheid, rijden onder invloed en het gebruik van de smartphone tijdens het rijden. Dit leidt vooral tot ongevallen bij bestuurders van gemotoriseerde voertuigen: automobilisten, motorfietsers, bestuurders van bestelwagens en vrachtwagenchauffeurs. Maar ook andere weggebruikers bezondigen zich soms aan risicovol gedrag, zoals voetgangers die het rode licht negeren en fietsers die te snel rijden in de bebouwde kom.

1.2.2 Nieuwe uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid

Naast de “klassieke” uitdagingen die hoger werden vermeld zijn er ook nieuwe fenomenen en trends in opmars waarvan wordt aangenomen dat ze een negatieve impact kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Dit omvat:

- rijden onder invloed van drugs en lachgas
- zwaardere en grotere (naar afmetingen toe) wagen (SUVs, hybride wagens)
- gebruik van e-bikes en cargo-bikes, die leiden tot een heterogener verkeersbeeld en meer uiteenlopende snelheden op het fietspad
- rijden met ‘nieuwe voortbewegingstoestellen’, in het bijzonder elektrische steps
- nieuwere bronnen van afleiding zoals smartwatches en rijhulpsystemen die met de bestuurder interageren
- meer online shopping, met als gevolg een toenemend aantal bestelwagens, bromfiets- en fietskoeriers die onder druk staan om hun bestellingen tijdig te leveren
- grotere aantallen fietsers, wat leidt tot drukker verkeer op het fietspad en fietsers die op de rijbaan rijden

- toenemende automatisering van bepaalde rijtaken wat kan leiden tot een verminderde alertheid; op termijn ook de problematiek van uitvallen van systemen en cybersecurity.

In een bredere context is ook de wens om mobiel te blijven van senioren een aandachtspunt, omdat zij meer fragiel en kwetsbaar zijn bij het vallen en bij ongevallen.

1.2.3 Nieuwe mogelijkheden

Naast nieuwe uitdagingen zijn er ook een aantal nieuwe mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze situeren zich vooral op het gebied van data, technologie en ervaringsuitwisselingen.

De registraties van verkeersongevallen door politie blijven een bijzonder belangrijke gegevensbron voor het verkeersveiligheidsbeleid. Ook gedrags- en attitudemetingen zijn een klassieke bron van informatie. De laatste jaren zijn er verschillende nieuwe databronnen bijgekomen, die kunnen helpen om de factoren te identificeren die leiden tot verkeersongevallen en zo ook maatregelen te kunnen nemen om deze factoren uit te schakelen of de impact ervan te verminderen. Voorbeelden van dergelijke data zijn ziekenhuisgegevens, telematica-gegevens, observaties door weggebruikers, gegevens opgeslagen in voertuigen en gegevens van verzekeringsmaatschappijen over verkeersongevallen. Dergelijke gegevens kunnen beter ontsloten worden en ook aan elkaar gekoppeld om zo beter zicht te krijgen in de onderliggende fenomenen van verkeersongevallen. Koppeling en snelle beschikbaarheid van data over verkeersovertredingen zal ook helpen om recidivisten sneller te identificeren en bestraffen.

Nieuwe technologieën bieden ook mogelijkheden. In eerste instantie kunnen zij de wegen en wagens veiliger maken, o.m. door te waarschuwen bij aandachtverlies en om risicovol gedrag van bestuurders te beperken of onmogelijk te maken (bijv. alcoholslot, GSM-slot, ISA). Een eerste stap wordt al gezet doordat verschillende nieuwe veiligheidstechnologieën weldra, gestuwd door Europa, als standaarduitrusting in nieuwe voertuigen worden opgenomen. Ook de evolutie naar 'slimme' wegen (leesbaar door geautomatiseerde voertuigen) en intelligente transportsystemen (ITS) en Smart Mobility kunnen bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

Nieuwe technologieën kunnen ook ingezet worden om controles door de polities efficiënter en op grotere schaal te laten verlopen. Dit is nu al het geval voor snelheid (snelheidscamera's en trajectcontroles), maar het wordt wellicht ook mogelijk voor de controle van de gordeldracht en het gebruik van de gsm achter het stuur.

De uitwisseling van ervaring en gegevens, in het bijzonder tussen Europese landen, helpt om sneller tot inzichten te komen rond de factoren die verkeersongevallen veroorzaken of beïnvloeden, de effectiviteit van specifieke maatregelen, en de gebieden waar het meest vooruitgang kan worden geboekt.

1.3 Specifieke bezorgdheden vanuit regionaal en federaal perspectief

1.3.1 Vlaanderen

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 staat de actieve weggebruiker (voetganger, fietser, ...) centraal omdat voor deze doelgroep de cijfers minder goed evolueren. De probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen levert 9 prioritaire aandachtspunten op. Het gaat om ongevallen met voetgangers, met fietsers, met gemotoriseerde tweewielers, met onervaren weggebruikers, met senioren, met (lichte) vrachtwagens en uiteraard ook om de drie killers: rijden onder invloed (alcohol, drugs, lachgas,...), snelheid en afleiding.

Naast de 3 gekende streefcijfers (aantal verkeersdoden, aantal zwaargewonden en aantal letselon-gevallen) staan er in het geactualiseerde plan drie nieuwe bijkomende streefcijfers, nl. voor fietsers, voetgangers en jonge autobestuurders. Voor deze zes streefcijfers wordt gestreefd naar een reductiepercentage van -25% tegen 2025 en van -50% tegen 2030, met 2019 als referentiejaar. In 2040 mogen er geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen. Vision Zero blijft de ultieme doelstelling.

Om deze doelstellingen te bereiken wordt een inherent veilig verkeerssysteem gecreëerd volgens de *safe system approach*. Er wordt maximaal rekening gehouden met de *kindnorm* en met de volgende 9 kwaliteitsrandvoorwaarden:

- een veilige en goed onderhouden infrastructuur
- kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende sensibilisering
- duidelijke regelgeving
- engagement, sterke partnerships met de verkeersveiligheidspartners en de actieve medewerking van alle weggebruikers
- onderzoek, evaluatie en monitoring
- continue aandacht voor nieuwe vervoerswijzen & -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie
- een sterke en efficiënte handhavingsketen voor een kwalitatief handhavingsbeleid
- maximaal rekening houden met het klassieke denkkader inzake duurzame mobiliteitsontwikkeling
- het subjectief (on)veiligheidsgevoel.

Om haar doelstellingen te bereiken bevat het Vlaamse verkeersveiligheidsplan verder 37 concrete maatregelen waarvan de belangrijkste zijn:

- meer inzetten op kwalitatieve, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur
- een snellere aanpak van de gevaarlijke punten op de dynamische lijst
- voorrang voor conflictvrije en slimme lichtenregelingen
- voldoende, kwalitatieve, veilige en overzichtelijke voetgangersoversteekplaatsen
- een uitbreiding van het aantal gevleugelde zebrapaden
- creëren van veilige schoolroutes en -omgevingen langs gewest- en gemeentewegen, met uitbreiding naar woonwerk- en woon-vrijetijdsroutes
- verhogen van de veiligheid bij wegenwerken
- verhogen van de kennis van de verkeersregels bij alle weggebruikers via de verticale leerlijn
- zorgen voor een zo veilig mogelijk snelheidsregime rekening houdend met voetgangers en fietsers
- aanpak van de dodehoekproblematiek vanuit diverse invalshoeken
- verhogen en optimaliseren van het aantal controles en het handhavingssysteem voor overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en afleiding achter het stuur.

1.3.2 Brussel

In 2019 heeft de Brusselse regering in de Algemene Beleidsverklaring een duidelijk standpunt ingenomen om het verkeersveiligheidsbeleid te oriënteren naar Vision Zero [= Safe System]. Dit beginsel lag ook aan de basis van de ontwikkeling van het nieuwe actieplan voor verkeersveiligheid 2021-

2030 van Brussel Mobiliteit. De omzetting van het Vision Zero-concept met zijn uiteindelijke doelstelling van nul doden en zwaargewonden, bestaat erin om op regionaal vlak tegen 2030 een vervoerssysteem en een openbare ruimte op te zetten en te onderhouden die, enerzijds rekening houden met de kwetsbaarheid van mensen en anderzijds met de fouten die mensen onvermijdelijk maken, en door de kennis, de vaardigheden en de attitudes in het verkeer te verbeteren.

Met de goedkeuring van de invoering van de City 30 op 1 januari 2021 heeft de Brusselse regering de eerste voorwaarden geschapen om dit doel te bereiken. Zoals gepland vanaf het begin van het project, zal de volledige invoering van deze maatregel worden nagestreefd in het kader van zowel Good Move (regionaal mobiliteitsplan) als het nieuwe actieplan voor verkeersveiligheid 2021-2030.

Doelstellingen in het kader van de specifieke kenmerken van het BHG:

- verminderen van het aantal en de ernst van aanrijdingen waarbij voetgangers betrokken zijn
- afremmen van de stijging van het aantal aanrijdingen waarbij fietsers betrokken zijn
- verminderen van het aantal en de ernst van botsingen waarbij motorrijders en bromfietzers betrokken zijn
- verminderen van het aantal en de ernst van de aanrijdingen waarbij bestuurders van zware voertuigen betrokken zijn
- beperken en beheersen van de snelheden van voertuigen, die een oorzaak en een verzwarende factor zijn voor de gevolgen van botsingen
- verminderen van het aantal eenzijdige verkeersongevallen
- bestrijden van de criminaliteit op de weg, zoals "stadsrodeo's", die worden georganiseerd en verspreid via sociale netwerken
- het misbruik tegengaan van producten die het vermogen om veilig te reizen aantasten (bv. lachgas)
- zorgen voor veilige gebruik van "nieuwe voortbewegingstoestellen".

De belangrijkste maatregelen zijn:

- gemeenten aanmoedigen en steunen om een actieplan voor verkeersveiligheid te ontwikkelen en uit te voeren op basis van het plan Good Move en het regionale actieplan
- statistische gegevens, geografisch gelokaliseerd maar anoniem, beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar maken voor wegbeheerders om de verplichtingen van het beheer van de verkeersveiligheid te waarborgen
- zorgen dat elke dodelijke botsing leidt tot een inspectie en een verslag na de botsing (regio en gemeenten)
- uitgebreid controleren van snelheidsovertredingen op regionale en gemeentelijke wegen
- communiceren over de controles voor en na, waarom de controles worden verricht, en waar
- om de 2 jaar actualiseren en bestuderen van de gebieden met een verhoogd risico op ongevallen en de regelmatig de oplossing controleren en erover communiceren
- in het kader van Stad 30, streven naar de geloofwaardiger maken van 30 km/u-wegen en de veiliger maken van 50 of 70 km/u-wegen
- scholen met veilige toegangsmogelijkheden, deel uitmakend van de schoolroutes en geleidelijk in hun buurt geïntegreerd.
- organisatie van opleiding voor leraren en kinderen in het lager en middelbaar onderwijs (met inbegrip van certificering)
- verbetering van de kennis, attitudes en vaardigheden van iedereen om zich veilig te verplaatsen.

1.3.3 Wallonië

In 2019 was de algemene beleidsverklaring van de Waalse regering even kort als ambitieus op het vlak van verkeersveiligheid: het jaarlijks aantal verkeersdoden terugdringen tot 100 tegen 2030 en het bereiken van nul verkeersdoden (Vision Zero) tegen 2050.

Daartoe zijn de "*Etats généraux de la Sécurité routière*" vervroegd naar 2020, samen met een grote openbare raadpleging over het thema verkeersveiligheid. Sindsdien hebben de Staten-Generaal en meer dan 10.000 geraadpleegde burgers in december 2020 verschillende voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid in Wallonië te verbeteren. Er was een echte bereidheid te merken om op alle machtsniveaus op te treden en samen te werken om de veiligheid op onze wegen te verbeteren.

Zo werden tien prioritaire maatregelen bepaald op korte, middellange en lange termijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Deze komen bovenop het dagelijkse werk van alle verkeersveiligheidsactoren in Wallonië.

Aan deze prioriteiten ligt de notie van het delen van de weg ten grondslag. Het is van essentieel belang om de onveiligheid op de wegen en het aantal slachtoffers op het Waalse wegennet te verminderen. Laten wij ons niet langer uitsluitend gedragen als voetgangers wanneer wij lopen of als automobilisten wanneer wij rijden.... Laten we gebruikers worden van een gedeelde weg, bewust van de realiteit en de gevaren van elk vervoermiddel en die welwillend tegenover anderen.

De tien prioritaire acties zijn:

- Oversteekplaatsen veiliger maken voor kwetsbare weggebruikers
- Beperking van de verkeerssnelheid in bepaalde delen van de bebouwde kom
- Invoeren van dynamische snelheidsbeperkingen en vaststellen van een kaart met de beoefende snelheden
- Versterking van de geautomatiseerde verwerking van verkeersovertredingen
- Verhoging van het aantal snelheidscamera's in Wallonië
- Bevordering van het gebruik van educatieve sancties als alternatief voor vervolging of proeftijdmaatregelen
- Bewustmaking en opleiding versterken en aanpassen om er nieuwe vervoerswijzen in op te nemen
- Versterking van de preventie van rijden onder invloed van alcohol
- Invoering van een niet-periodieke technische controle van motorfietsen
- Oprichting van een Waals kenniscentrum over de omstandigheden en factoren van verkeersongevallen.

1.3.4 Federaal

Het is bekend dat bepaalde factoren een belangrijke oorzaak zijn van letselongevallen: te hoge of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol (een groter probleem in België dan in vele andere landen) en/of drugs, en het niet dragen van de veiligheidsgordel. De laatste jaren is daar ook afleiding bijgekomen, onder meer door het gebruik van mobiele telefoons en andere elektronische apparaten in het voertuig. Er zijn reeds een aantal maatregelen bekend om dit soort risicogedrag tegen te gaan. Doeltreffende maatregelen die in het verleden hun waarde en doeltreffendheid hebben bewezen, moeten ook in de toekomst worden gebruikt.

De federale regering sluit zich aan bij de logica van het *Safe System* en zal in het kader van haar bevoegdheden passende maatregelen nemen, in overleg met alle betrokken actoren in België.

Concreet betekent dit in België een nauwere samenwerking - met inachtneming van de bevoegdheden van elke partij - tussen de actoren op federaal, gewestelijk, provinciaal en lokaal niveau en tussen de verantwoordelijken voor de verschillende beleidsdomeinen die met verkeersveiligheid te maken hebben: vervoer, infrastructuur, binnenlandse zaken, justitie, volksgezondheid en onderwijs. Er is ook meer structurele samenwerking nodig met NGO's die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid, met werkgevers en met onderzoeksinstituten.

Het uiteindelijke doel van het verkeersveiligheidsbeleid is het aantal doden en gewonden in het verkeer tot nul terug te brengen. Door het onderschrijven van de verklaring van Valletta van de Europese Raad over verkeersveiligheid van maart 2017 (Raad van de Europese Unie, 2017), heeft België zich er ook toe verbonden het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de EU tegen 2030 te halveren ten opzichte van het basisscenario in 2020 (in de praktijk wordt als referentiejaar nu 2019 gebruikt). Het is verstandig een perspectief op langere termijn voor ogen te houden, aangezien op Europees niveau en in andere landen wordt gestreefd naar nul verkeersdoden tegen uiterlijk 2050. Voor de zwaargewonden wordt gestreefd naar een vermindering van hun aantal tot 10% van het huidige cijfer.

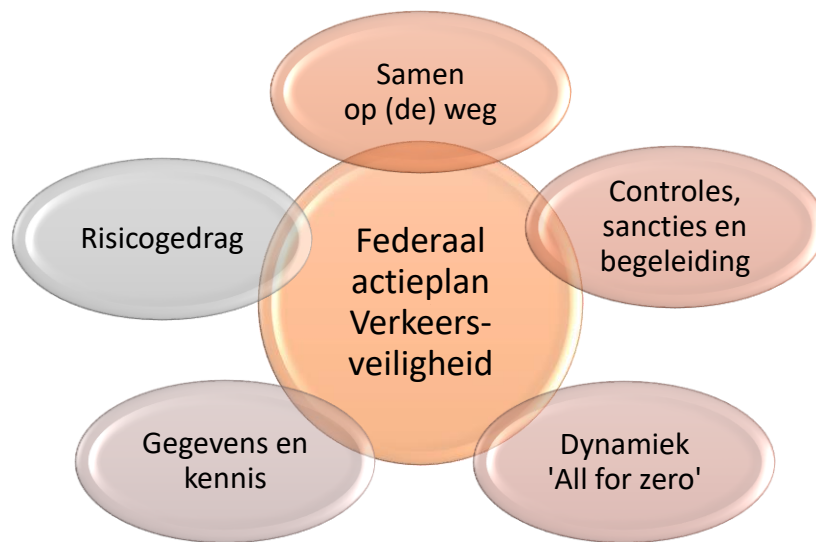
Daarnaast is het zinvol ook kwantitatieve doelstellingen te formuleren voor een aantal oorzakelijke factoren die bepalend zijn voor verkeersongevallen of de gevolgen daarvan. Binnen de EU loopt momenteel het Baseline-project (zie baseline.vias.be), waarbinnen de lidstaten op uniforme wijze gegevens verzamelen over de verkeersveiligheidsprestaties, in de vorm van *key performance indicators* (KPI's). De resultaten zullen echter pas medio 2022 beschikbaar zijn, zodat het moeilijk is om nu al streefcijfers vast te stellen. Als tijdelijk alternatief wordt daarom ook een vermindering met 50% van risicogedrag (te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol, het niet dragen van de veiligheidsgordel, afleiding met mobiele telefoons, het niet dragen van een helm voor gemotoriseerde tweewielers) als streefcijfer voorgesteld.

Het federale actieplan bevat een reeks van 32 ambitieuze maatregelen die tussen 2021 en 2025 door de federale overheid zullen worden uitgevoerd. Het is het resultaat van talrijke bijdragen: die van de federale overheden die rechtstreeks betrokken zijn bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsstrategie, die van de partners van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en die van de burgers.

De maatregelen zijn gestructureerd in drie prioritaire actiegebieden:

- **Samen op (de) weg:** het doel is onze wegen zo verkeersveilig mogelijk te maken en te streven naar een gezond samenleven van de verschillende vervoersmodi
- **Risicogedrag:** de specifieke maatregelen ter bestrijding van de belangrijkste gedragingen die de onveiligheid op de weg vergroten
- **Controles, sancties, begeleiding en opleiding:** de follow-up die moet worden gegeven wanneer overtredingen zijn vastgesteld.

Naast deze drie voornaamste actiegebieden, wordt door het engagement van alle burgers en betrokken partijen ook een dynamiek 'All for zero' gecreëerd, en wordt ingezet op een versterkte exploitatie van data voor verkeersveiligheidsdoeleinden en op de financiering van studies en onderzoeksprojecten op dat vlak.



2 Gemeenschappelijke uitgangspunten en doelstellingen

2.1 Zes uitgangspunten

De zes uitgangspunten van de gedeelde visie zijn:

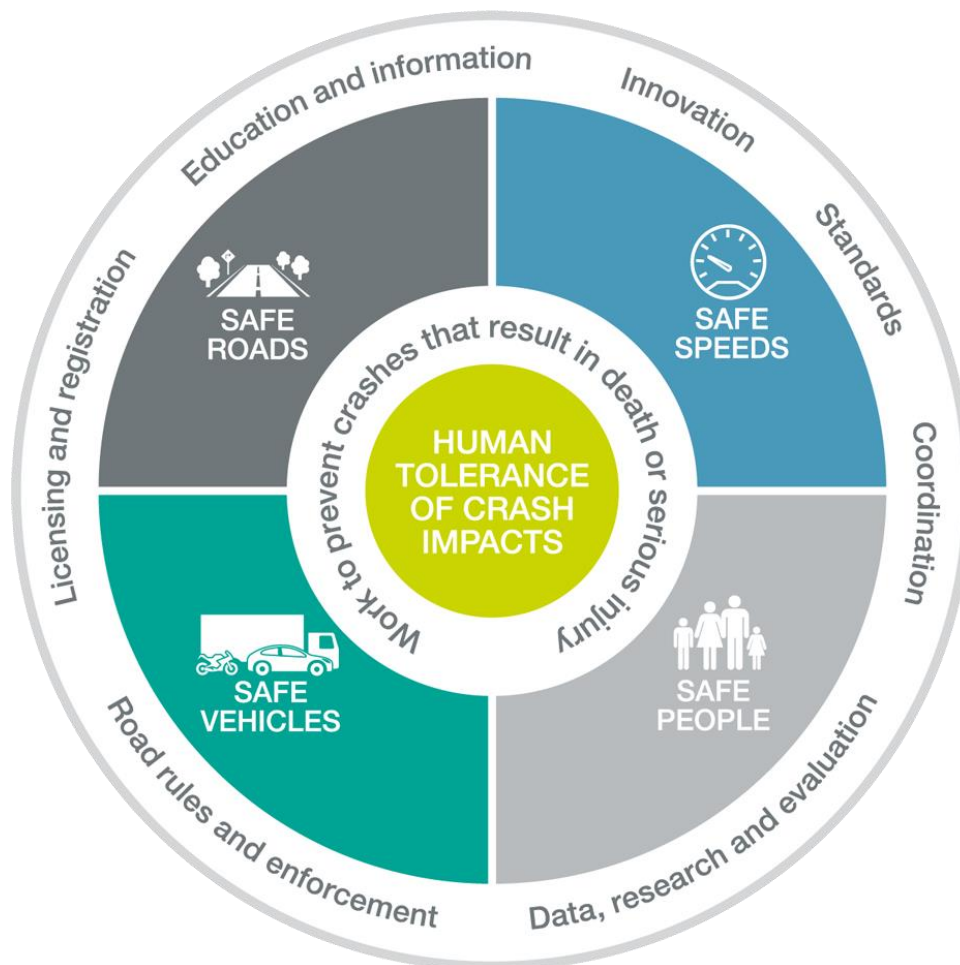
1. Het hoge aantal doden en gewonden op onze wegen moet in het komende decennium aanzienlijk **dalen**.
2. De veiligheid van **actieve en kwetsbare weggebruikers** moet voorrang krijgen.
3. **Duurzame mobiliteit** kan niet worden bereikt zonder verhoging van de verkeersveiligheid.
4. De verhoging van de verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid en een verbintenis van **alle betrokken partijen**: niet alleen overheden, maar ook het bedrijfsleven, het middenveld en de burgers zelf.
5. In de logica van de **subsidiariteit** hebben de federale, regionale en lokale overheden de verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen op hun bevoegdheidsgebied.
6. De overheden moeten **samenwerken** om een maximaal effect te sorteren, vooral op gebieden waar de bevoegdheden versnipperd zijn.



2.2 Naar een Safe System benadering van verkeersveiligheid in België

Dodelijke en ernstige letselongevallen zijn grotendeels te voorkomen. De Safe System-benadering is gericht op een meer vergevingsgezind systeem. Bijvoorbeeld, een betere voertuiguitrusting, een verbeterde weginfrastructuur en lagere snelheden hebben allemaal de capaciteit om de frequentie en/of de impact van ongevallen te verminderen. Samen moeten ze een geheel van beschermingslagen vormen dat ervoor zorgt dat, als één element faalt, een ander element dat kan compenseren om het ergste te voorkomen.

Figuur 4. Principes en onderdelen van een Safe System approach (Bron: <https://www.roadsafety.gov.au/nrss/safe-system>)



De buitenlandse ervaring leert ons dat voor een Safe System-benadering alle actoren op gecoördineerde wijze hun rol moeten spelen. Overheidsinstanties in alle sectoren die relevant zijn voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen, met inbegrip van vervoer en infrastructuur, milieu, onderwijs, politie, volksgezondheid en justitie, moeten op alle niveaus nauw samenwerken. Daarnaast hebben ook alle andere belanghebbenden een cruciale rol te spelen: de industrie, de verzekeringssector, weggebruikersverenigingen, NGO's, scholen, onderzoekers en nog veel meer. Safe System vergt dus een multisectoriële en multidisciplinaire benadering op basis van doelstellingen, met inbegrip van een systematische monitoring van de evolutie van de verkeersveiligheid.

De federale en regionale overheden onderschrijven deze logica en zullen daarom binnen hun bevoegdheden de aangewezen maatregelen nemen, in samenspraak met alle relevante actoren in België. Concreet vergt dit in België een nauwere samenwerking - met respect voor eenieders bevoegdheid - tussen de actoren op federaal, regionaal, provinciaal en lokaal niveau en tussen de verantwoordelijken van de verschillende beleidsgebieden die met verkeersveiligheid te maken hebben. Er is ook een meer structurele samenwerking vereist met NGO's actief op het gebied van de verkeersveiligheid, met werkgevers en met onderzoeksinstellingen.

2.3 Tien gemeenschappelijke doelstellingen

Vanuit de *Safe System*-benadering engageren de verschillende overheden zich om, binnen het kader van hun bevoegdheden, te werken aan de volgende algemene doelstellingen:

1. Heldere en coherente regelgeving
2. Degelijke (rij)opleiding van weggebruikers
3. Veilige en vergevingsgezinde infrastructuur
4. Veilige voertuigen voor alle weggebruikers
5. Gerichte informatie en sensibilisering
6. Verantwoordelijke weggebruikers
7. Effectieve controles en geschikte sancties
8. Betere benutting van technologie
9. Onderzoek dat het beleid ondersteunt
10. Systematische monitoring en evaluatie



2.4 Gezamenlijke streefdoelen

Door de Valletta-verklaring van de Europese Raad over verkeersveiligheid van maart 2017 te onderschrijven (Council of the European Union, 2017), heeft België zich mede geëngageerd om zowel het aantal verkeersdoden als het aantal zwaargewonden in de EU tegen 2030 te halveren ten opzichte van het referentiescenario in 2020 (in de praktijk wordt nu als referentiejaar 2019 genomen). Het is zinvol om ook een langer perspectief voor ogen te houden; zowel op Europees niveau als in andere landen is het streefdoel nul verkeersdoden te bereiken ten laatste in 2050. Voor zwaargewonden wordt gestreefd naar een vermindering met 90% ten opzichte van het huidige cijfer.

Tabel 1. Streefdoelen voor 2030 en 2050

	Actuele waarde (2019)	Streefdoel 2030	Streefdoel 2050
Aantal verkeersdoden	644	< 320	0
Aantal zwaargewonden in het verkeer (MAIS ₃₊)	3600	< 1800	< 360

De gewesten hebben bovendien nog meer specifieke doelen met bijkomende indicatoren en streefdoelen voor specifieke doelgroepen (meer informatie is te vinden in de regionale plannen).

2.5 Hogere verkeersveiligheidsprestatie

Het is nuttig om ook kwantitatieve doelstellingen te formuleren voor een aantal cruciale causale factoren voor verkeersongevallen of de afloop ervan. De resultaten van het Baseline project inzake KPI's zullen echter slechts midden 2022 beschikbaar zijn zodat het moeilijk is nu al streefdoelen voorop te stellen. Als tijdelijk alternatief wordt daarom voor risicogedrag (te snel rijden, rijden onder invloed, geen gordeldracht, afleiding door gsm, geen helmcracht) ook een vermindering met 50% als streefdoel vooropgesteld (zie Tabel 2). Indien de Europese Unie de komende jaren meer specifieke streefdoelen naar voren zou schuiven, dan zullen de Belgische doelstellingen daarmee gealigneerd worden.

Op het gebied van wegeninfrastructuur is het moeilijker om gemeenschappelijke doelen voorop te stellen, mede omdat hierover nog geen internationale consensus bestaat. De Europese Unie werkt momenteel aan een nieuw veiligheidsbeoordelingssysteem voor het wegennet. Zodra de methoden definitief zijn vastgesteld, wordt nagegaan hoe de regio's op basis daarvan KPI's en streefdoelen kunnen definiëren. Het is belangrijk dat daarbij ook het verkeer van fietsers, bromfietzers en motorfietsers wordt meegerekend.

Tabel 2. Streefdoelen inzake gedrag van weggebruikers

	Streefdoel 2030	Streefdoel 2050
Percentage bestuurders boven de snelheidslimiet	Vermindering met minstens 50% tussen 2020 en 2030	Vermindering met minstens 90% tussen 2020 en 2050
Percentage bestuurders onder invloed (Bloedalcoholgehalte 0,5+)		
Percentage bestuurders zonder veiligheidsgordel		
Percentage bestuurders die de gsm gebruikt		
Percentage motorrijders en bromfietzers zonder helm		

Voor de veiligheid van het voertuigenpark houdt de KPI van de Europese Commissie enkel rekening met de nieuw ingeschreven voertuigen. Het lijkt aangewezen om een KPI te ontwikkelen die beter inspeelt op de samenstelling van het volledige voertuigenpark in België en indien mogelijk met de aanwezigheid van buitenlandse voertuigen op onze wegen.

Voor medische zorgen na het ongeval wordt als streefdoel geformuleerd dat België tot de top 5 in de EU moet behoren voor wat betreft de KPI van de Europese Commissie (gemiddelde tijd verstrekken tussen de noodoproep na een letselongeval en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van het ongeval).

3 Prioritaire gebieden voor samenwerking

Op verschillende gebieden is afstemming en samenwerking noodzakelijk, zowel tussen het federale en het regionale niveau als tussen de regio's onderling. Er zijn vier grote gebieden:



3.1 Delen van kennis en inzichten

Verkeersveiligheid is een complexe materie omdat veel factoren een rol spelen in het ontstaan van ongevallen en ook omdat de doeltreffendheid van maatregelen afhangt van de specifieke context. Inzicht in deze problematiek vergt een vlotte toegang tot verschillende gegevensbronnen en ook de geschikte analysemethoden over hoe ongevallen vermeden kunnen worden of de gevolgen ervan beperkt. Er kan ook veel geleerd worden van onderzoek dat in het buitenland is uitgevoerd, omdat er gelijkaardige fenomenen en factoren zijn die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Zowel op federaal als regionaal niveau wordt er reeds heel wat informatie verzameld en geanalyseerd, maar meer samenwerking en afstemming zal leiden tot een beter gebruik van bestaande en nieuwe informatiebronnen en tot meer gedeelde kennis en inzichten.

Concrete pistes voor samenwerking zijn:

- koppelen van verschillende datasets (bijvoorbeeld politie- en ziekenhuisgegevens)
- uitvoeren van studies en onderzoeksactiviteiten van gemeenschappelijk belang (bundeling van kosten en resultaten), zoals diepteonderzoek van ongevallen
- uitvoeren van internationale benchmarking (zowel op nationaal als op regionaal vlak) inzake maatregelen en resultaten
- uitvoeren van observatiemetingen en bepalen van regionale en nationale KPI's
- toegankelijker maken van datasets op gebied van verkeersveiligheid
- uitwisselen van informatie over doelstellingen en onderdelen van regionale en federale onderzoeksprogramma's op gebied van verkeersveiligheid
- systematisch delen van de resultaten die voortvloeien uit gerealiseerde onderzoeken, ook met de betrokken partners (stakeholders / weggebruikersverenigingen / Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid)
- stimuleren van de uitwisseling van goede praktijken over het vaststellen van overtredingen over de verschillende politiezones heen (bijv. nultolerantie voor bepaalde overtredingen)

- uitwisselen van ervaringen over de effectiviteit van alternatieve straffen
- uitwisselen van ervaring over benaderingen door wegbeheerders, parketten en rechtbanken.

3.2 Heldere en coherente regelgeving

De regelgeving op gebied van verkeersveiligheid wordt vaak als complex of onduidelijk ervaren door de burgers, en weggebruikers kennen niet alle regels even goed. Er zijn ook nieuwe fenomenen zoals het gebruik van e-steps of de ontwikkeling van semi-autonome voertuigen die een aanpassing of verduidelijking van de wegcode vragen. Het is ook van belang dat weggebruikers steeds begrijpen welke regels van toepassing zijn en dat de signalisatie duidelijk is.

In deze context is het zinvol dat federale en regionale autoriteiten en stakeholders samenwerken op een aantal gebieden, met name inzake:

- het moderniseren en verduidelijken van de wegcode
- het aanpassen van het wettelijk kader met betrekking tot nieuwe vervoersmodi (zoals e-steps)
- samenwerken met lokale besturen om zo veilig mogelijke snelheidsregimes te bepalen in de bebouwde kom, die voldoende rekening houden met actieve weggebruikers
- het bepalen van de kenmerken van het 'rijbewijs van de toekomst' gelet op de toenemende differentiatie van voertuigen, in het bijzonder op het vlak van automatisering
- het integreren van hulp en ondersteuning aan verkeersslachtoffers (op medisch, psychologisch, economisch, administratief en juridisch vlak).

3.3 Veilig gedrag op de weg

Gevaarlijk en onveilig gedrag van weggebruikers is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen en verwondingen in het verkeer. Het gaat hier vooral om rijden met een onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, afgeleid zijn en geen veiligheidsgordel dragen. Ook vermoeidheid of het negeren van verkeerslichten leidt tot gevaarlijke situaties. Een gevoelige verhoging van de verkeersveiligheid is enkel mogelijk als weggebruikers minder risicogedrag vertonen. Dat kan bereikt worden door educatie, sensibilisering en door technologische hulpmiddelen.

Meer samenwerken en afstemming tussen de gewesten en het federaal niveau is aangewezen voor de volgende gebieden:

- vermijden of beperken van de gevolgen nieuwe vormen van afleiding
- voorkomen, systematisch controleren en bestraffen van rijden onder invloed van drugs en andere stimulerende middelen zoals lachgas
- versterken van het potentieel van, en vermijden van de neveneffecten (zoals afleiding) van ADAS-systemen
- implementeren van ITW/Smart Mobility-toepassingen (i.h.b. communicatie tussen voertuigen en infrastructuur)
- aanpakken van de dodehoekproblematiek bij vrachtwagens
- stimuleren van het gebruik van alcoholsloten, zowel preventief als voor veroordeelden
- verbeteren van de veiligheid van het goederenvervoer door bestelwagens, door de maatregelen van de verschillende overheden op elkaar af te stemmen (ladingzekering, rij- en rusttijden...).

3.4 Effectieve controles en sancties

Een belangrijke component van een geschikt verkeersveiligheidsbeleid is een effectieve controle van het respecteren van de wegcode en het adequaat bestraffen van verkeersovertreders, in het bijzonder mensen die veelvuldig overtredingen begaan (recidivisten). Controles hebben als doel om gevaarlijke bestuurders uit het verkeer te halen én om mensen aan te zetten tot veilig gedrag. Sancties moeten voor een gedragsverandering zorgen zodat weggebruikers in de toekomst minder verkeersovertredingen begaan.

Concrete pistes voor samenwerking zijn:

- optimaliseren van de afhandelingsprocedures door de oprichting van een nationaal parket voor het wegverkeer
- de parketten en politierechtbanken in staat stellen om alle geregistreerde strafbare feiten te behandelen
- ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie op de bestrijding van recidive voor verkeersovertredingen (m.i.v. cross-border)
- uitwerken van een progressief sanctiesysteem of rijbewijs met punten (m.i.v. lokale/regionale overtredingen)
- uitwerken van een gemeenschappelijk kader voor alternatieve straffen zoals opleidingen
- verruimen van de alternatieve sancties en opleidingen
- verhogen van de effectiviteit en efficiëntie van de handhaving (afschaffing van de quota voor controles en van de tolerantiemarges voor verkeersovertredingen, automatisering van de behandeling van overtredingen, enz.).

4 Operationalisering van de samenwerking

4.1 Governance en implementatie

Voor de verdere concrete aanpak van de gemeenschappelijke visie en strategie “All for zero” zullen de volgende stappen worden gezet:

- oprichten van een interfederale stuurgroep voor de coördinatie van de activiteiten in de vier gebieden
- selecteren van de prioritaire thema's voor 2022 en de volgende jaren
- aanduiden van een leidende/coördinerende entiteit voor elk van de prioritaire thema's
- bepalen van de doelstellingen en reikwijdte, en ontwikkelen van een actieplan en een tijdschema voor elk thema
- advies vragen aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
- organiseren van een jaarlijkse interministeriële bijeenkomst met een evaluatie en eventuele bijsturing van de samenwerking en van de genomen maatregelen.

4.2 Maatschappelijke betrokkenheid en interfederale ervaringsuitwisseling

Met het oog op een doeltreffende sensibilisering en een versterking van het engagement van de burgers wordt het volgende ondernomen in gemeenschappelijk overleg tussen de gewestelijke en federale overheden:

- regelmatig vernieuwen en aanvullen van de website www.all-for-zero.be
- versterken van de consultatie van stakeholders over de thema's en voorstellen
- monitoren van de lokale projecten en evenementen op het gebied van verkeersveiligheid, die federale ondersteuning genieten
- organiseren van een jaarlijks evenement voor ervaringsuitwisseling en evaluatie van de initiatieven en projecten
- afspraken maken over gemeenschappelijke communicaties en bespreken van de kalender voor bepaalde soorten sensibiliseringsactiviteiten.