



Federaal Plan
voor 2021-2025
Verkeersveiligheid

Volledige versie

All for zero!

Mobiliteit is een vrijheid. Dat is een sterke overtuiging die de leidraad vormt voor mijn mobiliteitsbeleid sinds het begin van deze legislatuur. Om deze vrijheid te kunnen realiseren, moet iedereen zich onderweg veilig voelen. Vandaag de dag vormt de weg echter nog steeds een gevaar. Deze situatie mag geen noodlot zijn. Samenwerken om de verkeersveiligheid in België te veranderen is de essentie van dit federale actieplan.

De veiligheid op onze wegen is een doel op zich: elke dode, elke gewonde bij een ongeval is een vermijdbare ramp. Verkeersveiligheid is ook een noodzakelijke voorwaarde voor de overgang naar een meer duurzame en inclusieve mobiliteit. Zolang ouders bang zijn hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan, of zolang bepaalde categorieën mensen hun mobiliteit beperkt zien als gevolg van onveiligheid, zal ons werk niet af zijn. De bescherming van actieve en kwetsbare weggebruikers is een echte prioriteit.

De agressiviteit en het gebrek aan burgerzin van sommige weggebruikers vormen een bedreiging. Dit werkt vooroordelen maar ook frustraties in de hand. Meer dan ooit is het van essentieel belang te zorgen voor een beter samenleven op de weg, rekening houdend met de actuele omstandigheden. Mekaar respecteren impliceert de veiligheid van de ander waarborgen. Risicogedrag, zoals rijden onder invloed, is echter nog veel te wijdverbreid. Dit wordt in de hand gewerkt door een vorm van sociale tolerantie die tot bagatellisering leidt. Dergelijk gedrag is duidelijk onaanvaardbaar.

Op de vele uitdagingen (snelheid, afleiding, recidive, enz.) bieden de maatregelen in dit actieplan concrete antwoorden. Met dit federale actieplan alleen zullen we echter niet alle problemen kunnen oplossen. Verkeersveiligheid is een maatschappelijke kwestie die de betrokkenheid van iedereen vergt, zowel van overheidsinstanties als van de weggebruikers zelf. Dit doet niets af aan eenieders verantwoordelijkheid; integendeel, het moet ons wederzijds engagement versterken. De dynamiek van "All For Zero" weerspiegelt dit gedeelde engagement: laten we allen samen werken aan de realisatie van de visie "nul doden op onze wegen"!

Ik dank alle experts, leden van de administratie, partners en natuurlijk de vele burgers die hebben bijgedragen tot de verwezenlijking van dit federale actieplan. Hun engagement is een voortdurende aanmoediging om onze inspanningen voor veiligere wegen dag na dag voort te zetten.

Georges Gilkinet

Vice-eersteminister en minister van Mobiliteit



We moeten de verkeersveiligheid in ons land verbeteren. Het aantal verkeersdoden is veel te hoog. In 2019, voor de coronacrisis, stegen deze opnieuw naar 644 doden.

Met 56 verkeersdoden per miljoen inwoners in 2019 ligt de verkeersmortaliteit in België echter hoger dan het Europese gemiddelde (51). We doen het slechter dan onze buurlanden Nederland (34), Duitsland (37) en Frankrijk (50).

Het is dan ook onze plicht om mee te bouwen aan veiligere wegen en een snellere, menselijkere en straffere vervolging van alle verkeersovertredingen.

Het federaal actieplan voor de verkeersveiligheid vat de acties samen die we nemen, samen met minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden.

Dit actieplan focust zich op het terugdringen van het aantal verkeersongevallen door de pakkans te verhogen en recidive aan te pakken. Want we zien dat dit werkt. Trajectcontroles halveren het aantal dodelijke ongevallen. We activeren daarom extra trajectcontroles. Momenteel zijn er 72 actieve trajectcontroles verbonden met de gewestelijke verwerkingscentra van de politie. De volgende maanden worden nog 36 trajectcontroles geactiveerd waarvan 12 in Wallonië en 24 in Vlaanderen.

We bouwen de tolerantie marges en de quota voor snelheidsovertredingen systematisch af. Flitscamera's en trajectcontroles moeten 24/7 actief zijn zodat we de pakkans voor hardrijders verhogen.

Het verhogen van de pakkans betekent ook een verhoging van de werklast bij politie en justitie. We organiseren verschillende pilootprojecten om de verwerkingscapaciteit van politie en parket te monitoren en stap voor stap te verhogen.

Om de verhoogde toestroom aan dossiers te kunnen verwerken werven we 45 medewerkers aan op het niveau van het parket en 30 medewerkers bij de Hoven & Rechtbanken. Om de politieparketten te ondersteunen bij de administratieve afhandeling van boetes, richten we een nationaal parket voor de verkeersveiligheid op. Door de administratieve afhandeling van verkeersboetes te centraliseren, kunnen de lokale parketten zich focussen op het behandelen van de zwaardere overtredingen.

We voorzien daarnaast digitale tools die de politie en het parket kunnen gebruiken bij hun vaststellings- en vervolgingsbeleid. De digitale controle van de rijbewijzen, alsook de uitbreiding van het gebruik van ANPR-camera's en het automatisch identificeren van veelplegers zijn hier enkele voorbeelden van.

Het is duidelijk: politie en parket nemen de verkeersveiligheid zeer ernstig. We gaan samen voor een snellere, menselijkere en straffere vervolging van alle verkeersovertredingen. Zo willen we het aantal verkeersdoden fors terugdringen en onze wegen veiliger maken.

Vincent Van Quickenborne
Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee



Als mensen zich verplaatsen, is de voornaamste vraag die ze zichzelf stellen: hoe geraak ik het snelst van punt A naar punt B? Ik vind dat die vraag ambitieuzer kan. Dat die vraag ambitieuzer moet. Ik pleit er dan ook voor dat die vraag in de toekomst luidt: hoe geraak ik veilig, duurzaam, én op tijd, van punt A naar punt B? Ik wil alles in het werk stellen om dat voortaan voor iedereen de voornaamste vraag te laten zijn.

Wie de verkeersveiligheid in ons land wil verbeteren, kan op mij rekenen. Ik beschouw dat als een van mijn topprioriteiten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid moet en zal lukken. Zeker als we alle bevoegdheden samenleggen. Een essentiële afstemming om deze ambitie te versterken. Voor deze uitdaging is er ook nood aan een ketenaanpak: van preventie (vorming en opleiding, weginrichting, alternatieven, ...) en controle tot sanctionering.

De Politie kan meer doen dan verbaliseren. De Geïntegreerde Politie maakt daarom werk van een nieuwe aanpak van de verkeersonveiligheid in België en zal daarbij actief samenwerken met de regio's. Naast de intussen vertrouwde flitsmarathon en de weekends zonder alcohol hebben we de ambitie om één bestuurder op drie jaarlijks aan een controle te onderwerpen.

We doen dit niet om de weggebruiker te pesten. Integendeel. We doen dit uit grote bezorgdheid. Niet alleen om zijn of haar gezondheid, maar ook voor de gezondheid van de passagiers én omgeving. Want één ding is zeker: mobiliteit is een 'gemeenschapsgebeuren'. Je bent, wat je vervoersmiddel ook is, nooit alleen op de weg!

Daarom moeten we ook verder inzetten op een doorgedreven monitoring en digitalisering, zodat elke verplaatsing veilig kan gebeuren. Met deze inspanningen dragen we bij tot het realiseren van de derde Duurzame Ontwikkelingsdoelstelling (SDG3), die doelstellingen voor een goede gezondheid en welzijn definieert. Eén van de pijlers hiertoe is deze van de verkeersveiligheid. We zijn het de weggebruiker verschuldigd.

Annelies Verlinden

Minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing



Inhoud

1	Inleiding	6
2	Verkeersveiligheid in zijn brede context	7
2.1	Naar een meer duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit	7
2.2	Belooftevolle gegevens en technologieën	7
2.3	Internationale context.....	8
3	Waar staan we met de verkeersveiligheid in België?.....	10
3.1	Evolutie van de mortaliteit op de Belgische wegen sinds 2000	10
3.2	Gedrag van weggebruikers.....	12
3.2.1	Rijden onder invloed	12
3.2.2	Snelheid	12
3.2.3	Dragen van de veiligheidsgordel en gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem	14
3.2.4	Afleiding tijdens het rijden	15
3.3	Handhavingsbeleid	16
3.3.1	Verkeersboetes en pakkans	16
3.3.2	Veelplegers.....	17
4	Belangrijkste resultaten van de burgerparticipatie	18
4.1	Opzet van de burgerbevraging	18
4.2	Belangrijkste bevindingen uit de enquêtes	18
4.3	Aanbevelingen geformuleerd tijdens de burgerpanels	20
4.4	Verdere stappen.....	21
5	Doelstellingen van het federale actieplan.....	22
5.1	Effectieve en efficiënte maatregelen bestendigen	22
5.2	Kiezen voor een <i>Safe System</i> -benadering in België	22
5.3	Streefdoelen voor 2030 en 2050.....	23
6	Maatregelen	24
6.1	Inleiding	24
6.2	Samen op (de) weg	26
6.3	Risicogedrag sociaal onaanvaardbaar maken.....	28
6.4	Controles, sancties, begeleiding en opleiding.....	31
6.5	Data-analyse en kennisontwikkeling.....	33
6.6	De dynamiek « All-for-zero ».....	35
7	Implementatie en monitoring.....	36
7.1	Verdere uitwerking van de maatregelen	36
7.2	Monitoring en de rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid	36
7.3	De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid als ankerpunt en katalysator	36
	Referenties	38

1 Inleiding

Twintig jaar geleden vielen er 1470 doden in het verkeer in België. Ondanks diverse maatregelen waren het er in 2010 nog steeds 850, wat neerkwam op 78 verkeersdoden per miljoen inwoners. Met dit cijfer presteerde België zeer slecht in vergelijking met de meeste andere West-Europese landen. De voorbije jaren is het aantal verkeersdoden in België weliswaar verder afgenomen, maar niet sterk genoeg om de vooropgestelde doelstelling te halen om op tien jaar tijd het aantal verkeersdoden te halveren. In 2019 vielen er nog 644 doden te betreuren, wat een toename was ten opzichte van de 604 verkeersdoden in 2018. De dalende trend van de voorbije jaren is dus stopgezet¹. Naast de vele dodelijke slachtoffers liepen in 2019 ook nog 47147 personen verwondingen op bij verkeersongevallen. Dit hoge aantal is zelfs nog een onderschatting, want het betreft enkel de verkeersongevallen geregistreerd door de politie.

Deze cijfers blijven onaanvaardbaar hoog, omdat de meeste verkeersongevallen te vermijden zijn. Andere landen in Europa doen het veel beter dan België, zoals verderop in dit document wordt geïllustreerd. Met een gecoördineerde en effectieve aanpak is het mogelijk om het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden drastisch te reduceren. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle actoren.

De federale overheid is één van die actoren. Dit federaal actieplan is het engagement van de federale overheid om, op de gebieden waarvoor ze bevoegd is, de maatregelen te nemen die nodig zijn om het aantal verkeersgewonden en doden te doen dalen. Vele organisaties en individuen hebben bijgedragen tot de totstandkoming van dit plan. Enerzijds was er een uitgebreide consultatie van experts uit de federale overheidsdiensten (Justitie en Binnenlandse Zaken), van de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en vanuit Vias institute.

Daarnaast werden ook burgers aan het woord gelaten. Er werd een burgerplatform opgezet waar burgers hun mening kwijt konden over de problemen die het eerst moesten worden aangepakt en welke maatregelen zij het meest geschikt vonden. Bijna 5500 personen registreerden zich op het burgerplatform 'All for zero'. De naam verwijst naar de betrachting om uiteindelijk te komen tot nul verkeersdoden in België – iets wat enkel mogelijk zal zijn als we ons daar allemaal samen voor inzetten. De resultaten van een uitgebreide burgerbevraging – meer dan 5500 ingevulde enquêtes – en de aanbevelingen vanuit de zes burgerpanels, met in het totaal ongeveer 100 geëngageerde burgers, zijn mee verwerkt in dit federaal actieplan.

Dit plan is echter slechts een deel van puzzel. Samen met de strategische plannen van de gewesten zal het worden geïntegreerd in een allereerste interfederaal plan genaamd "*All for zero – Een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België*" dat zal worden voorgesteld tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 23 november 2021.

¹ Zelfs in 2020 en ondanks een zeer bijzondere maatschappelijke context die de verplaatsingsbehoeften heeft gecomprimeerd, zijn we er met 499 verkeersdoden niet in geslaagd het doel te halen dat we ons tien jaar geleden hebben gesteld, namelijk maximaal 440 verkeersdoden.

2 Verkeersveiligheid in zijn brede context

2.1 Naar een meer duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit

De uitdagingen op gebied van verkeersveiligheid kunnen niet los gezien worden van de mobiliteitspatronen in België en hoe deze in de toekomst zullen evolueren. De voorbije jaren nam het volume van gemotoriseerd verkeer elk jaar toe met ongeveer 1%, wat zich vertaalde in toegenomen files en tijdverlies op de wegen. Iedereen is zich steeds meer bewust van de gevolgen van onze verplaatsingswijzen op het vlak van gezondheid en milieu, wandelen en fietsen nemen toe en de steeds groter wordende groep van ouderen wil haar mobiliteit behouden.

Overall in België is het fietsgebruik toegenomen, mede dankzij de elektrische fiets. Sinds kort zien we in steeds meer steden overall elektrische steps opduiken, iets dat wellicht een blijvend fenomeen zal zijn. In het algemeen is de plaats van gemotoriseerde tweewielers volop aan het veranderen voor wat de toekomstige mobiliteit betreft. Systemen voor car sharing bestaan maar dringen niet echt door. Multimodaliteit, waarbij verschillende vervoersmodi beter op elkaar worden afgestemd, wint slechts langzaam veld, maar telewerk zit in de lift en zal wellicht ook na de COVID19-pandemie structureel verankerd worden. Aan de horizon duiken deels zelfrijdende auto's op, al is het nog onduidelijk tegen wanneer deze een belangrijke component van het voertuigenpark zullen uitmaken.

Al deze ontwikkelingen beïnvloeden onze reispatronen, welke vervoersmiddelen we kiezen, ons gedrag op de weg, en wat we aanvaardbaar vinden – en dat alles heeft rechtstreeks impact op de verkeersveiligheid. De evolutie naar een meer actieve en duurzame mobiliteit is onbetwistbaar een goede zaak voor de gezondheid, voor de maatschappij in haar geheel en voor het milieu, maar voetgangers en fietsers zijn ook meer kwetsbaar in het verkeer. Om meer duurzame mobiliteit te bekomen moet dus ook de verkeersveiligheid omhoog. Ten slotte, mag de mobiliteit van de meerderheid niet worden gerealiseerd ten koste van één categorie weggebruikers. Jongeren, ouderen en personen met beperkte mobiliteit moeten zich ook veiliger kunnen verplaatsen.

2.2 Beloftevolle gegevens en technologieën

Het laatste decennium is het steeds moeilijker gebleken om nog sterke vooruitgang te boeken op het gebied van de verkeersveiligheid. Het 'laaghangende fruit' is al grotendeels geplukt en zoals elders in Europa wordt het steeds lastiger om een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers te bereiken. Er zijn ook ontwikkelingen zoals een verouderende bevolking die meer kwetsbaar is in het verkeer, een grotere impact van afleiding door gebruik van smartphones en andere elektronische toestellen in voertuigen, een stijging van rijden onder invloed van drugs of andere substanties, en het succes van de elektrische fiets, die rechtstreeks of onrechtstreeks zorgen voor een toename van het aantal verkeersongevallen.

Zowel voor de 'klassieke' uitdagingen (te snel rijden, rijden onder invloed van alcohol, niet gebruiken van de veiligheidsgordel) als voor deze nieuwe ontwikkelingen zal het klassiek arsenaal aan maatregelen noodzakelijk blijven, maar zal het niet volstaan om onze doelstellingen te bereiken. Een zeer sterke verhoging van de pakkans – bijvoorbeeld een verdrievoudiging van de controles - zou nog een verschil kunnen maken, maar is met de klassieke aanpak budgettair en praktisch niet haalbaar.

Hoewel sommige nieuwe technologieën nog steeds legitieme vragen over privacy oproepen, bieden zij toch het vooruitzicht op snellere resultaten en, op lange termijn, een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersongevallen. Op 27 november 2019 heeft de Europese Unie de Algemene Veiligheidsverordening (*"General Safety Regulation - GSR"*) aangenomen, met als doel het aantal verkeersdoden, zwaargewonden en verkeersongevallen in de EU drastisch te verminderen. Dit moet worden bereikt door nieuwe veiligheidstechnologieën als standaarduitrusting in nieuwe voertuigen op te nemen. Deze systemen variëren van alcoholstartonderbrekers en intelligente snelheidsassistenten tot bandenspanningscontrolesystemen, rijstrookassistenten en vele andere intelligente hulpsystemen voor de bestuurder (de zogenaamde "ADAS-systemen"). Deze systemen maken voertuigen veiliger, niet enkel voor de inzittenden maar ook voor de andere weggebruikers. Deze nieuwe voorschriften zullen achtereenvolgens worden ingevoerd voor nieuwe automodellen en voor voertuigregistraties.

Ook op andere gebieden kunnen nieuwe technologieën het verschil maken. Op het gebied van de infrastructuur gaat het bijvoorbeeld om 'slimme' wegen, die leesbaar zijn voor (semi-) geautomatiseerde voertuigen, het benutten van ITS (intelligente transportsystemen, bv. slimme verkeerslichten en slimme verlichting) en Smart Mobility-toepassingen (waarbij voertuigen informatie uitwisselen met andere voertuigen en met de wegbeheerders).

Andere mogelijkheden situeren zich op het vlak van de controle en handhaving, zoals trajectcontroles, slimme camera's voor de detectie van afleiding en gordelgebruik, alcoholgates (waarbij men een terrein niet kan verlaten met een voertuig als men rijdt onder invloed), sneller testen op drugsintoxicatie, blokkeren van het gebruik van de gsm tijdens het rijden, monitoring van vermoeidheid, enz.

Gelinkt aan de technologische mogelijkheden pleiten we ook voor een betere benutting van gegevens met betrekking tot verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Het gaat zowel om 'klassieke' databronnen zoals de registratie van verkeersongevallen door de politie en de observatiegegevens over risicovol gedrag in het verkeer als momenteel nog weinig gebruikte bronnen, zoals bijvoorbeeld geanonimiseerde ziekenhuisgegevens en data uit andere relevante databanken. Deze databronnen kunnen niet enkel gebruikt worden om de verkeersonveiligheid te analyseren maar ook om beleidsvoorstellen te onderbouwen.

Er dienen wel enkele kanttekeningen gemaakt te worden bij deze nieuwe mogelijkheden. Technologie alleen zal niet volstaan om de verkeersonveiligheid te doen verminderen. Bijkomende veiligheidssystemen kunnen de bestuurder ook afleiden en het verantwoordelijkheidsbesef doen verminderen; ze verzwaren soms ook het gewicht van het voertuig. Er ontstaan bovendien nieuwe risico's op het vlak van cybersecurity. Bovenal impliceren al deze technologieën de verwerking van persoonsgegevens die gevoelig kunnen zijn. Strikte naleving van het evenredigheidsbeginsel voor dit soort verwerking en een nauwkeurige analyse van de gevolgen voor de persoonlijke levenssfeer zijn absoluut noodzakelijk. De autoriteiten hebben dus een rol van waakhond om mogelijke schadelijke neveneffecten te identificeren en te voorkomen. Politieke bevoegdheden inzake technologie situeren zich op het gewestelijke, federale en Europese niveau.

2.3 Internationale context

Ook internationaal is verkeersveiligheid een belangrijk en groeiend aandachtspunt. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) stierven in 2016 wereldwijd zo'n 1,35 miljoen mensen als gevolg van verkeersongevallen en raakten er minstens 50 miljoen mensen gewond

in het verkeer. Deze getallen vertonen zelfs een stijgende trend. Verkeersongevallen zijn wereldwijd de belangrijkste doodsoorzaak in de leeftijdscategorie tussen 5-29 jaar. Bijna de helft van de mensen die omkomen in het verkeer zijn voetgangers, fietsers en motorrijders.

Verkeersveiligheid is een onderdeel van de 17 "*Sustainable Development Goals*" (SDG's) van de Verenigde Naties (United Nations, 2016), en meer specifiek van Target 3.6 die stelt dat het aantal personen betrokken in letselgevallen tegen 2030 met de helft zou moeten gereduceerd worden. Ook verschillende andere SDG's vertonen raakvlakken met verkeersveiligheid zoals SDG 3.5 (gebruik van alcohol en drugs), SDG 9.1 (goede infrastructuur), SDG 11.2 (toegang tot transportmogelijkheden), SDG 11.6 (milieu-impact van steden), SDG 11.7 (veilige plaatsen voor kwetsbaren) en SDG 16.6 (betrouwbare publieke instellingen).

De doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2030 staat ook centraal in de *Stockholm Declaration* van februari 2020 (Ministerial Conference on Road Safety, 2020), onderschreven door België en vele andere landen; deze verklaring werd ondertussen opgenomen in een resolutie van de Verenigde Naties.

Vergeleken met de rest van de wereld doet Europa het relatief goed, dankzij gerichte maatregelen op EU-, nationaal, regionaal en lokaal niveau. De vooruitgang bij het terugdringen van het aantal verkeersdoden in de hele EU is de afgelopen jaren echter gestagneerd. De EU heeft haar ambitieuze langetermijndoelstelling, om tegen 2050 geen doden meer te hebben in het verkeer, opnieuw bevestigd. Door de Valletta-verklaring over verkeersveiligheid van maart 2017 in de conclusies van de Europese Raad te onderschrijven, hebben de Europese ministers van Transport voor het eerst ook een doelstelling vastgelegd om niet enkel het aantal verkeersdoden maar ook het aantal zwaargewonden in de EU tegen 2030 te halveren ten opzichte van het referentiescenario voor 2020² (Council of the European Union, 2017).

Zoals hoger vermeld heeft de Europese Unie in 2019 de General Safety Regulation uitgevaardigd die het veiligheidsniveau van voertuigen zal verhogen. De Europese Commissie pleit resoluut voor een *Safe System*-benadering in alle lidstaten van EU, waarbij alle stakeholders samenwerken en hun verantwoordelijkheid nemen om alle factoren (voertuigtechnologie, infrastructuur, menselijk gedrag, enz.) op een gecoördineerde manier aan te pakken (European Commission, 2019). Voor België impliceert dit onder meer een nauwere samenwerking tussen het federale niveau en de gewesten.

De Europese Commissie heeft de voorbije jaren ook gepleit voor een betere monitoring van de causale factoren voor verkeersveiligheid, onder meer op basis van een aantal KPI's (Key Performance Indicators) die in overleg met de lidstaten werden bepaald. Momenteel loopt een groot Europees project ("Baseline") waarbij dergelijke data op grote schaal zullen worden verzameld; op basis daarvan zullen nadien ook op deze gebieden targets worden geformuleerd (zie baseline.vias.be). Dit project wordt gecoördineerd door Vias institute, dat reeds een lange traditie heeft op het vlak van gedragsmetingen.

² Omwille van het atypische karakter van het jaar 2020 (Covid-pandemie) wordt in de meeste Europese landen en ook door de Europese Commissie nu als referentiejaar 2019 gebruikt.

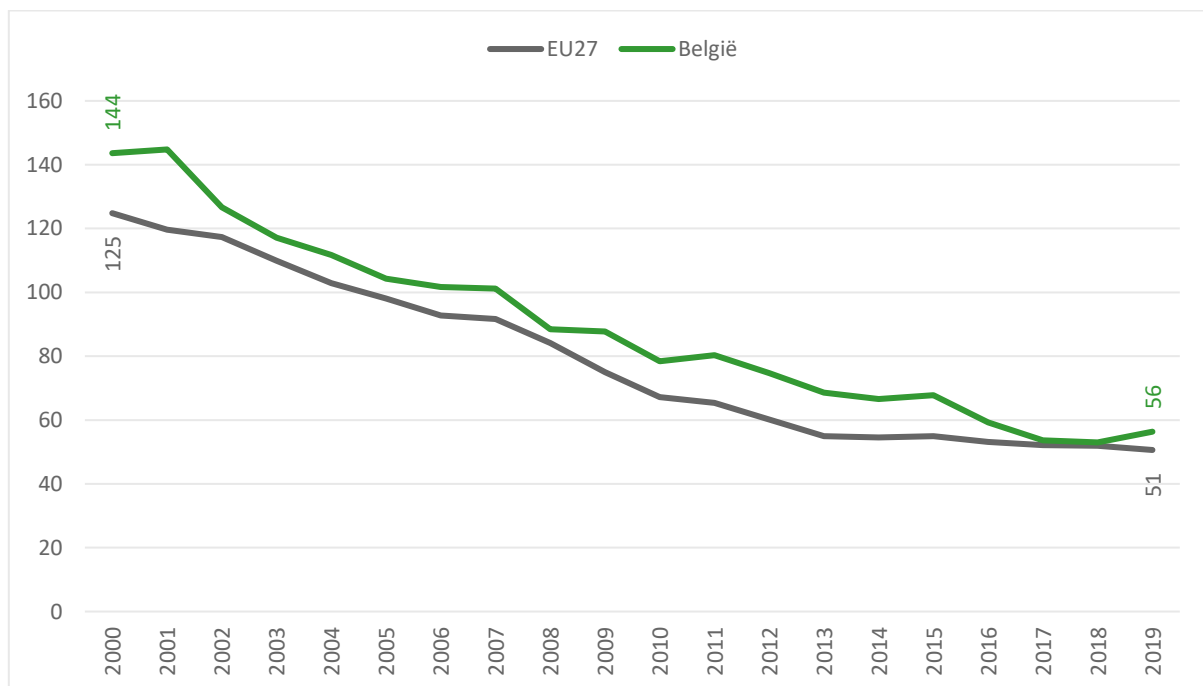
3 Waar staan we met de verkeersveiligheid in België?

Naar aanleiding van de publicatie van dit federaal actieplan maakte Vias institute een uitgebreid rapport over de status van de verkeersveiligheid in België. Dit rapport is te downloaden op de website van Vias institute en op het burgerplatform all-for-zero (www.all-for-zero.be). Wat volgt is een samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

3.1 Evolutie van de mortaliteit op de Belgische wegen sinds 2000

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 2019 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 vielen in België 499 dodelijke slachtoffers in het verkeer. In de botsingsmatrix hieronder tonen we de dodelijke slachtoffers van 2020. In de rijen staan de doden 30 dagen³, 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 motorfietsers, automobilisten onderling, automobilisten

³ 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)

en fietsers en automobilisten en voetgangers. Ook voor motorfietsers werden 36 doden als gevolg van een éénzijdig ongeval genoteerd in 2020.

Figuur 2. Botsingsmatrix met 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)

België scoort zwak in vergelijking met andere Europese landen en zelfs uitgesproken zwak in vergelijking met de buurlanden voor de verkeersveiligheid op autosnelwegen. De dichtheid van het wegennetwerk en de hoge verkeersintensiteit, gekoppeld aan het feit dat Belgen zelf toegeven de snelheidslimieten minder te respecteren dan gemiddeld in Europa (Holcher & Holte, 2019), vormen hier enigszins een verklaring voor, aangezien beide factoren structureel tot een groter aantal ongevallen kunnen leiden.

De samenstelling van het verkeer is in België vrij gelijkaardig aan deze in andere landen in Europa en zeker aan deze in de buurlanden. Daarenboven blijkt de congestie in België hoger te zijn dan elders in Europa.

Het wagenpark in België behoort tot de modernste van Europa. Nieuwere voertuigen zijn over het algemeen beter uitgerust om de inzittenden te beschermen in geval van een botsing, en ze zijn ruimer voorzien van rijkhulpsystemen om bepaalde ongevallen te vermijden. Helaas leidt dit voor België niet tot het verhoopte positieve effect op verkeersveiligheid.

Deze bevindingen maken duidelijk dat het verkeersveiligheids- en het mobiliteitsbeleid ontegensprekelijk met elkaar verbonden zijn. Een beleid van duurzame mobiliteit, van modal shift, van versterking van het spoor als ruggengraat van de mobiliteit en als alternatief voor de personenwagen, draagt ook bij tot de verkeersveiligheid.

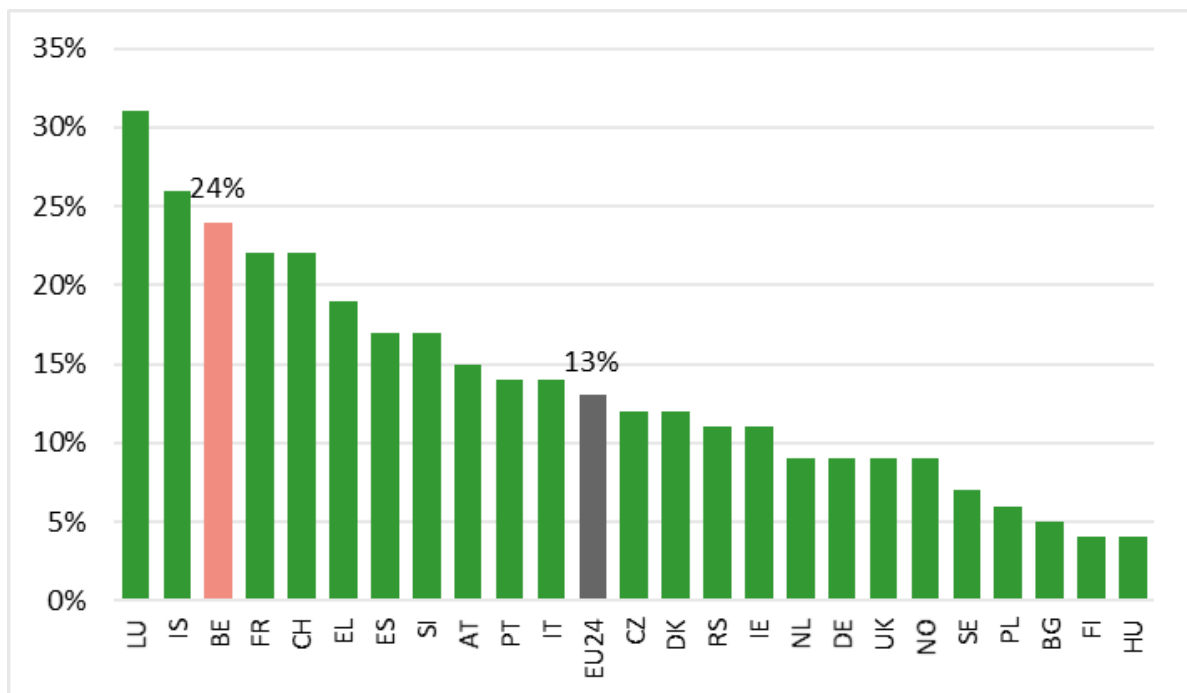
3.2 Gedrag van weggebruikers

3.2.1 Rijden onder invloed

Er is nog veel ruimte voor verbetering in België voor wat het rijden onder invloed van alcohol en drugs betreft. In België bleek uit de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2019" dat bijna 1,9% van de Belgische bestuurders reed met een alcoholgehalte van boven de wettelijke grens van 0,5 g alcohol per liter bloed. Rijden onder invloed komt vaker voor tijdens week- en weekendnachten. In 2018 zat 2,8 % van de mannen boven de wettelijke alcoholimiet aan het stuur, tegenover maar 0,6 % van de vrouwen. Tijdens de laatste BOB-campagne (zomer 2021) hebben 3,3% van de bestuurders positief getest op alcohol.

België is één van de landen waar rijden onder invloed het vaakst gerapporteerd wordt door bestuurders: 24% van de bevroagde bestuurders gaf in 2019 aan minstens eenmaal in de laatste 30 dagen gereden te hebben onder invloed van alcohol (zie grafiek). Ook voor rijden onder invloed van drugs scoort België slecht: 7% van de bevroagde bestuurders gaf aan minstens eenmaal in de laatste 30 dagen onder invloed van drugs te hebben gereden. Ook de houding ten opzichte van rijden onder invloed van alcohol en/of drugs is slecht; Belgen vinden het aanvaardbaarder om onder invloed te rijden dan gemiddeld in Europa.

Figuur 3. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal onder invloed van alcohol te hebben gereden in de laatste 30 dagen.



Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)

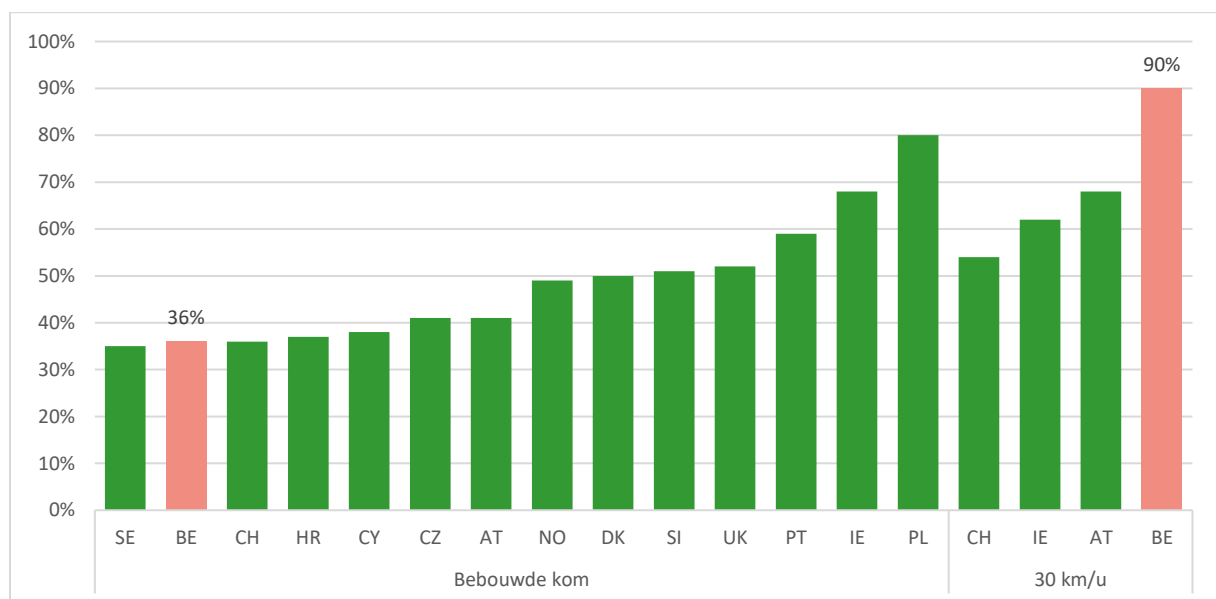
3.2.2 Snelheid

Op het vlak van snelheidsovertredingen is België niet de slechtste leerling van de klas, al is het resultaat niet goed te noemen. Uit gedragsmetingen blijkt dat in België 36% van de waargenomen snelheden in de bebouwde kom boven de wettelijke snelheid in de bebouwde kom ligt. Daarmee hoort België wel bij de best scorende landen waarover momenteel beschikbaar zijn

(zie Figuur 4). In de zone 30 scoort België echter slecht volgens de gedragsmetingen⁴. Uit de meest recente snelheidsmetingen in zones 30 bleek dat in 2015 bijna 90% van de Belgische bestuurders te hard reed (met een gemiddelde snelheid van 43 km/u). Mannen overtreden de snelheidsbeperkingen vaker dan vrouwen, ongeacht het wegtype.

Uit een bevraging van Belgische bestuurders blijkt dat België slechter scoort voor snelheids-overtredingen op alle types wegen samen dan gemiddeld in Europa (zie Figuur 5). Dit wil zeggen dat het aandeel bestuurders dat zegt de snelheidslimiet te overschrijden hoger ligt dan gemiddeld voor Europa. Het gaat hier om een attitudemeting, waarbij gepeild wordt naar zelfgerapporteerd gedrag van bestuurders, en met name of ze de laatste 30 dagen te snel gereden hebben.

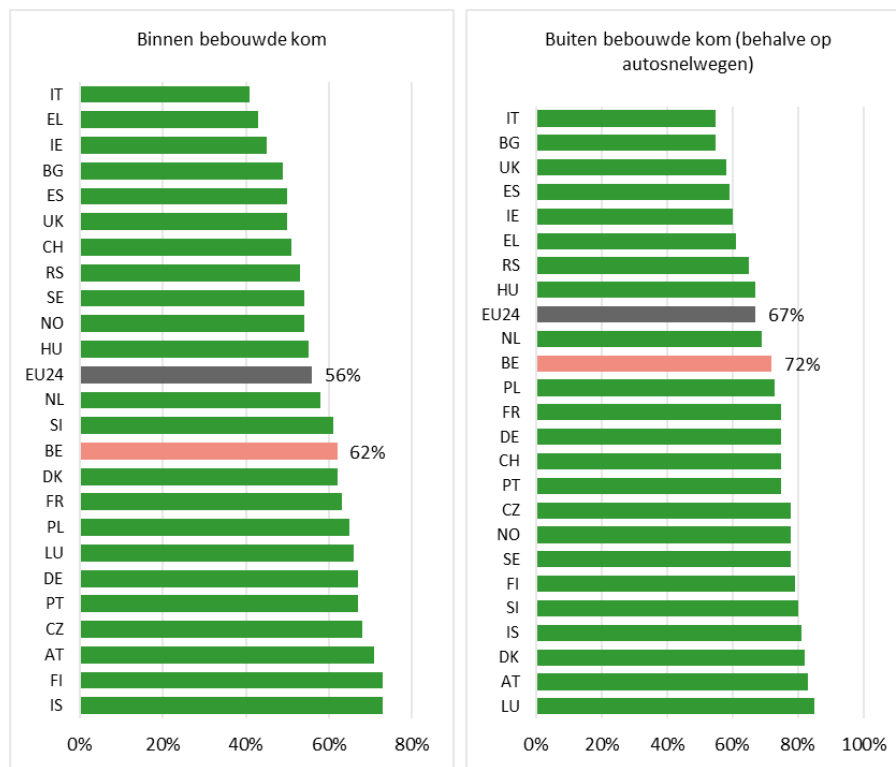
Figuur 4. Percentage bestuurders dat sneller rijdt dan de limiet, naargelang het wegtype.



Bron: ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)

⁴ Alleen Oostenrijk, België, Ierland en Zwitserland hebben gegevens beschikbaar voor 30 km/u-zones.

Figuur 5. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal de snelheidslimiet te hebben overtreden in de laatste 30 dagen, binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom (behalve op autosnelwegen)



Bron: Holocher & Holte (2019)

3.2.3 Dragen van de veiligheidsgordel en gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem

Op het vlak van de gordeldracht scoort België beter dan het Europese gemiddelde, maar er is nog steeds ruimte voor verbetering en dan voornamelijk op het vlak van de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de veiligheidsgordel. In België draagt volgens de laatste gedragsmeting⁵ (2018) 95% van de bestuurders en 86% van de passagiers achteraan de gordel. Ons land behoort daarmee tot de best presterende landen. De gedragsmeting in verband met het gebruik van kinderbeveiligingsystemen⁶ (2017) toonde aan dat slechts 23% van de kinderen kleiner dan 135 cm op een volledig correcte manier in een aangepast kinderbeveiligingssysteem wordt vervoerd. Nog problematischer is het percentage kinderen dat niet vastgemaakt is, dat wordt geschat op 13%.

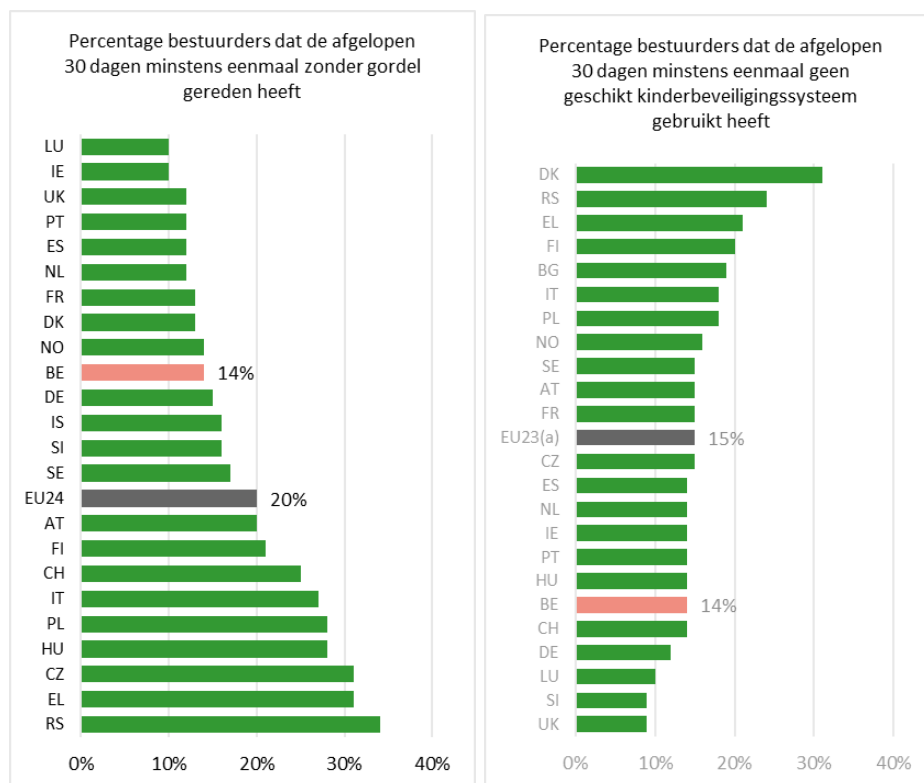
Hetzelfde blijkt uit een bevraging van Belgische bestuurders. België presteert (voor wat zelfgerapporteerd gedrag betreft) voor het dragen van de veiligheidsgordel als bestuurder en als passagier achteraan beter dan gemiddeld in Europa. Het niet dragen van de veiligheidsgordel komt vaker voor bij mannen dan bij vrouwen. Gemiddeld 15% van de bevrageerde Europese

⁵ Tijdens de gedragsmeting kijken onderzoekers na of personen in voorbijrijdende auto's hun gordel dragen. De waarnemingen worden verricht op kruispunten, op verschillende momenten van de dag.

⁶ In België is het verplicht om kinderen jonger dan 3 jaar en kleiner dan 1,35m te vervoeren in een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem.

bestuurders vervoert kinderen zonder gebruik te maken van een kinderbeveiligingssysteem. België zit met 14% op het Europese gemiddelde.

Figuur 6. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal zonder gordel te hebben gereden in de laatste 30 dagen, en percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal geen geschikt kinderbeveiligingssysteem te hebben gebruikt in de afgelopen 30 dagen



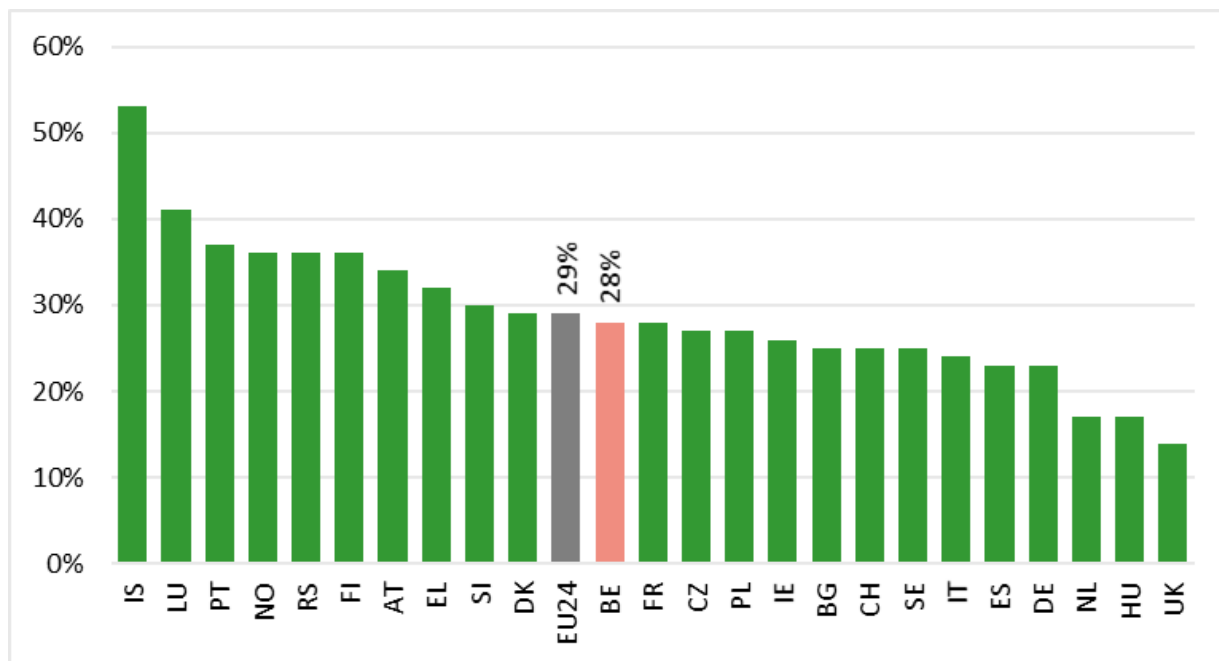
Bron: Nakamura et al. (2020)

3.2.4 Afleiding tijdens het rijden

Op Belgisch niveau bleek uit de in 2013 uitgevoerde gedragsmeting dat 8% van de geobserveerde bestuurders een potentieel afleidende handeling uitvoerde tijdens het rijden. Voor 3,3% van hen was dit het gebruik van een mobiele telefoon in de hand.

Uit een bevraging blijkt dat ongeveer een derde van de Belgische bestuurders zegt soms een bericht of e-mail te lezen tijdens het rijden, wat overeenkomt met het Europese gemiddelde. België scoort voor wat het telefoneren tijdens het rijden betreft gelijkaardig met het Europese gemiddelde. Ook hier is er volop ruimte voor verbetering, rekening houdend met het feit dat afleiding achter het stuur een fenomeen in stijgende lijn is. Minimaal 50 doden per jaar zouden naar schatting toe te wijzen zijn aan het gebruik van de gsm achter het stuur.

Figuur 7. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal een sms/e-mail gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben in de laatste 30 dagen



Bron: Pires, Areal, & Trigo (2019)

3.3 Handhavingsbeleid

3.3.1 Verkeersboetes en pakkans

België heeft het op één na hoogste aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners in Europa, alleen Nederland scoort slechter. De subjectieve pakkans (de gepercipieerde kans om betrapt te worden) op een snelheidsovertreding is dan ook hoog.

Ons land behoort ook tot de slechtst presterende landen voor wat rijden onder invloed van alcohol betreft, met 4 overtredingen per 1000 inwoners. Voor rijden onder invloed van alcohol is de subjectieve pakkans bovendien laag, wat wil zeggen dat Belgische bestuurders de kans om gepakt te worden wanneer ze dronken rijden laag inschatten.

Hetzelfde geldt voor afleiding tijdens het rijden: met 11 overtredingen per 1000 bestuurders hoort België tot de slechtst presterende landen. België scoort gemiddeld voor overtredingen op de gordelplicht.

Tabel 1. Aantal overtredingen per 1000 inwoners en subjectieve pakkans voor de risicogedragingen overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder gordel en afleiding tijdens het rijden

	Aantal overtredingen per 1000 inwoners	Subjectieve pakkans
Overdreven snelheid	300	Hoog
Rijden onder invloed van alcohol	4	Laag
Rijden zonder gordel	9	gemiddeld
Afleiding tijdens het rijden	11	Laag

Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)

3.3.2 Veelplegers

Hoe meer verkeersovertredingen iemand begaat, hoe vaker die persoon betrokken is in verkeersongevallen; recidivisten zijn dus algemeen genomen vaker in verkeersongevallen betrokken. Mannen hebben 1,8 keer meer kans om te hervallen in verkeersfeiten (recidive) dan vrouwen. Het opleggen van een gevangenisstraf leidt tot een verhoogde kans op recidive in vergelijking met een boete, een straf opleggen met uitstel leidt ook vaker tot recidive en tot slot is gedrag uit het verleden een voorspeller van gedrag in de toekomst. Eén eerdere veroordeling verhoogt het risico op recidive met een factor 1,06 en 10 eerdere veroordelingen verhogen het risico met een factor 10,6.

4 Belangrijkste resultaten van de burgerparticipatie

4.1 Opzet van de burgerbevraging

In de aanloop naar de opmaak van dit federaal actieplan voor de Verkeersveiligheid en de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd door de federale minister van Mobiliteit, de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute een burgerbevraging georganiseerd rond de volgende thema's:

- **Samen op (de) weg:** het doel is onze wegen zo vredig 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.

Er werden twee sporen gevolgd. In de periode juli-oktober 2021 werd een enquête gehouden over deze drie thema's. Meer dan 5500 enquêtes werden ingevuld over de verschillende thema's heen. De voorlopige resultaten van deze enquêtes werden meegenomen tijdens de organisatie van de burgerpanels in september. Deze vonden plaats in Antwerpen, Brussel, Gent, Leuven, Namen en Luik met in het totaal ongeveer 100 deelnemers. De resultaten van de burgerparticipatie hebben bijgedragen tot de opmaak van dit federaal actieplan voor de Verkeersveiligheid.

Zowel uit de enquêtes als uit de burgerpanels bleek een grote bezorgdheid onder de deelnemende burgers over verkeersveiligheid. Er werden ook tal van maatregelen naar voren geschoven. Uitgebreide rapporten over zowel de enquêteresultaten als de burgerpanels zijn terug te vinden op het burgerplatform 'All for zero'.

4.2 Belangrijkste bevindingen uit de enquêtes

De enquêtes peilden naar de voornaamste bezorgdheden, ergernissen en onduidelijkheden in het verkeer en naar oplossingen voor gekende of actuele verkeersveiligheidsproblematieken. Hieronder zijn de meest voorkomende antwoorden samengevat.

Wat respect en hoffelijkheid betreft, zijn autobestuurders vooral bezorgd over schoolomgevingen, in het donker rijden (het niet opmerken van voetgangers) en het naderen van fietsers. Fietsers denken o.m. aan het gebruik van de arm als ze links afslaan of ervoor zorgen dat ze meer zichtbaar zijn voor automobilisten. Stepgebruikers beseffen meer en meer dat ze voetgangers niet mogen hinderen. De respondenten vinden het, op zijn minst, on hoffelijk naar andere weggebruikers toe als automobilisten rijden onder invloed van alcohol of drugs of hun richtingsaanwijzers niet gebruiken, als fietsers geen lichten gebruiken in het donker of het rode licht negeren, en als snelle fietsers hun snelheid niet aanpassen in de aanwezigheid van andere fietsers.

Vele burgers blijken onduidelijkheid te ervaren in de verkeersregels of de signalisatie ervan, vooral met betrekking tot elektrische steps, skateboards, snelheidslimieten (bijvoorbeeld bij wegenwerken), fietsstraten, fietssnelwegen, kruispunten en rotondes. Ze geven ook toe zich niet altijd te houden aan bepaalde verkeersregels, in het bijzonder snelheidslimieten op bepaalde plaatsen of bij weinig verkeer, een volle witte lijn overrijden om in te halen, fietsen

tegen de rijrichting in of op de rijbaan (ook al is er een fietspad), of als voetganger niet oversteken op het zebrapad.

De deelnemers aan de enquêtes identificeerden correct de grootste risicogedragingen in het verkeer bij automobilisten, met name te snel rijden, rijden onder invloed en gebruik van de gsm. Ook agressief rijden wordt vaak vernoemd. Verder is het opvallend dat vrouwen, meer nog dan mannen, rijden onder invloed een groot risico vinden. De deelnemers wezen er ook op dat niet enkel automobilisten risicogedrag vertonen in het verkeer, maar ook andere weggebruikers: motorrijders (snelheid, geen helm dragen), fietsers (fietsen zonder verlichting, roodlichtnegatie) en voetgangers (oversteken zonder te kijken, roodlichtnegatie).

Volgens de deelnemers aan de enquête is er meer controle nodig op bestuurders van auto's, bussen en vrachtwagens op telefoneren en tekstberichten versturen, het niet gebruiken van de richtingsaanwijzers, agressief rijden, rijden onder invloed van alcohol of drugs, te snel rijden en voertuigen parkeren op het voetpad. Bij fietsers wordt er meer controle gewenst op rijden zonder verlichting, negeren van een rood licht, rijden onder invloed en het fietspad niet gebruiken. Bij voetgangers wordt vooral oversteken in de buurt van (in plaats van op) een zebrapad en roodlichtnegatie vermeld, en bij stepgebruikers het te snel rijden en het hinderlijk parkeren op het voetpad.

In dezelfde lijn werd op de vraag naar welk gedrag meer of het meest bestraft moet worden, het vaakst geantwoord: overdreven snelheid in de bebouwde kom, rijden onder invloed, gsm-gebruik, vluchtmisdrijf, door het rood licht rijden, roekeloos en agressief gedrag, geen voorrang geven, voetgangers en fietsers die zich niet aan de regels houden, alle overtredingen die zwakke weggebruikers in gevaar brengen, foutief inhalen op de autosnelweg en het "middenvakrijden".

Gevraagd naar mogelijke oplossingen, kwam spontaan het 'klassiek' arsenaal aan maatregelen naar boven, zoals meer controles, de nultolerantie voor rijden onder invloed, hogere boetes, het sneller intrekken van het rijbewijs, het invoeren van een rijbewijs met punten, het opleggen van een alcoholslot aan recidivisten, opleiden en sensibiliseren. Maar ook alternatieve en innovatieve oplossingen werden geopperd, zoals bijvoorbeeld een zwarte doos (Event Data Recorder) in elke auto, gsm-blokkers bij bestuurders en alternatieve sancties zoals opleidingen of taakstraffen in revalidatiecentra voor verkeersovertreders.

Last but not least: de groepen die algemeen gesproken vinden dat de verkeersboetes te hoog zijn en deze die vinden dat ze te laag zijn, houden elkaar ongeveer in evenwicht. Mannen vinden iets meer dan vrouwen dat de boetes te hoog zijn, maar de verschillen zijn klein.

Op het burgerplatform konden burgers ook vrij ideeën posten over maatregelen die zij zinvol vonden om de verkeersveiligheid te verhogen. Andere burgers konden commentaren geven en/of aangeven of ze hier al dan niet achter stonden ('like' en 'dislike'). Meer dan 160 ideeën werden gepost, wat resulteerde in honderden commentaren. Veiligheid gaat ons allemaal dagelijks aan. De intensiteit van de uitwisselingen getuigt hier eens te meer van. Het is onmogelijk om al deze voorstellen hier in detail te bespreken; vele ervan hebben ook geen betrekking op federale bevoegdheden. Een groot aantal van de voorstellen die in de burgerpanels werden besproken (zie verder) werden ook op de site werden geplaatst, zoals het opruimen van de kennis van de verkeersregels of het versterken van de maatregelen ter bestrijding van recidive.

4.3 Aanbevelingen geformuleerd tijdens de burgerpanels

Tijdens de burgerpanels werden vele tientallen voorstellen geformuleerd en beargumenteerd om de verkeersveiligheid te verhogen. Het verslag van de burgerpanels, met daarin alle besproken maatregelen, is terug te vinden op de website all-for-zero.be. De meest vernoemde en enkele in het oog springende voorgestelde maatregelen die zich situeren op het federale niveau, zijn:

- In verband met de wegcode, de Wegverkeerswet en het rijbewijs:
 - Vereenvoudigen en actualiseren van het verkeersreglement.
 - Een beter juridisch kader scheppen voor het gebruik en parkeren van elektrische steps.
 - Afschaffen van het in de tijd onbeperkt geldige rijbewijs en de hernieuwing van het document koppelen aan bijscholing over veranderingen in het verkeersreglement.
 - Het verkeersreglement moet gekend zijn door alle weggebruikers.
 - Het rijbewijs laten afhangen van het soort voertuig, in het bijzonder van de mate van automatisering.
- In verband met de het gebruik van technologie:
 - In het algemeen meer gebruik maken van moderne technologie om risicovol gedrag tegen te gaan.
 - Veralgemenen van ISA-systemen (Intelligence Speed Assistance).
 - Technisch verhinderen van het gebruik van smartphones door de bestuurder.
 - Breder verplichten of zelfs veralgemenen van de installatie van een alcoholslot.
- In verband met controles op de naleving van de verkeersregels:
 - Pakkans verhogen en controles opvoeren, in het bijzonder voor rijden onder invloed en afleiding door smartphones.
 - Meer gebruik maken van nieuwe detectiemethoden en technologieën voor verkeersovertredingen.
 - Focussen van politiecontroles op plaatsen en contexten waarin het meest risicovolle gedrag voorkomt.
 - Verbod op radarverklikkers en andere systemen die weggebruikers verwittigen van mobiele controles.
- In verband met sanctionering van verkeersovertredingen:
 - Snellere uitspraken over verkeersovertredingen.
 - Meer inzetten op alternatieve sancties, zoals taakstraffen en opleidingen.
 - Opzetten van een rijbewijs met punten.
 - Strengere straffen voor bepaalde types verkeersovertredingen.
 - Rijden onder invloed beschouwen als een correctioneel misdrijf.
- Enkele andere interessante voorstellen:
 - Meer variabele, dynamische regels (bv. snelheid) in functie van de verkeersomstandigheden.
 - Informatie aanbrengen op medicijnen over hun impact op rijvaardigheid.

4.4 Verdere stappen

Verschillende van de voorgestelde maatregelen zijn deels of volledig overgenomen in de lijst van maatregelen die in hoofdstuk 5 van dit federaal actieplan zijn opgenomen. Van andere ideeën die potentieel interessant lijken moet de effectiviteit, haalbaarheid en kost nog worden onderzocht.

Er werden ook maatregelen voorgesteld die het strikte kader van het federaal actieplan overstijgen, zoals maatregelen op het vlak van infrastructuur (in het bijzonder in de steden), onderwijs, rijopleiding en sensibilisering waarvoor de verantwoordelijkheid zich hoofdzakelijk op het regionaal niveau situeren. Deze voorstellen zullen worden overgemaakt aan de gewesten en/of opgenomen in het interfederale plan voor de verkeersveiligheid.

5 Doelstellingen van het federale actieplan

5.1 Effectieve en efficiënte maatregelen bestendigen

Van enkele factoren staat vast dat ze een belangrijke oorzaak zijn van letselongevallen: overdreven of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol (in België een groter probleem dan in veel andere landen) en/of drugs en het niet dragen van de veiligheidsgordel. De voorbije jaren is daar ook nog afleiding bijgekomen, in het bijzonder afleiding door gsm-gebruik en andere elektronische toestellen in het voertuig. Om deze types van risicovol gedrag tegen te gaan bestaan reeds een aantal gekende maatregelen – gaande van vaststellingen door snelheidscamera's over het verbod op niet-handenvrij telefoneren tot de verplichting van een alcoholslot voor recidiverende dronken bestuurders. Het juridisch kader rond de sanctionering van verkeersinbreuken werd in de laatste twee decennia stapsgewijs verstrengd.

Daarnaast blijft het belangrijk om enkel voertuigen met voldoende veiligheidsuitrustingen toe te laten op onze wegen en de snelheid van de medische interventies bij ongevallen te bewaken. Met andere woorden: de efficiënte maatregelen die in het verleden hun nut en effectiviteit bewezen hebben, moeten ook in de toekomst behouden blijven.

5.2 Kiezen voor een *Safe System*-benadering in België

Dodelijke en ernstige letselongevallen zijn grotendeels te voorkomen. De *Safe System*-benadering is gericht op een meer vergevingsgezind systeem (ITF, 2016). Bijvoorbeeld, betere voertuiguitrusting, 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.

De buitenlandse ervaring leert ons dat voor een *Safe System*-benadering alle actoren op geïntegreerde 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, gebruikersverenigingen, 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 overheid onderschrijft deze logica en zal binnen haar bevoegdheden de aangewezen maatregelen nemen, in samenspraak met alle relevante actoren in België. Concreet vergt dit in België een nauwere samenwerking - met respect voor eenieder's 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: transport, infrastructuur, binnenlandse zaken, justitie, volksgezondheid en onderwijs. Er is ook een meer structurele samenwerking vereist met NGO's actief op het gebied van de verkeersveiligheid, met werkgevers en met onderzoeksinstituten.

De samenwerking en afstemming tussen de gewesten en het federaal niveau zal worden uitgewerkt in het interfederale plan verkeersveiligheid, waar dit federale actieplan toe bijdraagt.

5.3 Streefdoelen voor 2030 en 2050

Het ultieme doel van het verkeersveiligheidsbeleid is het reduceren van het aantal doden en gewonden in het verkeer tot nul. 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; zoals op Europees niveau en in andere landen is het streefdoel nul verkeersdoden te bereiken ten laatste in 2050. Voor zwaargewonden wordt gestreefd naar een vermindering tot 10% ten opzichte van het huidige cijfer.

Het is daarnaast zinvol om ook kwantitatieve doelstellingen te formuleren voor een aantal cruciale causale factoren voor verkeersongevallen of de afloop ervan. Binnen de EU loopt momenteel het Baseline project (zie baseline.vias.be) waarbij de lidstaten op een uniforme wijze gegevens verzamelen over de verkeersveiligheidsprestatie, onder de vorm van KPI's (Key Performance Indicators). De resultaten daarvan zullen echter slechts midden 2022 beschikbaar zijn zodat het moeilijk is nu al streefdoelen voorop te stellen. Als tijdelijk alternatief wordt daarom vooropgesteld om voor risicogedrag (te snel rijden, rijden onder invloed, geen gordel-dracht, afleiding door gsm, geen helmdracht bij gemotoriseerde tweewielers) ook een vermindering met 50% als streefdoel voorop te stellen.


Tabel 2. Streefdoelen voor 2030 en 2050

	Referentie-waarde (2019)	Streefdoel 2030	Streefdoel 2050
Aantal doden in het verkeer	644	< 320	0
Aantal zwaargewonden in het verkeer (MAIS3+)	3600	< 1800	< 360
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 (BAC 0.05+)			
Percentage bestuurders zonder veiligheidsgordel			
Percentage bestuurders die de gsm gebruikt			
Percentage gemotoriseerde tweewielers zonder helm			

Deze ambitieuze doelstellingen kunnen enkel gerealiseerd worden door, zowel op federaal als op regionaal vlak, een reeks nieuwe maatregelen te nemen. In wat volgt worden de maatregelen voorgesteld die op het federale niveau zullen worden genomen.

6 Maatregelen

6.1 Inleiding

Dit 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 (zie hoofdstuk 3). Maatregelen die tegemoetkomen aan de aanbevelingen van de burgers zijn gemarkeerd met het volgende logo: .

De maatregelen zijn gestructureerd in drie prioritaire actiegebieden:

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

Naast deze drie voornaamste actiegebieden, willen wij ook inzetten op een verdere en versterkte exploitatie van data voor verkeersveiligheidsdoeleinden en op de financiering van studies en onderzoeksprojecten op dat vlak. Die elementen worden behandeld in een vierde deel.

De maatregelen vervat in dit federale actieplan alleen zullen niet volstaan om de ambitieuze, gezamenlijk vooropgestelde doelstellingen te bereiken. Verkeersveiligheid is niet de zaak van één regering of administratie. Het is niet alleen een materie die gedeeltelijk geregionaliseerd is, maar het is ook een uitdaging die alle burgers aangaat in hun dagelijkse mobiliteit. Daarom wilden we de dialoog met alle belanghebbenden zoveel mogelijk bevorderen, net als de samenwerking en het zoeken naar synergiën met de gewesten. In het gedeelte "All for zero" van dit hoofdstuk zullen de concrete initiatieven in verband met deze dynamiek worden behandeld.

Samenvatting van de doelstellingen en maatregelen	
Samen op (de) weg	<p>(1)  Actualiseren en verduidelijken van de wegcode</p> <p>(2)  Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers</p> <p>(3) Meer rekening houden met de factor 'gewicht van voertuigen' binnen de verkeersveiligheid</p> <p>(4)  Opvoeren van de controles op overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen</p> <p>(5) Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren</p> <p>(6)  Zorgen voor een wederzijds respect onder alle weggebruikers</p> <p>(7)  De kennis van de weggebruikers verbreden</p>
Risicogedrag sociaal onaanvaardbaar maken	<p>(8)  Meer doeltreffend en gericht controleren</p> <p>(9)  Versterken van de strijd tegen rijden onder invloed</p> <p>(10)  Bestrijden van afleiding achter het stuur</p> <p>(11) Verbeteren van de veiligheid aan overwegen</p> <p>(12) De tolerantiemarges bij snelheidsovertredingen systematisch verlagen</p> <p>(13)  Verbeteren van de labelling/etikettering van geneesmiddelen in functie van de impact op de rijvaardigheid</p> <p>(14) Informeren en sensibiliseren via het kanaal van de verkeersboetes</p>
Controles, sancties, begeleiding en opleiding	<p>(15)  Sancties die overeenstemmen met het gevaar dat werd veroorzaakt</p> <p>(16) Verbeteren van de doeltreffendheid van controles door het gebruik van camera's</p> <p>(17) Verder automatiseren van verzekeringscontroles</p> <p>(18) Systematisch identificeren van overtreders</p> <p>(19) Oprichten van een nationaal parket van de verkeersveiligheid</p> <p>(20)  Een systeem van progressieve sancties invoeren om recidive tegen te gaan</p> <p>(21)  Uitbreiden van het gebruik van alternatieve leermaatregelen (opleidingen)</p> <p>(22) Toepassen van de procedure van schorsing van het rijbewijs bij het niet-betalen van het bevel tot betalen</p> <p>(23) Faciliteren van de afhandeling van overtredingen in binnen- en buitenland</p>
Data-analyse en kennisontwikkeling	<p>(24)  Verbeteren van onze kennis door onderzoek</p> <p>(25) Gebruik maken en koppelen van bestaande gegevensbronnen</p> <p>(26) Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden</p>
De dynamiek "All-for-zero"	<p>(27) Uitwerken van het eerste interfederale plan verkeersveiligheid (met de gewesten)</p> <p>(28) Verder ontwikkelen van de website www.all-for-zero.be</p> <p>(29) Regelmatig met de burger in dialoog gaan</p> <p>(30) Versterken van de rol van de FCVV als advies- en raadgevend orgaan</p> <p>(31) Lokale evenementen rond verkeersveiligheid organiseren (met de gewesten)</p> <p>(32) Een jaarlijks interfederaal overleg over verkeersveiligheid organiseren (samen met de gewesten)</p>

6.2 Samen op (de) weg

Door de toename van onze verplaatsingen en van het aantal vervoerswijzen komt de beschikbare openbare ruimte onder grote druk te staan. Iedereen wil zich vrij en veilig kunnen bewegen. Maar wanneer niet meer voldoende aan deze behoeften wordt voldaan, kan dit tot agressie leiden. Het is belangrijk te onthouden dat we niet worden gedefinieerd door ons vervoermiddel. Wij zijn geen automobilisten of voetgangers of fietsers, wij zijn het elk om de beurt, afhankelijk van onze behoeften en omstandigheden op dat moment. Maar als we lopen of fietsen zijn we bijzonder kwetsbaar. Een eerste reeks maatregelen zal er dan ook op gericht zijn de weg veiliger te maken en de actieve en kwetsbare weggebruikers zoveel mogelijk te beschermen.

Deze uitdaging is des te belangrijker omdat actieve vervoerswijzen zullen bijdragen tot een duurzamere mobiliteit. De uitdagingen waarmee we door de klimaatverandering worden geconfronteerd, nopen ons ertoe alle mogelijke oplossingen in te zetten om koolstofarme vervoerswijzen te stimuleren. Aan deze verplichting kan alleen worden voldaan als er ook iets wordt gedaan om de belemmeringen voor lopen en fietsen, de meest deugdzame vervoerswijzen, op te heffen. En de veiligheid op de weg is daar duidelijk één van. De volgende maatregelen worden voorgesteld om dit probleem aan te pakken:

(1) Actualiseren en verduidelijken van de wegcode: Onze wegcode werd opgesteld in 1975, in een tijdperk waarin de visie op mobiliteit en op het delen van de openbare ruimte erg verschilde van deze van vandaag. De tekst werd sindsdien zeer regelmatig aangepast, maar kon ondanks de geleverde inspanningen nog niet voldoende worden geactualiseerd.

- Actualiseren en verduidelijken van de wegcode, om deze af te stemmen op de hedendaagse realiteit alsook leesbaarder te maken voor alle burgers. Stimuleren van de verschillende verplaatsingswijzen, rekening houdend met hun duurzame karakter, op 1, 2, 3 of 4 wielen, en met hun impact op de verkeersveiligheid. Ervoor zorgen dat de wegcode nog meer bijdraagt aan de veiligheid van de actieve en kwetsbare weggebruikers.

(2) Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers: Om ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers beter te kunnen vermijden, moeten we onze kennis over de gevaren waaraan deze categorieën weggebruikers zijn blootgesteld verhogen, in het bijzonder over de omstandigheden en de oorzaken van de ongevallen waarbij ze betrokken zijn. Om dit te doen willen we op twee niveaus tussenkomen:

- Verbeteren van de registratie en van de analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, met name aan de hand van de ziekenhuisgegevens. Met de thans beschikbare gegevens kunnen de oorzaken van ongevallen waarbij actieve gebruikers betrokken zijn, niet voldoende nauwkeurig worden vastgesteld.
- De betrokken gebruikersverenigingen betrekken en mobiliseren (via de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid) aan de hand van de enquêtes en studies die worden uitgevoerd over ongevallen met actieve of kwetsbare weggebruikers, en met hen van gedachten te wisselen over mogelijke actiepunten.

(3) Meer rekening houden met de factor 'gewicht van voertuigen' bij de verkeersveiligheid: Het gewicht van voertuigen is naast de omvang een bepalende factor voor de verkeersveiligheid. Het beïnvloedt de remafstand, de manoeuvreerbaarheid van het voertuig en natuurlijk de ernst van de schade bij een botsing. De voortdurende toename van het gewicht van voertuigen, alsook van de afmetingen is een zorgwekkende ontwikkeling, niet alleen voor het milieu, maar ook voor de verkeersveiligheid, met name bij conflicten met actieve of kwetsbare weggebruikers.

- Sensibiliseren over de problematiek van het gewicht en van de omvang van voertuigen en over de link gewicht/vermogen en organiseren van een colloquium over lichte voertuigen (Lisa Car).

(4) Opvoeren van de controles op overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen: Bepaalde gedragingen brengen actieve en kwetsbare weggebruikers rechtstreeks in gevaar: parkeren van voertuigen op het fietspad of op het voetpad, het rakelings voorbijsteken van fietsers, de snelheidsovertredingen in de bebouwde kom en binnen de zones 30 waar meer interactie is met actieve en kwetsbare weggebruikers, enz.

- Op het vlak van de politiecontroles, zal bijzondere aandacht besteed worden aan de overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen.

(5) Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren: In de bebouwde kommen vormt het gebruik van de fiets door de lokale politie een reële meerwaarde ten opzichte van de verkeersveiligheid: op de fiets begeeft men zich werkelijk te midden van de verkeersomgeving, een beter aanvoelen van de omstandigheden waarin actieve en kwetsbare weggebruikers zich begeven. Ze is laagdrempelig en verbetert hierdoor het samenleven op de weg.

- Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren, overal op de weg, hetgeen kadert binnen de filosofie en cultuur van de Geïntegreerde Politie (GPI). Via een specifieke opleiding wordt de politiedienstfiets gepromoot als middel om operationele politieopdrachten uit te voeren.

(6) De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers: Ook al moet voorrang worden gegeven aan het verhinderen van overtredingen die andere weggebruikers in gevaar brengen, het wederzijds respect op de weg door alle weggebruikers, met inbegrip van de actieve weggebruikers, is een essentiële voorwaarde voor het brengen van rust in de openbare ruimte.

- Daarom zal bij de handhaving ook bijzondere aandacht worden besteed aan ongepast, agressief of conflictuitlokkend en verkeersonveilig gedrag door alle types van weggebruikers, met inbegrip van gevaarlijk gedrag bij de actieve gebruikers.

(7) De kennis van de weggebruikers over de reglementering vergroten: De wetgeving is soms niet of slecht gekend. Zijn regelmatige wijziging en de complexiteit van bepaalde bepalingen zorgen er niet voor dat de kennis van de weggebruikers opgefrist wordt. Deze kennis is daarentegen wel een essentiële voorwaarde voor een serene interactie op de openbare weg.

- De regelgeving met betrekking tot steps en andere voortbewegingstoestellen (inclusief elektrische rolwagens en elektrische scooters voor personen met een beperkte mobiliteit) is soms niet gekend, er dient beter over geïnformeerd te worden, en deze informatie moet toegankelijk zijn voor het grote publiek.

- Ook al wordt iedereen geacht de wet te kennen, de houders van rijbewijzen die 20, 30 of zelfs 50 jaar geleden werden afgeleverd zijn niet steeds voldoende op de hoogte van de doorgevoerde wijzigingen in de wegcode. Om de kennis van de weggebruikers te verbeteren, zullen de personen die hun rijbewijs online zullen vernieuwen, de mogelijkheid krijgen om hun kennis van de verkeersregels op te frissen.

6.3 Risicogedrag sociaal onaanvaardbaar maken

Helaas moeten we jaar na jaar vaststellen dat gevaarlijk gedrag op de wegen blijft bestaan. Of het nu gaat om snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol of drugs, of van afleiding, deze gedragingen hebben een aanzienlijke invloed op het risico op ongevallen. Ze moeten duidelijk sociaal onaanvaardbaar worden. Om dit te bereiken zijn gerichte maatregelen per type gedrag voorzien.

(8) Doeltreffendere en meer gerichtere controles: Het regeerakkoord beoogt het aanzienlijk verhogen van de pakkans. Wat de bestrijding van risicogedrag betreft, wordt ernaar gestreefd zowel de objectieve als de subjectieve pakkans te verhogen, met controles op alle grote killers op de weg: snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afgeleid rijden en niet dragen van de veiligheidsgordel.

- Op termijn moet het mogelijk zijn elk jaar een derde van de weggebruikers op deze verschillende types van risicogedrag te controleren. De controles zullen worden gericht op de meest problematische plaatsen en tijdstippen, d.w.z. daar waar de meeste ongevallen gebeuren en/of het risicogedrag het meest voorkomt ("*information led policing*").
- De capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra zal ook worden versterkt, enerzijds door de automatisering van werkprocessen en anderzijds door de optimalisatie van de werking van deze centra.

(9) Versterken van de strijd tegen rijden onder invloed: Dit verschijnsel blijft een van de zwarte punten in de verkeersveiligheid in België. Rijden onder invloed van drugs of alcohol blijft ver boven het Europese gemiddelde. Bovenal blijft de sociale norm ten opzichte van dit gevaarlijke gedrag in België nog veel te tolerant. Een versterking van de boodschap en van de maatregelen is derhalve noodzakelijk. Dit zal worden gedaan via:

Efficiëntere controles:

- Zoals reeds vermeld, zullen de controles beter worden toegespitst op de meest problematische plaatsen en tijdstippen ("*information led policing*").
- Bij een ongeval wordt bij de bestuurder een ademtest uitgevoerd (of een bloedproef in geval van letsel). Dit beginsel, dat voor alcohol reeds is gesystematiseerd, zal worden uitgebreid tot de opsporing van druggebruik via de checklist drugs en, indien positief, via een speekseltest.
- De operationele doeltreffendheid van alcoholcontroles verbeteren door gebruik te maken van recente technologische verbeteringen: de minimumdrempel voor de ademtest verlagen van 1,9 l tot 1,2 l en de mogelijkheid afschaffen om een wachttijd van 15 minuten vóór de ademtest te vragen.

Versterken van de sancties:

- Rijden onder invloed van alcohol: Een grote meerderheid van de vaststellingen van rijden onder invloed van alcohol betreft alcoholpercentages die ruim boven de wettelijke limiet liggen. In tegenstelling tot andere Europese landen worden deze overtredingen in België nog te vaak afgedaan met eenvoudige boetes. Dit systeem blijkt geen voldoende duidelijke boodschap te zenden. Om het signaal te versterken, zullen wij samen met de bevoegde autoriteiten prioritair nagaan welke aanvullende sancties tot een echte gedragswijziging kunnen leiden.
- Rijden onder invloed van drugs: Voor drugs zal het opleggen van een consignatiesom in het geval van een positieve speekseltest mogelijk worden gemaakt voor buitenlanders. Meer in het algemeen zal het gebruik van de consignatie worden onderzocht voor andere gevallen waarin onmiddellijke inning op dit ogenblik uitgesloten is. Deze uitbreiding zal de sociale norm versterken en het gevoel van straffeloosheid helpen bestrijden.

(10) Bestrijding van afleiding achter het stuur: Afgeleid rijden is een groeiend probleem. De toename van het aantal schermen en andere prikkels in de wagen is nadelig voor de concentratie van de weggebruikers. Structurele maatregelen zijn nodig. Gelet op de snelle en zorgwekkende ontwikkeling van het gebruik van mobiele telefoons en smartphones achter het stuur, zal voorrang worden gegeven aan de versterking van de middelen ter bestrijding van dit verschijnsel door middel van de volgende maatregelen:

- Modernisering van de definitie van afleiding door telefoongebruik in de wegcode (artikel 8.4), zodat alle elektronische apparaten met een scherm onder de definitie vallen wanneer ze in de hand worden gehouden.
- Zo snel mogelijk een proefproject opstarten om de concrete technische mogelijkheden te bestuderen voor de (semi-)automatische detectie van gsm-gebruik achter het stuur en hun mogelijke integratie in het afhandelingsproces van de overtredingen. De bedoeling van deze tests is het verfijnen van de kosten-batenanalyse van deze technologieën. Er zal ook een gegevensbeschermingseffectbeoordeling (DPIA) worden uitgevoerd om te voldoen aan de vereisten voor de verwerking van persoonsgegevens.
- Het nodige juridische kader creëren om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semi-automatische wijze te kunnen identificeren.

Afgeleid rijden is niet beperkt tot het gebruik van mobiele telefoons. Alle vormen van afleiding zijn potentieel gevaarlijk, ook wanneer ze veroorzaakt worden door rijkhulpsystemen of handenvrije apparaten.

- In samenwerking met onze regionale en internationale partners zullen wij de relevante gegevens analyseren om hun bijdrage aan de verkeersveiligheid in reële omstandigheden te objectiveren.

(11) Verbeteren van de veiligheid aan overwegen: Overgangen tussen weg- en spoorwegverkeer houden bijzondere risico's in. Elk jaar gebeuren er ongeveer 50 ongevallen op overwegen, waarbij tot tien doden vallen. Helaas is het gedrag van de weggebruikers in 90% van de gevallen de uitlokker van deze ongevallen (door onvoorzichtigheid en nalatigheid). In samenwerking met Infrabel zijn verschillende acties lopende of gepland om de veiligheid van overwegen te verhogen:

- Verbetering van de procedure voor het opheffen/aanleggen van overwegen en van de instrumenten om het "gevaarlijke karakter" van een overweg objectief te beoordelen.
- De wetgeving aanpassen om dambordmarkeringen op spoorwegovergangen toe te staan en het gebruik van ANPR-camera's toe te laten om de controle en bestrafing van het onrechtmatig gebruik van de overwegen te vergemakkelijken.
- Invoering van een systeem van administratieve boetes voor inbreuken op de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

(12) Systematisch de quota en de operationele tolerantie marge voor snelheidsovertredingen verlagen (of zelfs afschaffen): De parketten die belast zijn met de vervolging van verkeersovertredingen worden regelmatig overstelpt door het volume van de te behandelen zaken. Deze situatie leidt er in sommige gevallen toe dat de betrokken parketten het aantal zaken beperken (door middel van quota) of alleen de ernstigste snelheidsovertredingen behandelen via het gebruik van een tolerantie marge. Aangezien te snel rijden nog steeds de belangrijkste oorzaak is van ongevallen op onze wegen, is het belangrijk dat deze praktijk verdwijnt.

- Door de oprichting van een nationaal verkeersparket (zie hieronder) kunnen de quota en de operationele tolerantie marges systematisch worden verminderd of zelfs afgeschaft.

(13) Verbeteren van de etikettering op geneesmiddelen: De impact van bepaalde geneesmiddelen op de rijvaardigheid is nog te weinig gekend onder de bevolking.

- Ontwikkelen van een eenvoudige aan te brengen etikettering op geneesmiddelen die het begrip van de gevaren bij de gebruikers vergemakkelijkt.

(14) Informereren en sensibiliseren: De sensibilisering en de rijopleiding op het vlak van verkeersveiligheid zijn regionale bevoegdheden. De federale overheden beschikken echter over geprivilegieerde kanalen voor de verspreiding van informatie, met name in het kader van bepaalde contacten met overtreders: het gaat hoofdzakelijk om de onmiddellijke inningen en de website voor de betaling van boetes www.verkeerboetes.be (binnenkort <https://justonweb.be/fines>). In samenwerking met de gewesten en de andere betrokken partijen (FOD Justitie, Vias institute) moeten deze kanalen zo doeltreffend mogelijk worden gebruikt om informatie te verspreiden die bijdraagt tot de verbetering van de verkeersveiligheid:

- De bewustmakingsfiches die momenteel als bijlage bij de onmiddellijke inning aan de overtreders worden toegezonden, evalueren en nieuwe inhoud ontwikkelen.
- Ontwikkelen van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen via de website voor de betaling van verkeersboetes. Dit kan in de vorm van informatieve video's.

6.4 Controles, sancties, begeleiding en opleiding

Dit derde deel betreft het gevolg dat wordt gegeven aan vastgestelde verkeers-overtredingen. De mechanismen op het vlak van de handhaving en bestraffing zijn de laatste jaren sterk geëvolueerd. Tot de belangrijkste ontwikkelingen behoren de in 2015 ingevoerde “gekruiste recidive”, die het mogelijk maakt recidive van ernstige inbreuken zwaarder te bestraffen, en het mechanisme van de onmiddellijke inning, dat de verwerking van een reeks andere overtredingen heeft geautomatiseerd. Deze mechanismen moeten echter nog evolueren om een gedragsverandering teweeg te brengen. Dit vereist een doeltreffender systeem voor de bestrijding van recidive en een regelmatig gebruik van alternatieve opleidingen.

- (15) Sancties die overeenstemmen met het gevaar dat werd veroorzaakt: De wetgever heeft vier graden van overtredingen voorzien. De indeling in graden werd doorgevoerd in 2005 en heeft sindsdien verschillende wijzigingen ondergaan. Het is aangewezen de coherentie van het systeem te onderzoeken, rekening houdend met de kwetsbaarheid van bepaalde categorieën weggebruikers.
- Herzien van de graden die zijn voorzien in de overtredingen en van de sancties die er tegenover staan met het oog op een aanpassing van de zwaarte van de straf aan het uitgelokte gevaar, in het bijzonder tegenover kwetsbare weggebruikers.
- (16) Verbetering van de doeltreffendheid van de handhaving door het gebruik van intelligente camera's: De controles van snelheid en roodlichtnegatie zijn grotendeels geautomatiseerd. Het gebruik van camera's in combinatie met ANPR-toestellen (automatische nummerplaatherkenning) maakt het mogelijk de verwerking van deze types overtredingen te automatiseren. Dankzij deze systemen ligt het percentage snelheidscontroles in België bovenaan het Europese gemiddelde. In de toekomst kan de controle op andere gevaarlijke gedragingen worden vergemakkelijkt door het gebruik van intelligente camera's.
- Naast de mogelijkheid om semi-geautomatiseerde controles uit te voeren op het gebruik van gsm achter het stuur (zie maatregel 10), bestuderen we de uitbreiding van de semi-automatische detectie voor andere gedragingen zoals het niet dragen van de veiligheidsgordel en het niet naleven van de veiligheidsafstand tussen wagens (bumpervleven). Semi-automatische controles impliceren een menselijke interventie, wat een bijkomende waarborg biedt wanneer het gaat over de controle op een menselijke gedraging.
- (17) Verdere automatisering van verzekeringscontroles: De mogelijkheid om in real time na te gaan of een bestuurder verzekerd is, verhoogt de fysieke veiligheid van alle gebruikers.
- Teneinde dit te bewerkstelligen worden gegevens van alle verzekeringsovereenkomsten gecentraliseerd naar het uniek platform 'Proof Of Insurance' ('POI'). Midden oktober 2021 was de migratie van de gegevens van 48% van het Belgische voertuigenpark reeds voltooid. Tegen eind 2022 of begin 2023 zullen de gegevens van het volledige voertuigenpark gemigreerd zijn. Hierdoor zal de politie in real time op digitale wijze kunnen nagaan of een voertuig al dan niet verzekerd is. Bovendien kan hierdoor de kwaliteit van de 'blacklist' worden verbeterd door gebruik te maken van accurate data, die tenminste dagelijks door verzekeraars wordt aangepast en gesynchroniseerd met de Veridass-databank. Hiermee kunnen de

ANPR-toestellen worden gevoed en op deze manier wordt het voor de politie in de toekomst eenvoudiger om niet-verzekerde voertuigen op te sporen.

(18) Systematisch identificeren van overtredders: Het systematisch identificeren van overtredders is een noodzakelijke voorwaarde in de strijd tegen recidive. Hiervoor moet elke overtreding toegewezen worden aan de eigenlijke bestuurder op het moment van de inbreuk, ook wanneer het betrokken voertuig werd ingeschreven op naam van een rechtspersoon.

- De informatie over deze verplichting zal verduidelijkt worden op de website www.verkeersboetes.be (binnenkort <https://justonweb.be/fines>) en de templates van de verkeersboetes zullen in dezelfde zin aangepast worden. Dit initiatief betreft het systematisch toepassen van artikel 67ter van de Wegverkeerswet.

(19) Verbeteren van de verwerking van verkeersovertredingen door de oprichting van een nationaal parket van de verkeersveiligheid: De automatische en digitale verwerking van verkeersboetes via het Cross Border platform heeft geleid tot een toename van het aantal vaststellingen en vervolgingen voor verkeersovertredingen. Dit leidt tot een extra administratieve werklust voor de politieparketten. De geleidelijke afschaffing van de quota en van de tolerantie marges zal leiden tot een verdere toename van het aantal vaststellingen. Om de stijging van het aantal dossiers aan te kunnen, moet op het niveau van het openbaar ministerie voor extra capaciteit worden gezorgd.

- De oprichting van een nationaal parket zal de centralisatie mogelijk maken van de afhandeling en de opvolging van de meeste verkeersboetes die via een onmiddellijke inning of een minnelijke schikking worden opgelegd.

(20) Een systeem van progressieve sancties invoeren om recidive tegen te gaan: Sinds 2015 en na de invoering van de gekruiste recidive worden bestuurders die meerdere zware overtredingen begaan zwaarder gestraft. Voor een hele reeks andere verkeersovertredingen wordt echter geen rekening gehouden met de herhaling van feiten (recidive). Dit geldt met name voor de overtredingen die enkel met een onmiddellijke inning worden afgehandeld. Het herhaald verkeersonveilig gedrag stellen mag niet langer afhangen van de grootorde van de portefeuille van de overtredder. Mensen met een groot budget stapelen zonder probleem verkeersboetes op en leren er niets uit. Gevaarlijk gedrag, en vooral de herhaling ervan, moet beter bestraft worden.

- Conform het regeerakkoord, zal er een systeem voor de bestrijding van recidive worden ontwikkeld op basis van de beste praktijken die in andere landen zijn vastgesteld, met inbegrip van de landen die het puntenrijbewijs toepassen of een soortgelijk progressief systeem hebben. In dit systeem zal bijzondere aandacht worden besteed aan de overtredingen die nu via een onmiddellijke inning worden afgehandeld, en aan een diversificatie en graduele verzwarening van (niet alleen financiële) sancties.

(21) Uitbreiding van het gebruik van alternatieve leermaatregelen (opleidingen): Studies tonen over het algemeen aan dat educatieve sancties (opleidingen) een duurzamer effect hebben op gedragsverandering dan strikt financiële sancties. Ook het opleggen van de verplichting om opnieuw theorie- en praktijkexamens af te leggen na een verval van het recht tot sturen leidt niet noodzakelijk tot een grotere verkeersveiligheid omdat het in de meeste gevallen niet de kennis van de verkeersregels is die ontbreekt, maar veeleer

het passende gedrag. Daarom overwegen wij een alternatieve opleiding in te voeren voor bepaalde soorten van overtreeders/ recidivisten:

- Enerzijds als alternatief voor de onmiddellijke inning in het geval van herhaling (recidive). Deze maatregel maakt deel uit van de invoering van een systeem ter bestrijding van recidive (zie hierboven).
- Anderzijds ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens na een verval van het recht tot sturen.

(22) Toepassen van de procedure van schorsing van het rijbewijs bij het niet-betalen van het bevel tot betalen: Overtreders die hun onmiddellijke inning of minnelijke schikking niet betalen, ontvangen een bevel tot betalen. Als de FOD Financiën de onbetaalde boete niet kan innen, zal er een schorsing van het recht tot sturen volgen, zodat straffeloosheid wordt vermeden.

- Het wettelijk kader voor deze schorsing van het recht tot sturen wordt verder verfijnd en geïmplementeerd. Justitie, politie en douane zullen de uitvoering van de wetgeving inzake een betere inning van penale boetes maximaal operationaliseren.

(23) Faciliteren van de afhandeling van overtredingen begaan door Belgen en buitenlandse overtreeders: De Europese richtlijn met betrekking tot de gegevensuitwisseling over overtredingen (de « Cross Border Enforcement richtlijn », 2015/413/EU) laat reeds enkele jaren toe om met de andere EU-lidstaten gegevens uit te wisselen om bestuurders te identificeren voor bepaalde types overtredingen begaan door buitenlandse bestuurders (en van Belgen in het buitenland).

- Met niet aflatende aandacht voor een gelijke behandeling van alle EU-inwoners en voor het verhinderen van straffeloosheid willen wij op Europees niveau ijveren voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze Europese richtlijn. Parallel met onze inspanningen op Europees niveau ijveren we via bilaterale onderhandelingen voor een maximale gegevensuitwisseling van alle verkeersovertredingen met de buurlanden.

6.5 Data-analyse en kennisontwikkeling

De verkeersveiligheid verbetert door passende maatregelen op basis van objectieve kennis en betrouwbare indicatoren (ongevallen, slachtoffers, enz.). De toegang tot gegevens van voldoende kwaliteit is een belangrijke uitdaging waarin nog vooruitgang kan worden geboekt. De financiering van studies en onderzoeksprojecten om onze kennis te vergroten is van essentieel belang om de meest geschikte maatregelen te kunnen nemen.

“Meten is weten” is steeds een belangrijk uitgangspunt geweest binnen de verkeersveiligheid. Meten gebeurt aan de hand van cijfers en indicatoren, die op zich al veel informatie kunnen opleveren. Daarnaast gebeurt er veel kennisopbouw door gericht dataonderzoek. Het gebruik en het koppelen van data moet toelaten om beter inzicht te krijgen in bepaalde fenomenen, zoals de kenmerken van verkeersongevallen en verkeersslachtoffers, de oorzaken van verkeersongevallen, de relatie tussen mobiliteit en verkeersveiligheid, de mate waarin risicogedrag en recidive voorkomen, de perceptie van de burger over verkeers(on)veiligheid, de pro's en contra's van nieuwe technologieën in de wagen en bij politiecontroles, enz. Op basis van dergelijk onderzoek kunnen nieuwe beleidsmaatregelen onderbouwd en voorgesteld worden,

zoals kosten-batenanalyses, relevante ideeën uit het buitenland, het "risk-based" sturen van de controles door de politie, het identificeren en bestraffen van veelvuldige verkeersovertreders, enz. In het kader van dit federale actieplan worden de volgende maatregelen rond (data)onderzoek en kennisopbouw opgenomen:

(24) Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid:

- Het gericht onderzoeksbeleid verderzetten, gestructureerd in een onderzoeksovereenkomst met Vias institute. Het onderzoeksprogramma, dat jaarlijks in een meerjarenperspectief wordt aangepast, speelt in op gekende en nieuwe verschijnselen op het vlak van de verkeersveiligheid. Sinds enkele jaren omvat het programma zowel terugkerende activiteiten (bv. de verkeersveiligheidsbarometers) als onderzoeksprojecten op de volgende gebieden:
 - Analyse van de verkeersongevallengegevens en accidentologie ;
 - Duurzame (multi)mobiliteit ;
 - Gedrags- en attitudemetingen met betrekking tot de risicogedragingen;
 - Controle, sancties en recidive ;
 - Technologie en innovatie ;
 - Wetgeving.

(25) Verbeteren van het gebruik van en van de koppeling tussen de bestaande gegevensbronnen:

- Systematiseren van de vergelijking van de Belgische verkeersongevallendata en van de Belgische prestaties op het vlak van de verkeersveiligheid met de internationale en Europese databronnen (CARE, EUROSTAT, ESRA, IRTAD, EU-KPI : BASELINE, OMS, enz.).
- Beter registreren en onderzoeken van ongevallen met scooters en steps, voetgangers en fietsers (hierbij inbegrepen de « eenzijdige ongevallen » en de ongevallen waarin personen met een beperkte mobiliteit betrokken zijn); koppelen van de medische gegevens met betrekking tot verkeersslachtoffers, komende van de ziekenhuizen, met de politiegegevens (cf. supra).
- Systematisch verkennen, binnen de werkgroep « Statistiek » en onder coördinatie van Statbel, van andere officiële gegevensbronnen (spoeddiensten, DIV, het Rijksregister en het register van de doodsoorzaken) en bestuderen van hun bijdrage tot de verkeersongevallendata.

(26) Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden:

- Diepgaand onderzoek naar de oorzaken en kenmerken van ongevallen ("accidentologie") vergemakkelijken door gebruik te maken van de officiële gegevensbronnen met betrekking tot ongevallen, rekening houdend met technologische hulpmiddelen die aanvullende informatie kunnen aanleveren (bv. uitlezen van de Event Data Recorder of de zwarte doos).
- De toegang vergemakkelijken tot de gegevens in de MaCH-databank (op het niveau van Justitie) om wetenschappelijk onderzoek mogelijk te maken over het fenomeen van de recidive in België (cf. het project "BI Tool Recidive", in overleg met de FOD

Justitie, het College van procureurs-generaal en het College van hoven en rechtbanken) en om recidivisten doeltreffend te identificeren en te bestraffen (cf. maatregel 20: progressief sanctiesysteem om recidive te bestrijden).

- In overleg met de sector nagaan of meer (geanonimiseerde) gegevens uit de verzekeringssector toegankelijk kunnen worden gemaakt. Deze gegevens zouden een nuttige aanvulling vormen op politie- en medische gegevens om de kennis van de omstandigheden waarin ongevallen plaatsvinden te verbeteren. Hierdoor worden corrigerende maatregelen voor een betere verkeersveiligheid makkelijker geïdentificeerd.

6.6 De dynamiek « All-for-zero »

Nul doden op onze wegen tegen 2050 en een halvering van het aantal doden tegen 2030 in vergelijking met 2019. Dit zijn zeer ambitieuze doelstellingen. Zij vormen een horizon tegen dewelke alle betrokken partijen hun inspanningen moeten oriënteren. Verschillende concrete acties zullen worden gelanceerd om zo actief mogelijk bij te dragen tot de structurering van de inspanningen in het algemeen en tot de verbetering van de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten in het bijzonder.

- (27) In nauwe samenwerking met de gewesten, het eerste interfederale verkeersveiligheidsplan uitwerken. Dit plan beoogt het inzicht in en de leesbaarheid van de maatregelen van de verschillende overheden met betrekking tot bepaalde thema's te vergroten. Bovendien zal het dienen om synergieën tussen de bevoegde autoriteiten te benadrukken en te stimuleren door middel van gezamenlijke of elkaar versterkende maatregelen.
- (28) De website www.all-for-zero.be ontwikkelen tot een echt platform dat de toegang tot informatie over de aanpak van de verkeersonveiligheid vergemakkelijkt en de interactie met de burgers stimuleert.
- (29) In het verlengde van het traject voor burgerparticipatie dat in 2021 is afgelegd met het oog op de uitwerking van dit federale actieplan, een regelmatige dialoog met de burgers onderhouden door de organisatie van kwalitatieve uitwisselingen over relevante thema's.
- (30) De rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid als adviserend en raadgevend orgaan stimuleren (zie 6.2).
- (31) In samenwerking met de gewesten lokale verkeersveiligheids evenementen organiseren (ongeveer 10 per jaar) in de verschillende provincies van het land om goede praktijken onder de aandacht te brengen en een regelmatige dialoog te onderhouden tussen het beleid en de uitvoering op het terrein.
- (32) In samenwerking met de gewesten een jaarlijkse interfederale verkeersveiligheidsvergadering organiseren om de "All for zero"-initiatieven van het voorbije jaar te evalueren en de aandacht toe te spitsen op een of meer actuele thematieken.

7 Implementatie en monitoring

7.1 Verdere uitwerking van de maatregelen

De maatregelen van het federale actieplan zullen in 2021 en 2022 verder worden uitgewerkt en vervolgens worden geïmplementeerd. Voor elk van de maatregelen zal het volgende worden aangegeven:

- de algemene en specifieke doelstellingen waartoe de maatregel moet bijdragen
- de leidende actor/ eindverantwoordelijke
- de verschillende stakeholders die moeten betrokken worden bij de uitvoering
- de nood aan bijkomend studiewerk
- de tijdsplanning voor de invoering van de maatregel
- een inschatting van de budgettaire implicaties
- de eventuele impact op gender en op personen met beperkte mobiliteit
- het mechanisme om de uitvoering en de resultaten van de maatregel te monitoren.

7.2 Monitoring en de rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Belangrijke voorwaarde voor het succes van dit federale actieplan Verkeersveiligheid is de systematische monitoring van de voortgang van de implementatie en de resultaten. De coördinatie van deze monitoringactiviteiten zal gebeuren binnen de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, waarin alle belangrijke stakeholders op het gebied van de verkeersveiligheid in België vertegenwoordigd zijn.

Deze Commissie zal jaarlijks minstens één vergadering wijden aan

- (1) de evolutie van de verkeersveiligheid op basis van de ongevallenstatistieken, streefdoelen en KPI's, en
- (2) de voortgang en de resultaten van de maatregelen die zijn opgenomen in dit federale actieplan Verkeersveiligheid.

7.3 De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid als ankerpunt en katalysator

De eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in België vond plaats in 2001 op initiatief van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. Het was de eerste keer dat alle belangrijke stakeholders op het vlak van de verkeersveiligheid zich schaarden achter een aantal gezamenlijke doelstellingen en een actieplan om de verkeersveiligheid in België te verbeteren. Het was ook de start van de gedrags- en attitudemetingen van Vias institute die hebben toegelaten om de evolutie van de oorzakelijke factoren van verkeersonveiligheid te volgen, nu reeds bijna 20 jaar geleden. De volgende edities van de Staten-Generaal werden georganiseerd in 2007, 2011 en 2015. Daarbij werd telkens teruggekeken naar de voorbije realisaties en werden nieuwe doelstellingen geformuleerd om verplaatsingen veiliger te maken en het aantal

verkeersslachtoffers te doen dalen. Met de gedeeltelijke regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid, werden de voorbije jaren ook analoge initiatieven genomen door de Gewesten.

Het belang van een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid mag niet onderschat worden. Het is een engagement van alle stakeholders om de krachten te verenigen en het scheidt een referentiekader voor het toekomstige verkeersveiligheidsbeleid. De Staten-Generaal van 23 november 2021, waar de focus zal liggen op samenwerken over de bevoegdheden heen (met gebundelde doelstellingen die zijn opgenomen in het eerste interfederale plan voor de verkeersveiligheid), moet een aanzet geven en een nieuwe dynamiek creëren.

De bijeenkomst van november 2021 moet het begin van een nieuwe cyclus inluiden. Aan het einde van deze cyclus, waarschijnlijk rond 2026, zal een nieuwe Staten-Generaal worden georganiseerd om na te gaan of de aangekondigde doelstellingen zijn gehaald en om, indien nodig, aanvullende maatregelen voor te stellen om de doelstellingen van 2030 te halen en het traject naar de doelstellingen van 2050 voort te zetten. Samen lukt het ons: "All for zero"!

Referenties

- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.
- Council of the European Union. (2017) Council conclusions on road safety endorsing the Valletta declaration of March 2017. Brussels: Council of the European Union. Retrieved from <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8666-2017-INIT/en/pdf>
- ETSC. (2019). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>
- European Commission. (2019). EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero." Brussels: European Commission, Directorate General for Transport. Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en
- European Parliament and European Council (2019). Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>
- Holcher, S., & Holte, H. (2019) Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute.
- Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018), Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018, Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- ITF (2016). Zero Road Deaths and Serious Injuries. Leading a Paradigm Shift to a Safe System. Zero Road Deaths and Serious Injuries. Paris, France: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789282108055-en>
- Ministerial Conference on Road Safety. (2020). Stockholm Declaration. In Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030. Stockholm, Sweden. Retrieved from <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>
- Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y. and Kakinuma, T. (2020): Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS), 2-6-20 Yaesu, Chuo-ku, Tokyo 104-0028, Japan

- Pires, C., Areal, A., & Trigoso, J. (2019) Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Lisbon, Portugal: Portuguese Road Safety Association.
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schinckus, L. & Schoeters, A. (2018) Statistisch Rapport 2018 Gedrag in het verkeer, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K. (nog te publiceren) Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum
- Schoeters, A. & Lequeux, Q. (2018) Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Silverans P. e.a. (2021). Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid (nog te publiceren)
- Temmerman P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.
- United Nations (2016). The 17 Goals. Retrieved August 16, 2021, from <https://sdgs.un.org/goals>
- Vias institute (2021). Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête 2021. <https://www.enquetevias.be/nl/pers-pdf/>
- WHO (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization. Retrieved from https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/