



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Tussentijds evaluatierapport **Federaal plan Verkeersveiligheid 2021-2025**



www.mobilit.belgium.be

.be

Tussentijds evaluatierapport

Federaal plan Verkeersveiligheid 2021-2025

Inleiding

Tijdens de vijfde editie van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, op 21 november 2021, werden net zoals tijdens eerdere edities ambitieuze verkeersveiligheidsmaatregelen aangekondigd voor de komende jaren, vervat in twee strategische plannen: het federale en het interfederale plan verkeersveiligheid.

Dit tussentijds rapport heeft de intentie om begin 2024 de balans op te maken van de 32 maatregelen vervat in het federale plan. De maatregelen worden gedragen door verschillende federale departementen, er zijn ook veel samenwerkingsverbanden. Het plan heeft een looptijd tot 2025, een heel aantal initiatieven zijn dus nog lopende en niet afgerond. In 2026 zal een finale evaluatie van het plan worden opgesteld, wellicht volgt dan ook een zesde editie van de Staten-Generaal en een reeks nieuwe maatregelen om de verkeersveiligheid te blijven verbeteren.

Voor iedere maatregel uit het federale plan wordt in dit rapport aangegeven wat op 31/12/2023 gerealiseerd werd en wat nog te realiseren is. Huidig tussentijds rapport werd opgesteld in november en december 2023 en geeft dan ook de stand van zaken weer in die periode. Daarnaast is het belangrijk te vermelden dat het de bedoeling is van dit rapport om een overzichtelijke samenvatting per maatregel te geven aan de lezer. De tekst in dit rapport is dus niet allesomvattend. Bij iedere maatregel is ook aangegeven wie het project in goede banen leidt, en wie betrokken is bij de realisatie. Er is verder getracht om aan de hand van een percentage aan te geven hoeveel van de maatregel sinds 2021 reeds kon worden gerealiseerd, alsook via een kleurcode hoe vlot het project loopt ten tijde van de redactie van dit rapport.

Deze kleurcodes dienen als volgt geïnterpreteerd te worden:

- Rood: project zit momenteel volledig geblokkeerd;
- Oranje: project is momenteel deels geblokkeerd, een knelpunt dient verholpen te worden;
- Lichtgroen: project loopt goed maar is nog niet volledig beëindigd en/of een kleine hindernis moet weggewerkt worden;
- Donkergroen: project is (quasi) volledig gerealiseerd en er zijn geen hindernissen te verwachten op het parcours.

Inhoudsopgave maatregelen

A.	Samen op (de) weg.....	6
1.	Actualiseren en verduidelijken van de wegcode.....	6
2.	Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers. Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers	6
2.1.	Verbeteren van de registratie en van de analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, met name aan de hand van de ziekenhuisgegevens.....	7
2.2.	De betrokken gebruikersverenigingen betrekken en mobiliseren en mobiliseren (via de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid)	8
3.	Meer rekening houden met de factor 'gewicht van voertuigen' bij de verkeersveiligheid.....	9
4.	Opvoeren van de controles op overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen.....	11
5.	Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren	11
6.	Samen op (de) weg. De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers	12
7.	De kennis van de weggebruikers over de reglementering vergroten	14
7.1.	De regelgeving met betrekking tot steps en andere voortbewegingstoestellen	14
7.2.	De personen die hun rijbewijs online zullen vernieuwen, de mogelijkheid geven om hun kennis van de verkeersregels op te frissen	15
B.	Risicogedrag sociaal onaanvaardbaar maken	15
8.	Doeltreffendere en meer gericht controles	15
8.1.	Op termijn elk jaar een derde van de weggebruikers op de verschillende types van risicogedrag controleren.....	16
8.2.	De capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra zal ook worden versterkt	18
9.	Versterken van de strijd tegen rijden onder invloed	19
9.1.	De controles beter toespitsen op de meest problematische plaatsen en tijdstippen (" <i>information led policing</i> ").	19
9.2.	Systematische opsporing van druggebruik bij ongevallen via de checklist drugs en, indien positief, een speekseltest	21
9.3.	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	22
9.4.	Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van alcohol, met name nagaan welke aanvullende sancties echt tot een gedragswijziging leiden	23
9.5.	Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van drugs: opleggen van een consignatiesom bij een positieve speekseltest van een buitenlandse bestuurder, alsook in het algemeen het gebruik van de consignatie onderzoeken indien een onmiddellijke inning is uitgesloten.....	24

10.	Bestrijding van afleiding achter het stuur	25
10.1.	Modernisering van de definitie van afleiding door telefoongebruik in de wegcode	25
10.2.	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	26
10.3.	Het nodige juridische kader creëren om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semiautomatische wijze te kunnen identificeren	27
10.4.	In samenwerking met onze regionale en internationale partners zullen wij de relevante gegevens analyseren van rijhulpsystemen en handenvrije apparaten, om hun bijdrage aan de verkeersveiligheid in reële omstandigheden te objectiveren.	28
11.	Verbeteren van de veiligheid aan overwegen	28
11.1.	Verbetering van de procedure voor het opheffen/aanleggen van overwegen en van de instrumenten om het "gevaarlijke karakter" van een overweg objectief te beoordelen.	29
11.2.	De wetgeving aanpassen om dambordmarkeringen op spoorwegovergangen toe te staan en het gebruik van ANPR-camera's toe te laten om de controle en bestraffing van het onrechtmatig gebruik van de overwegen te vergemakkelijken	29
11.3.	Invoering van een systeem van administratieve boetes voor inbreuken op de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.	30
12.	Systematisch de quota en de operationele tolerantie­marge voor snelheidsovertredingen verlagen (of zelfs afschaffen)	31
13.	Verbeteren van de etikettering op geneesmiddelen	33
14.	Informeren en sensibiliseren	35
14.1.	De bewustmakingsfiches die momenteel als bijlage bij de onmiddellijke inning aan de overtreders worden toegezonden, evalueren en nieuwe inhoud ontwikkelen	35
14.2.	Ontwikkelen van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen via de website voor de betaling van verkeersboetes	36
C.	Controles, sancties, begeleiding en opleiding	37
15.	Sancties die overeenstemmen met het gevaar dat werd veroorzaakt	37
16.	Verbetering van de doeltreffendheid van de handhaving door het gebruik van intelligente camera's	38
17.	Verdere automatisering van verzekeringscontroles	39
18.	Systematisch identificeren van overtreders	40
19.	Verbeteren van de verwerking van verkeers­overtredingen door de oprichting van een nationaal parket van de verkeersveiligheid	42
20.	Een systeem van progressieve sancties invoeren om recidive tegen te gaan	43
21.	Uitbreiding van het gebruik van alternatieve leer­maatregelen (opleidingen)	44
21.1.	Opleidingen als alternatief voor de onmiddellijke inning in het geval van herhaling (recidive)	44
21.2.	Opleidingen ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens na een verval van het recht tot sturen	45

22.	Toepassen van de procedure van schorsing van het rijbewijs bij het niet-betalen van het bevel tot betalen.....	46
23.	Faciliteren van de afhandeling van overtredingen begaan door Belgen en buitenlandse overtreeders.....	47
D.	Data-analyse en kennisontwikkeling.....	48
24.	Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid	48
25.	Verbeteren van het gebruik van en van de koppeling tussen de bestaande gegevensbronnen	49
25.1.	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.....	49
25.2.	Beter registreren en onderzoeken van ongevallen met scooters en steps, voetgangers en fietsers; koppelen van de medische gegevens met betrekking tot verkeersslachtoffers, komende van de ziekenhuizen, met de politiegegevens (cf. supra).....	51
25.3.	Systematisch verkennen, binnen de werkgroep « Statistiek » en onder coördinatie van Statbel, van andere officiële gegevensbronnen en bestuderen van hun bijdrage tot de verkeersongevallendata.....	52
26.	Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden	54
26.1.	Diepgaand onderzoek naar de oorzaken en kenmerken van ongevallen vergemakkelijken door gebruik te maken van de officiële gegevensbronnen met betrekking tot ongevallen, rekening houdend met technologische hulpmiddelen die aanvullende informatie kunnen aanleveren.....	54
26.2.	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 en om recidivisten doeltreffend te identificeren en te bestraffen.....	55
26.3.	In overleg met de sector nagaan of meer (geanonimiseerde) gegevens uit de verzekeringssector toegankelijk kunnen worden gemaakt	56
E.	De dynamiek « All-for-zero »	57
27.	In nauwe samenwerking met de gewesten, het eerste interfederale verkeersveiligheidsplan uitwerken.	58
28.	De website www.all-for-zero.be ontwikkelen tot een echt platform	59
29.	Een regelmatige dialoog met de burgers onderhouden door de organisatie van kwalitatieve uitwisselingen over relevante thema's	59
30.	De rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid als adviserend en raadgevend orgaan stimuleren	60
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	61
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	62

A. Samen op (de) weg

1. Actualiseren en verduidelijken van de wegcode

Doelstelling: 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.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Gewesten
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	De werkzaamheden van de werkgroep FOD Mobiliteit – Gewesten, die in 2021 van start gingen, hebben geleid tot het nieuwe ontwerp van de Code van de openbare weg en drie gewestelijke wegcodes. De regels zijn geherstructureerd voor meer duidelijkheid en coherentie, naargelang de verschillende gebruikerscategorieën. De signalisatie is gemoderniseerd en biedt de wegbeheerders meer combinaties. Na goedkeuring door de drie gewestregeringen eind 2023 zijn de teksten voor advies naar de Raad van State gestuurd.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none">• Zodra het advies van de Raad van State is verkregen, worden het ontwerp van de Code van de openbare weg en de gewestelijke wegcodes afgestemd op eventuele opmerkingen, voordat ze ter ondertekening worden voorgelegd.• De communicatiemaatregelen voor de nieuwe codes zullen samen met de gewesten worden bepaald.• Daarna kan worden begonnen met de aanpassing van verwante teksten (categorisering, ministeriële besluiten, ...).

Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

2. Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers. Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers

Doelstelling: 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.

2.1. Verbeteren van de registratie en van de analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, met name aan de hand van de ziekenhuisgegevens.

Lead en partners	Vias institute & Werkgroep Statistiek (FOD Economie - Statbel, Centrex Wegverkeer, de drie gewesten, VSV en AWSR, FOD Mobiliteit en Vias institute)
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>De werkzaamheden van de werkgroep statistiek rond de ongevallenregistratie worden besproken onder maatregel 25.3.</p> <p>Daarnaast voerde Vias institute op vraag van de FOD Mobiliteit de volgende onderzoeksprojecten uit met het oog op het aanpakken van de onderregistratie in de ongevallenstatistieken (zie ook maatregel 25.2):</p> <p>1. “Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020”, 2022, Vias institute (MAIS3+):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Timing: dit project werd afgerond in 2022. • Inhoud: de Belgische ziekenhuisgegevens werden geanalyseerd waarbij: <ul style="list-style-type: none"> (i) het aantal MAIS3+ verkeersslachtoffers voor 2005 t.e.m. 2020 werd bepaald, (ii) een analyse werd uitgevoerd van de letsels die gehospitaliseerde verkeersslachtoffers oplopen, en (iii) een vergelijking werd gemaakt met de ongevallenstatistieken om aan de hand van gewondenratio's de ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen slachtoffers te berekenen. <p>Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt de focus verschoven van gemotoriseerde voertuigen naar fietsers. Om effectieve tegenmaatregelen voor deze groep te nemen, is het belangrijk om meer over de achterliggende ongevalsmechanismen te weten te komen, bijvoorbeeld aan de hand van de crash dummies ontwikkeld voor voetgangers en fietsers binnen het VIRTUAL-project.</p> <p>2. “Exploitatie van de Minimale Ziekenhuisgegevens - Bepaling van een strategie voor het gebruik van de Belgische ziekenhuisgegevens in de analyse en communicatie van verkeersongevallendata”, 2023, Vias institute (HOSPDATA):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Timing: dit project werd afgerond eind 2023. • Inhoud: dit project bouwt verder op de “MAIS3+”-studie beschreven hierboven om : <ul style="list-style-type: none"> (i) in de toekomst jaarlijks het aantal MAIS3+ verkeersgewonden te berekenen en op te volgen en

	<p>(ii) de relatie tussen de ziekenhuisgegevens en de ongevallenstatistieken meer in detail te schatten. In dit project wordt ook de methode beschreven om ziekenhuisgegevens te koppelen aan de ongevallenregistratie.</p> <p>Vias institute kan nu dus via de schattingsmethode, ontwikkeld in het MAIS3+-project, de relatie tussen politiegegevens en ziekenhuisgegevens schatten (bijv.: voor elke door de politie geregistreerde fietser (van leeftijd X, geslacht Y, met tegenstander Z) zijn er XXX gewonde fietsers opgenomen in het ziekenhuis). In politiegegevens is er een enorme onderregistratie van zachte weggebruikers; de verdere exploitatie van de ziekenhuisgegevens is een efficiëntere manier om de onderregistratie van fietsongevallen en dergelijke aan te pakken. Anderzijds bevatten de politiedata veel gedetailleerde informatie aangaande de ongevallen, waardoor beide types van data nodig blijven.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>3. Ziekenhuisstudie - ongevallenkenmerken kwetsbare weggebruikers (HOSPVURU):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Timing: dit project wordt gefinaliseerd in 2024. • Inhoud: Via een samenwerking met de spoedgevallendienst van UZ Brussel bekomt Vias institute gegevens over de omstandigheden en oorzaken van verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers (via vragenlijsten ingevuld door 150 verkeersslachtoffers) en de gevolgen van deze verkeersongevallen (via de medische gegevens geregistreerd door het ziekenhuis). Op die manier kan een verband worden gelegd tussen de oorzaken en de omstandigheden van een verkeersongeval en de medische gevolgen ervan. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld mogelijk om het effect van een fietshelm op hoofdletsels te evalueren.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

2.2. De betrokken gebruikersverenigingen betrekken en mobiliseren en mobiliseren (via de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid)

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid kwam meermaals samen in 2022 (28/03 en 16/09) en 2023 (9/03, 25/05 en 13/10). Bij de opmaak van de agenda voor deze vergaderingen wordt steeds getracht om recent onderzoek over ongevallen met kwetsbare en actieve weggebruikers en potentiële gevaren aan bod te laten komen. In de meeste gevallen betreft dit

	<p>onderzoek gerealiseerd door Vias institute op vraag van de FOD. De presentaties en verslagen van de vergaderingen van de FCVV zijn publiek toegankelijk op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.</p> <p><u>De volgende topics waren in deze context erg relevant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentatie en tendensen online dashboard verkeersongevallen – verkeersveiligheidsbarometer (Vias) (28/3/22 en 9/3/23) • Presentatie van en conclusies in de briefing notes over de dodehoekongevallen, de SUVs, de speed pedelecs en de geneesmiddelen (28/03/22 en 9/3/23) • Analyse van de Belgische ziekenhuisgegevens 2005-2020: gehospitaliseerde verkeersslachtoffers (9/03/23) • Voorstelling van recent onderzoek over de oorzaken van ongevallen met elektrische steps (9/03/23) • Analyse van het effect van voertuigeigenschappen op letselernst, zowel voor inzittenden als voor opponenten (9/03/23) • Voorstelling van de evaluatiestudie over de verlaging van de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom van 90km/u naar 70km/u, op vraag van MOW (24/05/23) • Voorstelling van recent onderzoek over ADAS en ADRAS-systemen, met aandacht voor de impact op kwetsbare weggebruikers. (13/10/23) •
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Ook in 2024 en 2025 zullen relevante onderzoeken besproken worden tijdens volgende vergaderingen van de FCVV.

Kleurcode status						
Percentage realisatie						100%

3. Meer rekening houden met de factor ‘gewicht van voertuigen’ bij de verkeersveiligheid

Doelstelling: 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)

Lead en partners	Kabinet minister Georges Gilkinet - FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>A) Op 14/12/2021 werd op gezamenlijk initiatief van de Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW), de vzw Ouders van Verongelukte kinderen (OVK) en de FOD Mobiliteit en Vervoer een colloquium georganiseerd over lichte voertuigen (Lisa Car) tijdens dewelke experts ervaringen en kennis deelden over diverse onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het Lisa Car charter (IEW) • Problematische effecten van SUV op het leefmilieu en de verkeersveiligheid (VUB) • Intelligent Speed Adaptation (ETSC) • Fiscaliteit, belastingen en tol (IEW) • Plaatselijke maatregelen (POLIS Network) <p>De opname van dit colloquium is online beschikbaar op: https://www.youtube.com/watch?v=cTqyDNTpAE</p> <p>B) Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer voerde Vias institute in de periode 2021-2023 meerdere onderzoeken uit (zie hiervoor ondermeer de recente studie "Impact van voertuigenmerken op de letselernst van auto-inzittenden en hun botsingspartner") die hebben aangetoond dat de evolutie naar steeds zwaardere, krachtigere en hogere voertuigen leidt naar een verkeersveiligheid op twee snelheden. De inzittenden van de steeds robuuster wordende wagens zijn beter beschermd, maar langs de andere kant hebben inzittenden van lichtere voertuigen en kwetsbare weggebruikers meer risico op ernstigere of dodelijke verwondingen. Voor dit onderzoek werd de ongevallendatabank gekoppeld aan de DIV-data uit de Kruispuntendatabank Voertuigen bij FOD Mobiliteit en Vervoer.</p> <p>C) Luik sensibilisering: Vias institute heeft een Briefing note opgemaakt over "SUV's en verkeersveiligheid", besproken tijdens de FCVV van 28/03/2022; er werd ook een persbericht opgesteld.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>Deze maatregel werd volledig gerealiseerd. Desalniettemin dient de sensibilisering over deze thematiek te worden verdergezet op alle niveaus.</p>

Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

4. Opvoeren van de controles op overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen

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

Lead en partners	Lokale politiezones, VCLP (Vaste Commissie van de Lokale Politie)
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Naargelang hun specifieke territoriale kenmerken en hun prioriteiten op het vlak van verkeersveiligheid en misdaadbestrijding, organiseren de lokale politiezones specifieke acties in dit verband; deze kunnen rechtstreeks op de website politie.be worden geraadpleegd.</p> <p>Om de politieagenten de best mogelijke handvaten te kunnen bieden, is de Vaste Commissie van de Lokale Politie betrokken geweest bij de implementatie van verschillende wetswijzigingen (wet op de voortbewegingstoestellen, administratieve sancties, ANPR-voertuigen, enz.). Zo zijn er in de grote politiezones talrijke specifieke controleacties opgestart. De lokale politiezones (politiezone Montgomery, PolBru, Moeskroen, Charleroi, Luik, enz.) voeren in dit verband bijvoorbeeld regelmatig (meerdere keren per jaar) controleacties uit. Deze verschillende acties worden met name in de zonale veiligheidsplannen van deze zones vermeld, in overeenstemming met het misdaadbeleid van de betrokken steden en gemeenten.</p> <p>Het is onmogelijk om in dit verband cijfers te verstrekken, aangezien deze momenteel niet beschikbaar zijn.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

5. Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren

Doelstelling: 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.

Lead en partners	VCLP (Vaste Commissie van de Lokale Politie)
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Mountainbike-opleiding voor de politie – De Vaste Commissie werkte aan de verwezenlijking van een dossier tot goedkeuring (100%) van de opleiding van politieagenten op een mountainbike. Deze opleiding is beschikbaar bij de GIP en er hebben al 10 sessies plaatsgevonden met politieagenten uit het hele land.</p> <p>Sinds april 2022 is de opleiding “De politie op de politiedienstfiets (mountainbike) - End user” in het opleidingsaanbod van de GIP opgenomen.</p> <p>Er hebben al vier sessies plaatsgevonden, met in totaal 54 opgeleide politieagenten. Deze opgeleide politieagenten kunnen vervolgens de leden van hun brigade opleiden.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>De lokale politie legt de nadruk op het gebruik van de fiets binnen haar diensten door de oprichting van fietsbrigades te promoten, met name op het defilé van 21 juli waar (vanaf 2023) een compleet peloton fietsen uit de verschillende politiezones van het land zal paraderen.</p> <p>De Vaste Commissie van de Lokale Politie werkt aan de oprichting van een specifiek platform voor fietsbrigades onder de naam Bikepol voor de 183 politiezones (op zoek naar subsidies voor de ontwikkeling en follow-up van het platform).</p>

Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%

6. Samen op (de) weg. De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers

Doelstelling: De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers: bij de handhaving bijzondere aandacht besteden aan ongepast, agressief of conflictuitlokkend en verkeersonveilig gedrag door alle types van weggebruikers, met inbegrip van gevaarlijk gedrag bij de actieve gebruikers.

Lead en partners	A) Sensibiliseringscampagnes i.s.m Politie (VCLP, lokale en federale Politie), VSV, AWSR en Vias
-------------------------	--

	B) Thematische fiche over hoffelijkheid in het verkeer bijgevoegd aan de onmiddellijke inning – FOD Mobiliteit en Vervoer – Directie Verkeersreglementering (i.s.m. Vias, de gewesten & FOD Justitie).
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>A) Sensibiliseringscampagne voor het beter delen van de weg:</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/2-ou-4-roues-on-veut-tous-1-chose-0-accident/</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/les-limitations-de-vitesse-nous-protegent-respectons-les/</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/pour-sortir-cest-tenue-correcte-exigee/</p> <p>https://www.veiligverkeer.be/</p> <p>https://www.bob.be</p> <p>+ politiemedi (FedPol en LokPol)</p> <p>B) Sinds 2019 worden bij bepaalde types van onmiddellijke inningen sensibiliserende fiches verzonden rond een bepaald thema (snelheid, rijden onder invloed, afleiding, veiligheidsgordel, het alcoholslot, enz.). In het kader van de aandacht in het federaal plan verkeersveiligheid voor het wederzijds respect op de weg werd een thematische fiche “Altijd hoffelijk op de weg” ontworpen vanaf eind 2021 door de Directie Verkeersreglementering, i.s.m. Vias en met fiat gewesten en justitie. Deze fiche werd verstuurd in de periode 1/8/22 tot 31/12/22 (tijdelijk in vervanging van fiche snelheid op autosnelwegen). De fiche (beschikbaar op de website van FOD Mobiliteit en vervoer) gaat in op volgende topics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het belang van een goede communicatie tussen weggebruikers; - het belang van een goede voorbereiding van het traject, een rustige rijstijl; - het respecteren van de veiligheidsafstand en van de voorrangsregels; - aandacht voor kwetsbare weggebruikers, in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit; - het naleven van het rits-principe.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	

Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

7. De kennis van de weggebruikers over de reglementering vergroten

Doelstelling: de wetgeving is soms niet of slecht gekend. Deze kennis is daarentegen wel een essentiële voorwaarde voor een serene interactie op de openbare weg. Deze kennis moet dan ook vergroot worden.

7.1. De regelgeving met betrekking tot steps en andere voortbewegingstoestellen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Gewesten en parlement.
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>De volgende initiatieven werden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aanpassing regelgeving steps: Besproken in een ad hoc interfederale werkgroep met de gewesten, resultaat: Publicatie wet van 15/05/22 in B.S. 15/06/22, inwerkingtreding 1/07/22. Inhoud: minimumleeftijd (16 jaar); verbod passagiers, parkeerplaatsen, verbod rijden op trottoirs, enz. Communicatie over nieuwe regelgeving : Gewesten + FOD Mob en kabinet (persbericht) 2022: Subsidie voor het lokale project “Be RYD” in het kader van de All for Zero-projecten van RYD Wallonie-Bruxelles: “In samenwerking met de stepverhuurders werden er visuals op de steps geplaatst. Op de visuals stonden enkele elementaire veiligheidsinstructies, zoals het belang van het dragen van een helm en een fluorescerend vest, de verplichting om alleen op de step te rijden en hoe de step op een geschikte plaats achtergelaten kon worden.”: zie https://all-for-zero.be/nl/lokale-projecten/lokale-projecten-2022/be-ryd/
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Conform de afspraken gemaakt tijdens de Interministeriële Conferentie Mobiliteit (ICM) op 15 november 2023 zal de komende jaren blijvende aandacht besteed worden aan de opvolging van de recent genomen federale en regionale maatregelen met

	betrekking tot de steps : evaluatie van de naleving van de verkeersregels; snelheidsverlaging in voetgangerszones, productnormen en nieuwe sensibiliseringsinitiatieven.			
--	--	--	--	--

Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

7.2. De personen die hun rijbewijs online zullen vernieuwen, de mogelijkheid geven om hun kennis van de verkeersregels op te frissen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & VIAS institute
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer werden de volgende initiatieven genomen: - Ontwikkeling van een quizmodule met betrekking tot de voornaamste wijzigingen in de wegcode door Vias institute in 2022 en 2023 - Werkgroep FOD, VIAS, Kabinet – regelmatig overleg met het doel de vorm van de quiz en de inhoud ervan te bepalen, de quiz zal de vorm van een korte interactieve video aannemen.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	- De videoquiz zal beschikbaar zijn uiterlijk op 21/12/2023 in het Frans/Nederlands/Duits. - Het project loopt verder in 2024 (koppeling met Beldrive maart 2024).

Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

B. Risicogedrag sociaal onaanvaardbaar maken

8. Doeltreffendere en meer gericht controles

Doelstelling: 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.

8.1. Op termijn elk jaar een derde van de weggebruikers op de verschillende types van risicogedrag controleren

Lead en partners	Lokale en federale Politie (DAH, VCLP, WPR).
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>1. Verkeersactieplan van de DAH (Federale Wegpolitie)</p> <p>De omzetting van de doelstelling om 1 op de 3 bestuurders te controleren gebeurde via de opstelling van een “Verkeersactieplan van de Federale Wegpolitie (DAH)”. De implementatie van dit plan heeft tot de volgende subdoelstellingen geleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opstelling van thematische fiches in verband met de fenomenen die door de Federale Wegpolitie als prioritair worden beschouwd: snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afleiding achter het stuur, niet-naleving van de regels voor het dragen van de veiligheidsgordel en/of voor het gebruik van kinderzitjes, en niet-naleving van de verkeersregels door vrachtwagens. • Vergadering van thematische werkgroepen (snelheid, rijden onder invloed, ...) om een operationele “rode draad” per thema vast te leggen. • De afronding van de ontwerpfase van het actieplan: de verschillende inputs in één document samenbrengen en verbeteren, de doelstellingen bepalen, ... • Evaluatie en goedkeuring door de diensthoofden van de WPR’s (provinciale commando’s van de Federale Wegpolitie) en door de directeur van de DAH. Er werd beslist om het actieplan van de DAH met terugwerkende kracht op te starten, vanaf 01/01/2023. Sinds 17/02/2023 wordt van de WPR’s verwacht dat ze de verschillende acties uit het Verkeersactieplan uitvoeren. • Verzending van synthesesfiches (NL/FR) van het Verkeersactieplan naar de provinciale commando’s van de WPR en naar de DGA (Algemene directie van de bestuurlijke politie). • Vertaling van de volledige versie van het actieplan naar het NL. • Implementatie van een toepassing voor de follow-up van vrachtwagencontroles bij de DAH (met richtlijn). PS: een nieuwe versie van de toepassing moet op 1/1/2024 beschikbaar worden gesteld. <p>2. Thematische acties in 2022 en 2023 inzake wegcontroles (DAH en lokale politie)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid: <ul style="list-style-type: none"> ○ Flitsmarathon (16e editie) van 23 maart (6u) tot 24 maart 2022 om (6u). 869.525 voertuigen gecontroleerd. ○ Flitsmarathon (17e editie) van 5 tot 6 oktober 2022. 792.546 voertuigen gecontroleerd. ○ Flitsmarathon (18e editie) van 21 tot 22 april 2023. 578.523 voertuigen gecontroleerd. • Alcohol: <ul style="list-style-type: none"> ○ DAH – Jaarlijkse doelstelling van 240.000 ademtests ruim overschreden in 2022; nieuwe doelstelling van 260.000 ademtests voor het jaar in 2023 overschreden sinds 8/11/2023. ○ “Weekend zonder alcohol achter het stuur” (14e editie) van 24 juni (18u) tot 27 juni 2022 (6u). 16.803 bestuurders gecontroleerd (van wie 2,15% in overtreding). ○ BOB Wintercampagne van 25 november 2022 tot 30 januari 2023. 443.192 voertuigen gecontroleerd (1,85% positief). ○ “Weekend zonder alcohol achter het stuur” (15e editie) van 13 januari (18u) tot 16 januari 2023 (6u). Bijna 48.000 bestuurders gecontroleerd (van wie 1,62% in overtreding). ○ “Weekend zonder alcohol en drugs achter het stuur” (16e editie) van 23 juni (18u) tot 26 juni 2023 (6u). 28.000 bestuurders gecontroleerd (van wie 2,29% in overtreding). ○ BOB Zomercampagne van 2 juni 2023 tot 30 augustus 2023. 350.241 voertuigen gecontroleerd (2,24% positief). • Drugs: bijkomende inspanning aan de WPR’s gevraagd (eind 2021), in het kader van de door de federale regering vastgelegde doelstellingen (controle van 1 op de 3 bestuurders). • Afleiding achter het stuur: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1e actie van 17 tot 18 mei 2022. 2.445 overtredingen vastgesteld (waarvan er 2.331 betrekking hadden op het gebruik van de gsm achter het stuur). ○ 2e actie van 17 tot 20 november 2022. 11.914 bestuurders gecontroleerd en 2.348 overtredingen vastgesteld (waarvan er 2.014 betrekking hadden op het gebruik van de gsm achter het stuur). ○ 3e actie van 24 tot 25 mei 2023. 3.020 overtredingen vastgesteld (waarvan er 2.681 betrekking hadden op het gebruik van de gsm achter het stuur). ○ 4e actie van 10 tot 11 oktober 2023. 2.933 overtredingen vastgesteld (waarvan er 2.522 betrekking hadden op het gebruik van de gsm achter het stuur). <p>3. Veiligheidsuitrusting (gordel, kinderzitjes, motorhelmen, ...) en vrachtwagens: het doel van het Verkeersactieplan van de DAH is om de controles op het dragen van de veiligheidsgordel voor passagiers achterin op te voeren, om het correcte</p>
--	--

	gebruik van kinderzitjes te controleren, en om de reeds geleverde inspanningen in het kader van vrachtwagencontroles voort te zetten.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwerp van een barometer voor de follow-up van het Verkeersactieplan van de DAH, met als doel de implementatie van de verschillende doelstellingen in het plan op te volgen (<i>in uitvoering</i>) • Publicatie van een nieuwe versie van de toepassing voor de follow-up van het aantal door de DAH uitgevoerde vrachtwagencontroles (<i>gepland voor 1/1/2024</i>) • Voortzetting van de bovengenoemde thematische controleacties

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

8.2. De capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra zal ook worden versterkt

Lead en partners	Politie (via de gewestelijke verwerkingscentra) in samenwerking met Justitie (optimalisering van de verwerkkingsketen en verlaging van de tolerantie marges).
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Om de verkeersveiligheid in ons land te vergroten, is het belangrijk om alle schakels in de keten voor de aanpak van verkeersovertredingen te versterken, zodat we de doelstelling om 1 op de 3 bestuurders te controleren en de ambitieuzere doelstelling van “nul doden op onze wegen” tegen 2050 kunnen bereiken.</p> <p>Een belangrijke schakel in deze keten: de gewestelijke verwerkingscentra. Deze centra behandelen een groot deel van de verkeersovertredingen (snelheid, rode lichten, ...) die door automatische apparaten zoals mobiele of vaste flitspalen of trajectcontroles worden vastgesteld. In 2022 werden meer dan 4,4 miljoen overtredingen in deze centra ten behoeve van de Geïntegreerde Politie vastgesteld. Indien er in 2023 ongeveer 5 miljoen overtredingen zouden kunnen worden verwerkt, zal dit nog steeds niet volstaan om onze doelstellingen te bereiken, en vanaf 2024 is er een versterking, hoofdzakelijk op het vlak van personeel en IT-apparatuur, gepland.</p> <p>Met de toename van controlesystemen en de verlaging van de tolerantie marges (op het gebied van snelheidscontroles) schat de politie dat er een verwerkingscapaciteit van 9 miljoen overtredingen per jaar nodig is. Hiertoe is er een financieringsaanvraag ingediend bij en een aanwervingsplanning voorgesteld aan de regering als onderdeel van een globaal actieplan.</p>
---	---

	Wat de timing betreft: zodra het project op 24 november door de regering is gevalideerd, krijgt de politie groen licht om de aanwervingsprocedures op te starten. In 2024 komen er in totaal 60 collega's onze verwerkingscentra versterken. Met deze versterking zullen de centra 187 collega's hebben. De eerste mensen zouden begin maart 2024 moeten komen en er zullen gedurende het jaar verschillende aanwervingsgolven zijn om gelijke tred te houden met de gestage toestroom van overtredingen die op onze wegen worden vastgesteld.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Validatie door de regering van het plan ter versterking van de gewestelijke verwerkingscentra op 24 november 2023. Opstart aanwervingsprocedures (publicatie van de vacatures) vanaf december 2023. Aanwervingen mogelijk vanaf januari 2024, maar gezien de duur van de selectieprocedure worden de eerste collega's tegen maart 2024 verwacht. Verschillende opeenvolgende aanwervingsgolven zouden ons in staat moeten stellen om in de loop van het jaar in totaal 60 extra mensen aan te werven.

Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

9. Versterken van de strijd tegen rijden onder invloed

Doelstelling: "Rijden onder invloed van drugs of alcohol in België 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."

9.1. De controles beter toespitsen op de meest problematische plaatsen en tijdstippen ("*information led policing*").

Lead en partners	Lokale en federale Politie (DAH, VCLP).
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	Specifieke acties voor de Federale Wegpolitie (DAH) Overeenkomstig het Verkeersactieplan (DAH) zijn de acties ter bestrijding van rijden onder invloed van alcohol niet enkel gericht op problematische plaatsen en tijdstippen, maar ook op het verhogen van het aantal controles. In het kader van het actieplan wordt verzocht om met name de volgende maatregelen uit te voeren: <ul style="list-style-type: none"> • Strikte en systematische toepassing van het principe "stoppen is blazen", zowel bij preventief als reactief optreden (bv. tussenkomst bij een verkeersongeval);
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • De doelstelling verhogen van 240.000 naar ten minste 260.000 ademtests voor 2023. De doelstelling zal voor 2024 en de daaropvolgende jaren opnieuw worden beoordeeld op basis van de beschikbare personeelscapaciteit en eventuele veranderingen in de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol; • De alcoholcontroles blijven invoeren in de daarvoor bestemde module (ISLP) teneinde de voortgang ten opzichte van de jaarlijkse doelstelling (maandelijks) te beoordelen; • Focussen op de plaatsen en tijdstippen met het grootste risico op een ongeval teneinde de politiecontroles hierop af te stemmen. <p>Bovendien, in de strijd tegen rijden onder invloed van drugs, wordt er vooral gefocust op de verkeersongevallen en de controletijdstippen. In het kader van het Verkeersactieplan van de DAH wordt verzocht om met name de volgende acties uit te voeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische toepassing van de “checklist drugs” (formeel of informeel) voor elke bestuurder die in het kader van een wegcontrole wordt gecontroleerd. In het Verkeersactieplan wordt ook verzocht om systematisch een speekseltest uit te voeren bij ongevallen met gewonden en/of doden; • Systematische invoer van de drugscontroles in de daarvoor bestemde module ISLP (met inbegrip van de controles die formeel of informeel zijn uitgevoerd met behulp van de checklist); de negatieve resultaten van de checklists moeten ook worden ingevoerd; • De doelstelling bereiken om ten minste 260.000 bestuurders te controleren. <p>Gezamenlijke acties van de GPI (lokale en federale politie)</p> <p>Om bij te dragen tot een betere verkeersveiligheid, en overeenkomstig het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid (doelstellingen 8 en 9.1),</p> <ul style="list-style-type: none"> • voert de Geïntegreerde Politie gecoördineerde acties van de lokale en federale politie uit; • voert de Geïntegreerde Politie “kwalitatieve” controles uit, gericht op elk veiligheidsaspect dat verband houdt met de bestuurder (rijgedrag, ...) en/of het voertuig (staat van het voertuig, ...), en dit op basis van een analyse van bestaande fenomenen van onveiligheid; • richt de Geïntegreerde Politie zich op de prioritaire tijdstippen, plaatsen en fenomenen en op de problematische gebruikersgroepen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Over de personeelscapaciteit en het budget “overlast” beschikken die nodig zijn om de controles te richten op dagen en nachten in het weekend (de meest problematische tijdstippen inzake het rijden onder invloed). Geen leverbare timing. - De follow-up van de door de federale politie vastgelegde doelstelling verzekeren (in de loop van 2024).

Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

9.2. Systematische opsporing van druggebruik bij ongevallen via de checklist drugs en, indien positief, een speekseltest

Lead en partners	College Procureurs-generaal, Centrex Wegverkeer, FOD Mobiliteit
Gerealiseerd	<p>Net zoals voor controles bij rijden onder invloed van alcohol zal voortaan iedere bestuurder die betrokken is in een verkeersongeval met doden of gekwetsten dan wel met louter materiële schade, ook al zijn er geen aanwijzingen van druggebruik, gecontroleerd worden op druggebruik aan de hand van de drie fasen van de procedure van vaststelling van drugs in het verkeer: de gestandaardiseerde checklist, desgevallend gevolgd door een speekseltest en speekselanalyse indien nodig. Bij elk verkeersongeval zal de Politie dus systematisch een gestandaardiseerde checklist 'drugs' afnemen, gevolgd door een speekseltest indien er tekenen van recent gebruik zijn. Dat betekent voor elke bestuurder: "botsen = checklist 'drugs' (+ speekseltest bij tekenen van druggebruik)", naar analogie met "botsen = blazen" voor alcohol. Bedoeling is dat bij één ongeval de politieagent steeds oog heeft voor tekenen van drugsgebruik in het verkeer. FOD Justitie realiseerde een markt voor 100.000 bijkomende speekseltesten om te kunnen voldoen aan de behoeften van de Politie om de actie te kunnen realiseren.</p> <p>Deze maatregel werd uitgebreid besproken in de Werkgroep Rijden onder Invloed, begin 2022 opgericht in de schoot van de FOD Mobiliteit, met daarin vertegenwoordigers van onder meer het College van Procureurs-generaal, de Politie, de staande en zetelende magistratuur, de FOD Justitie en het NICC. De aangepaste COL 19/2010 (<i>Gemeenschappelijke omzendbrief van de minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal houdende een eenvormig toezichts-, vaststellings-, opsporings- en vervolgingsbeleid betreffende de aanwezigheid in het organisme van andere stoffen dan alcohol die de rijvaardigheid beïnvloeden – Sturen onder invloed van drugs</i>) werd door het College van Procureurs-generaal goedgekeurd en door de Minister van Justitie op 12 oktober 2023 ondertekend. Over deze aanpassing werd vervolgens door CENTREX Wegverkeer gecommuniceerd naar alle entiteiten van de Geïntegreerde Politie. Ook vanuit Mobiliteit en Justitie werd de nodige communicatie voorzien. De veranderde praktijk vond ingang vanaf 6 november 2023.</p>
Nog te realiseren	Deze maatregel werd volledig gerealiseerd.

Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%

9.3. 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

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Economie en FOD Justitie.
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Het doel van deze maatregel is om de procedure voor alcoholcontroles door de politie te vereenvoudigen, zonder dat dit ten koste gaat van de doeltreffendheid ervan.</p> <p>Dit project werd uitgevoerd in samenwerking met de dienst Metrologie van de FOD Economie en werd besproken in de werkgroep 'Rijden onder invloed', voorgezeten door de FOD Mobiliteit en Vervoer, in aanwezigheid van onder andere vertegenwoordigers van het College van procureurs-generaal, de politie en Metrologie.</p> <p>Gezien de technische aard van het project moet het aan de Europese Commissie worden meegedeeld, wat de procedure omslachtiger maakt.</p> <p>Stand van zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het ontwerp van koninklijk besluit kreeg een positief advies van het Vlaamse en het Waalse Gewest (29/9/23 en 20/10/23), evenals de instemming van de Staatssecretaris voor Begroting (12/9/23). - Het project is op 17/11/23 aan de Europese Commissie meegedeeld. - De Raad van State zal geen advies verstrekken (beslissing van 4 december 2023).
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Het advies van de Europese Commissie moet worden afgewacht voordat het project kan worden gepubliceerd. De termijn voor het advies van de Europese Commissie loopt tot 20 februari 2024.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

9.4. Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van alcohol, met name nagaan welke aanvullende sancties echt tot een gedragswijziging leiden

Lead en partners	College van Procureurs-generaal, FOD Mobiliteit, FOD Justitie, Centrex Wegverkeer
Gerealiseerd	<p>Vanuit de Werkgroep Rijden onder Invloed, begin 2022 opgericht in de schoot van de FOD Mobiliteit, met daarin vertegenwoordigers van het College van Procureurs-generaal, de Politie, de staande en zetelende magistratuur, de FOD Justitie, het NICC, Metrologie, de Douane en Sciensano, werd geadviseerd om bij alcoholovertredingen op systematische wijze over te gaan tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs vanaf een lagere drempelwaarde. Artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer geeft de procureur des Konings de mogelijkheid om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken vanaf 0,35mg/l uitgeademde alveolaire lucht (UAL) (cf. 0,8 promille) voor een periode van 15 dagen. Tot nu toe stipuleerde de <i>Gemeenschappelijke omzendbrief nr. 9/2006 van de minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal houdende een eenvormig strafrechtelijk beleid inzake onmiddellijke intrekking van het rijbewijs</i> dat de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs standaard moest plaatsvinden vanaf 0,65 mg/l UAL (cf. 1,5 promille) en slechts vanaf 0,35 mg/l UAL (cf. 0,8 promille) als de bestuurder "verkeersonveilig gedrag" vertoonde (wat in de praktijk zelden voorkomt).</p> <p>Teneinde de strijd tegen rijden onder invloed van alcohol te versterken en tegelijk de werklast voor de parketten en rechtbanken draaglijk te houden, wordt beoogd om deze drempelwaarde op geleidelijke wijze te verlagen. De in de omzendbrief vastgestelde drempelwaarde om een rijbewijs systematisch onmiddellijk in te trekken voor 15 dagen werd op advies van de werkgroep en met akkoord van het College van Procureurs-generaal en de minister van Justitie verlaagd van 0,65 mg/l naar 0,50 mg/l UAL (cf. 1,2 promille), met ingang vanaf 1 juni 2023. Dezelfde wijziging werd opgenomen in de omzendbrief nr. 8/2006.</p> <p>In het verlengde hiervan werd in de <i>omzendbrief nr. 10/2006 betreffende [...] uniforme tarifiering van de minnelijke schikkingen</i> de mogelijkheid geschrapt om een minnelijke schikking van 1600 euro voor te stellen bij ernstige alcoholovertredingen met een concentratie tussen 0,50 en 0,65 mg/l UAL. Vanaf 1 juni 2023 kan het parket bijgevolg enkel nog minnelijke schikkingen voorstellen wanneer de drempelwaarde lager ligt dan 0,50 mg/l UAL.</p>
Nog te realiseren	Op termijn en afhankelijk van de uiteindelijke tekst van de in herziening zijnde Rijbewijsrichtlijn, kan worden gedacht aan het toevoegen van een medische component aan het omkaderingsprogramma voor het alcoholslot, dat in de toekomst mogelijk ook aan personen met een alcoholverslaving kan worden opgelegd.

	Magistraten in de Werkgroep Rijden onder Invloed zijn sterk vragende partij om de rijgeschiktheid (bv. naar aanleiding van een verslaving) meer proactief en medisch te bekijken (via een centraal rijgeschikheidscentrum) en minder reactief en bestraffend (via de rechtbank). Uiteraard zal dit idee verder moeten worden geanalyseerd en uitgewerkt naar haalbaarheid, juridische grondslag en operationalisering, en onder meer worden voorgelegd aan het College van Procureurs-generaal.
--	---

Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

9.5. Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van drugs: opleggen van een consignatiesom bij een positieve speekseltest van een buitenlandse bestuurder, alsook in het algemeen het gebruik van de consignatie onderzoeken indien een onmiddellijke inning is uitgesloten

Lead en partners	FOD Mobiliteit, Centrex Wegverkeer, Werkgroep Rijden onder Invloed
------------------	--

Gerealiseerd	<p>Momenteel stelt de Politie jegens buitenlandse bestuurders onder invloed van drugs een proces-verbaal op en daagt het openbaar ministerie deze personen voor de rechtbank, maar zij laten vaak verstek gaan. De door de rechter in afwezigheid van de beklaagde opgelegde straf kan niet steeds eenvoudig worden uitgevoerd in het buitenland.</p> <p>De bedoeling bestaat erin het <i>koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen inzake het wegverkeer</i> te wijzigen, waardoor de Politie voor rijden onder invloed van drugs in de toekomst een consignatiesom zou kunnen opleggen aan buitenlandse overtreeders, bijvoorbeeld in geval zij een positieve speekseltest afleggen of deze weigeren af te leggen. Hierdoor ontspringen buitenlanders niet langer de dans, maar hebben zij wel de garantie dat hun zaak op een later moment nog voor de rechtbank wordt beslecht. Ook bij een alcoholconcentratie vanaf 0,50 mg/l UAL (equivalent van 1,2 promille) is het de bedoeling dat buitenlandse bestuurders in de toekomst een som in consignatie moeten geven in afwachting van de behandeling van hun zaak voor de rechtbank – het louter betalen van een onmiddellijke inning is in dat geval niet langer mogelijk.</p> <p>De FOD Mobiliteit stelde in nauwe samenwerking met Centrex Wegverkeer het ontwerp van koninklijk besluit op om deze zaken mogelijk te maken. Dit ontwerp werd meermaals besproken in de Werkgroep Rijden onder invloed.</p>
--------------	---

	Op 26/12/23 wees het College van Procureurs-generaal op het risico op verhoogde werklast bij het OM en de rechtbanken. Hieromtrent worden verdere gesprekken gevoerd.
Nog te realiseren	Het ontwerp van koninklijk besluit moet de logistieke procedure verder doorlopen (adviezen van de betrokken Inspecteurs van Financiën, de betrokkenheidsprocedure van de Gewesten, advies van de Raad van State, ondertekening door de Koning en publicatie in het Belgisch Staatsblad).

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

10. Bestrijding van afleiding achter het stuur

Doelstelling: 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.

10.1. Modernisering van de definitie van afleiding door telefoongebruik in de wegcode

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en federaal parlement
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>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.</p> <p>Genomen initiatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1 december 1975, voorbereid door de FOD en ter beschikking gesteld aan het kabinet. Parallel hiermee werd een wetsvoorstel ingediend (en goedgekeurd) in de Kamer tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975. Op vraag van het kabinet heeft de FOD enkele wijzigingen en amendementen voorgesteld. Deze werden aanvaard.

	- Resultaat: 24/1/22 - “Wet wat het actualisering van de regelgeving inzake het verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer betreft” (gepubliceerd in B.S. op 21/2/22; inwerkingtreding op 3/3/22).
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Nihil

Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%

10.2. 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

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, kabinet van Minister Georges Gilkinet, Vias institute en Politie
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Het opzetten van een proefproject voor de semiautomatische detectie van gsm-gebruik achter het stuur is een complex project waarbij een groot aantal operationele diensten betrokken is en waarvoor specifieke expertise voor zowel de technische als de juridische aspecten vereist is. De minister van Mobiliteit heeft de voorbereiding van dit project ondersteund via de financiering van de ondersteuning van Vias institute. Er is een budget gereserveerd om een privacyeffectbeoordeling en een opdracht voor de levering van een technische oplossing te financieren.</p> <p>In de zomer van 2022 werd met de steun van Vias institute een opvolgingscomité opgericht met vertegenwoordigers van de kabinetten van de ministers van Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken, vertegenwoordigers van de politiediensten en administraties (Justitie en Mobiliteit). Dit comité kon de verschillende voorbereidende stappen van het proefproject begeleiden en valideren.</p> <p>Zo werd een externe consultant gevraagd om een ontwerp van effectbeoordeling op te stellen. Er werden ook technische vergaderingen met potentiële leveranciers gehouden om de concrete werking van deze slimme camera's, de aard van de verwerkte informatie en het proces voor de verwerking van deze informatie toe te lichten.</p>

	Het proefproject heeft echter niet tot een operationele fase kunnen leiden. In de beoogde configuratie liet het rechtskader niet toe om alle noodzakelijk geachte garanties te verkrijgen, met name op het gebied van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, maar ook met betrekking tot de verstrekking van politiegegevens aan derden.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	De strijd tegen afleiding achter het stuur, met name door het gebruik van de gsm, blijft een belangrijke bron van zorg. De bevoegde autoriteiten zullen elke nieuwe gelegenheid aangrijpen om de werkzaamheden opnieuw aan te vatten en ze zullen daarbij voortbouwen op de ervaring die bij de reeds uitgevoerde voorbereidende werkzaamheden is opgedaan.

Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

10.3. Het nodige juridische kader creëren om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semiautomatische wijze te kunnen identificeren

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer – Directie Verkeersreglementering
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Opgestarte initiatieven:</p> <p>- Op vraag van het kabinet van minister Georges Gilkinet werd een voorontwerp van wet opgesteld waarin artikel 62 van de wegverkeerswet en het <i>koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft</i> zodanig zouden worden gewijzigd om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semiautomatische wijze te kunnen identificeren. Het voorontwerp werd meermaals besproken met de verschillende bevoegde diensten maar er kon geen consensus gevonden over de tekst. Na overleg tussen de kabinetten van Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit werd de keuze gemaakt om eerst een pilootproject op te starten (zie maatregel 10.2), met het oog op de voorbereiding van de wijziging van het reglementair kader.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	

Kleurcode status				
-------------------------	--	--	--	--

Percentage realisatie			50%		
-----------------------	--	--	-----	--	--

10.4. In samenwerking met onze regionale en internationale partners zullen wij de relevante gegevens analyseren van rijhulpsystemen en handenvrije apparaten, om hun bijdrage aan de verkeersveiligheid in reële omstandigheden te objectiveren.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, VIAS institute
------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	Afgeleid rijden is niet beperkt tot het gebruik van mobiele telefoons. Alle vormen van afleiding zijn potentieel gevaarlijk, ook wanneer ze veroorzaakt worden door rijhulpsystemen of handenvrije apparaten . Vias institute heeft in dit kader op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer de opdracht gekregen hierover een wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. Het onderzoek, opgestart in 2021 omvat een experimenteel onderzoek op een gesloten terrein (test op circuit Lommel). De testfase op het circuit van Lommel loopt van oktober tot december 2023, op zaterdagen. Het doel is de impact van het gebruik van elektronische toestellen met een scherm op het rijgedrag in kaart te brengen.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Testfase van oktober tot december 2023 - oplevering onderzoeksrapport Q2 2024

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

11. Verbeteren van de veiligheid aan overwegen

Doelstelling: 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.

11.1. Verbetering van de procedure voor het opheffen/aanleggen van overwegen en van de instrumenten om het "gevaarlijke karakter" van een overweg objectief te beoordelen.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>De volgende initiatieven werden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Het eerste deel van de beoogde doelstellingen (verbetering van de procedure voor het opheffen/aanleggen van overwegen) zit vervat in een ontwerp van wet betreffende overwegen. Het tweede deel (verbetering van de instrumenten om het gevaarlijke karakter van een overweg objectief te beoordelen) zit vervat in een ontwerp van koninklijk besluit dat het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen zal vervangen. <p>Voor beide dossiers zijn de eerste ontwerp teksten klaar.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>Het <u>ontwerp van wet</u> staat voorlopig 'on hold'. Er is prioriteit gegeven aan de opmaak van koninklijke besluiten die uitvoering geven aan de wet van 6 december 2022 tot wijziging van de wet op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen.</p> <p>Met betrekking tot het <u>ontwerp van koninklijk besluit</u> moeten enkele blokkerende punten worden opgelost, in samenspraak met de dienst veiligheid binnen het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid, DVIS en Infrabel.</p>

Kleurcode status (wetsontwerp)				
Kleurcode status (ontwerp KB)				
Percentage realisatie (zowel voor ontwerp van wet als voor ontwerp van koninklijk besluit)		25%		

11.2. De wetgeving aanpassen om dambordmarkeringen op spoorwegovergangen toe te staan en het gebruik van ANPR-camera's toe te laten om de controle en bestraffing van het onrechtmatig gebruik van de overwegen te vergemakkelijken

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer (Directie Verkeersreglementering), gewesten, Metrologie, College van Procureurs-generaal
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>De volgende initiatieven zijn genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dambordmarkeringen zijn opgenomen in het KB 30 juli 2022 'Middenvakrijbaan'; publicatie B.S. 15/9/22; inwerkingtreding 01/10/22. ANPR-camera's: 12/7/2023 - vergadering FOD Mobiliteit en Vervoer, College van Procureurs-generaal en Dienst Metrologie. FOD Economie heeft een ontwerp tot wijziging van het KB van 12/10/2010 <i>betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten</i> opgesteld en het College heeft dit goedgekeurd op 12/9/2023.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Verderzetting van de logistieke procedure mbt het KB van 12/10/2010 door de FOD Economie.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

11.3. Invoering van een systeem van administratieve boetes voor inbreuken op de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	Eerste ontwerptekst van wet (zelfde wet als onder punt 11.1) is klaar.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Het <u>ontwerp van wet</u> staat voorlopig 'on hold'. Er is prioriteit gegeven aan de opmaak van koninklijke besluiten die uitvoering geven aan de wet van 6 december 2022 tot wijziging van de wet op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen.

Kleurcode status					
Percentage realisatie		25%			

12. Systematisch de quota en de operationele tolerantie marge voor snelheidsovertredingen verlagen (of zelfs afschaffen)

Doelstelling: de parketten die belast zijn met de vervolging van verkeersovertredingen worden regelmatig overstelpt door het volume van de te behandelen zaken. Door de oprichting van een nationaal verkeersparket kunnen quota en operationele tolerantie marges systematisch worden verminderd of zelfs afgeschaft.

Lead en partners	FOD Justitie; AWW; SPW Mobilité et Infrastructure; Bruxelles Mobilité; Politie (DAH/technische secties); Parketten, Hoven en Rechtbanken van België.
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Context: In België bestaan er momenteel twee soorten snelheidstoleranties. De technische tolerantie, gedefinieerd door de wet en momenteel van kracht om potentiële technische fouten te corrigeren, en de parkettolerantie, individueel vastgesteld door de parketten om de snelheidslimiet te verhogen voordat men geflitst wordt, en zo de werklast van de strafrechtelijke verwerkingsketen te verminderen. Naast deze twee toleranties bestaat er ook het principe van een “quotum”. Dit quotum betekent dat camera's soms uitgeschakeld worden om, net zoals met tolerantie marges, de instroom van overtredingen en de daarmee gepaard gaande werklast te beheren.</p> <p>Het doel van dit project is om de parkettolerantie en de quota af te schaffen op zowel de regionale als de federale wegen. Dit gebeurt telkens op basis van een pilootproject, wat een indicatie geeft van de stijging van de verkeersdossiers bij de afschaffing van tolerantie marges en quota. Deze gegevens worden naderhand geanalyseerd en dienen tot het uitwerken van een doorgedreven werklastanalyse. Op basis van deze analyse wordt de nodige versterking voorzien van de strafrechtsketen en wordt een nationaal plan van uitrol opgesteld. Samen met alle actoren van de strafrechtsketen wordt dit nationaal plan van aanpak stapsgewijs geïmplementeerd. De uitwerking en implementatie van het project tot het afschaffen van tolerantie marges en quota werd opgedeeld in twee type wegen: federale en regionale wegen.</p> <p>1. Versterking van de strafrechtsketen</p> <p>1.1. Om de stijging aan verkeersdossiers te absorberen die o.a. gepaard gaat met de afschaffing van tolerantie marges en quota, werd op niveau van Justitie ingezet op de creatie van een centraal parket voor de verkeersveiligheid (PVV). De wet van 23 december 2021 tot invoering van het parket voor de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake rechterlijke organisatie en Justitie verscheen op 30 december 2021 in het Belgisch Staatsblad. Ondertussen is de effectieve oprichting van het PVV een feit. Van de voorziene 48 personeelsleden in 2022 zijn er reeds 45 aangeworven. De procureur voor de Verkeersveiligheid startte in februari 2022. De Franstalige substituut</p>

	<p>procureur voor de Verkeersveiligheid heeft het parket vervoegd in december 2023. De selectieprocedure voor de Nederlandstalige substituut procureur voor de Verkeersveiligheid is lopende. De parket heeft de dossiers van alle 14 Parketten des Konings overgenomen met uitzondering van Parket Eupen. Tenslotte neemt het PVV de komende maanden tevens de dossiers van Parket Eupen over.</p> <p>1.2. Op niveau van de federale politie werd in 2022 een eerste grote aanwervingscampagne uitgevoerd. Vanaf 2024 worden tevens extra middelen ter beschikking gesteld voor de Gewestelijke Verwerkingscentra, dewelke verder ingezet zullen worden op een grootschalige uitbreiding van de Gewestelijke Verwerkingscentra.</p> <p>2. Afschaffing tolerantiemarges en quota</p> <p>2.1. Federale wegen:</p> <p>2.1.1. Eind 2021 ging een pilootproject van start waarbij zowel de vaste palen als de trajectcontroles op snelwegen op nultolerantie werden gezet. Na analyse, startte de nationale uitrol. Sinds april 2022 zijn er geen quota of tolerantiemarges meer in het Vlaams gewest op bovenstaande toestellen. Sinds de zomer van 2022 zijn er geen quota of tolerantiemarges meer in het Waals en Brusselse gewest. Louter de technische correctie is nog van toepassing op de snelwegen.</p> <p>2.1.2. Na het succes van de trajectcontroles en vaste palen, zijn nu de mobiele camera's aan de beurt. Vanaf 2024 zal de federale Politie actief inzetten op het toepassen van de technische tolerantie op de mobiele camera's op onze snelwegen. De federale politie staat in het actieplan verkeersveiligheid fonds (VVF) dat de nodige investeringen zullen gedaan worden in bijkomende verwerkingscapaciteit in 2024 om deze nultolerantie op mobiele camera's op snelwegen mogelijk te maken. Met deze actie zal de nultolerantie/technische tolerantie op de federale wegen zijn ingevuld.</p> <p>2.2. Regionale wegen:</p> <p>2.2.1. Na de afschaffing van de tolerantiemarges en quota op de snelwegen zijn de gewestwegen aan de beurt. In Wallonië is sinds 15 maart 2023 een proefproject "Slow down" gestart. Het gaat om elf snelheidscamera's op de Waalse wegen. De locaties zijn gekozen op basis van een hoog risico op ongevallen. Deze camera's werken zonder tolerantiemarges en quota. Met het proefproject wordt de werklast voor de partners van de strafrechtssketen gemeten die gepaard gaan met het niet-hanteren van tolerantiemarges op gewestwegen. In Brussel loopt sinds 5 juni 2023 een proefproject op 6 plaatsen in Brussel. Het proefproject, waarbij enkele flitspalen en trajectcontroles werden geselecteerd, streeft ernaar de verkeersveiligheid rond schoolomgevingen en op gevaarlijke kruispunten te verbeteren. In Vlaanderen is het gebruik van tolerantiemarges en quota op regionale wegen beperkt. Er is geen proefproject voorzien omdat er reeds voldoende data voorhanden is om een inschatting te maken van de bijkomende werklast. De fase van dataverzameling in het kader van de</p>
--	---

	<p>pilootprojecten 'is afgerond. De gegevens die uit deze projecten voortvloeien, worden nauwkeurig geanalyseerd en bestudeerd bij de opmaak van een nationaal plan van aanpak voor het geleidelijk afschaffen van tolerantie marges op alle Belgische wegen. Teneinde de nodige versterking te voorzien voor de strafrecht keten, zette Justitie in 2021 in op de creatie van een parket voor de verkeersveiligheid naast een grondige versterking van de politieparketten in de secties verkeer en de politierechtbanken. De federale politie zal naast een eerste versterking in 2022 nog 4 bijkomende aanwervingsgolven lanceren teneinde te beschikken over de nodige verwerkingscapaciteit voor een hantering een nultolerantie-beleid op regionale wegen.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>Met betrekking tot de afschaffing van de tolerantie marges op federale wegen (gerealiseerd voor de trajectcontroles en de vaste camera's) zijn aanwervingen en een uitrolplan voorzien voor de mobiele camera's. Voor de regionale wegen wordt op basis van de resultaten uit de pilootprojecten een business analyse en een uitrolplan opgemaakt in 2024. Daarnaast wordt een financiële bijdrage van de regio's voor de taken uitgevoerd door de federale verwerkingsactoren in regionale dossiers voorzien.</p>

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

13. Verbeteren van de etikettering op geneesmiddelen

Doelstelling: de impact van bepaalde geneesmiddelen op de rijvaardigheid is nog te weinig gekend onder de bevolking. Het begrip van de gevaren bij de gebruikers dient te worden vergemakkelijkt door het ontwikkelen van een eenvoudige aan te brengen etikettering op geneesmiddelen.

Lead en partners	FOD Volksgezondheid en Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen – FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Op verzoek van de minister van Mobiliteit heeft Vias institute hierover in juni 2022 een synthesesnota opgesteld. Deze nota is verstuurd naar het kabinet van de minister van Volksgezondheid en naar het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten (FAGG) om stof tot nadenken te geven en mogelijke pistes ter verbetering van de consumentenvoorlichting in overweging te nemen.</p>

	<p>Het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen gaat principieel akkoord met het voorstel om burgers via de etikettering van verpakkingen van geneesmiddelen te wijzen op de gevaren van sommige producten op de rijvaardigheid. Zoals in de huidige toepasselijke wetgeving, voorziet het voorstel van nieuwe richtlijn in het kader van de herziening van de Europese farmaceutische wetgeving in de mogelijkheid voor lidstaten om het gebruik van pictogrammen te regelen op nationaal niveau. Om praktische redenen, zijn zowel de minister, als het FAGG, eerder voorstander om specifieke nationale pictogrammen te vermijden, maar in de plaats daarvan te streven naar geharmoniseerde pictogrammen voor de EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nationale pictogrammen kunnen leiden tot verwarring (verschillen tussen lidstaten); - Nationale pictogrammen vormen een belemmering voor verpakkingen die gecommercialiseerd kunnen worden in verschillende lidstaten, wat belangrijk is om de beschikbaarheid van geneesmiddelen te verbeteren; - De rubriek “Rijvaardigheid en gebruik van machines” is een vaste rubriek in de bijsluiter. De bijsluiter van elk geneesmiddel dient geanalyseerd te worden om zo het geneesmiddel onder te verdelen in de juiste categorie (pictogram nodig of niet?). Dit is niet altijd een eenvoudige oefening. Er zijn geneesmiddelen waar duidelijk zal aangegeven zijn dat er niet mag gereden worden of waar duidelijk aangegeven staat dat er geen invloed is, maar er zijn meerdere gevallen waar de vermelde informatie niet éénduidig toelaat om het geneesmiddel onder te verdelen; - De informatie op de verpakking in België dient in de drie nationale landstalen vermeld te worden. Er rest dus niet veel plaats meer om een pictogram toe te voegen aan de verpakking. Een pictogram moet tevens steeds vergezeld worden van verduidelijkende tekst. Wanneer firma’s hierdoor naar grotere buitenverpakkingen moeten overstappen, bestaat het risico dat de vergunninghouder het geneesmiddel van de Belgische markt neemt wegens de extra kosten om aan deze verplichting te kunnen voldoen; - Geneesmiddelen bestemd voor de Belgische markt hebben vaak Benelux-verpakkingen, waardoor dit initiatief ook een impact zal hebben op de Nederlandse en Luxemburgse overheden. <p>Het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten heeft eind december 2023 de webtool FarmaInfo (www.farmainfo.be) gelanceerd met begrijpbare, betrouwbare en wetenschappelijk gevalideerde informatie over geneesmiddelen en gezondheidsproducten voor burgers en patiënten. FarmaInfo bevat geneesmiddelenfiches over specifieke werkzame bestanddelen of een combinatie van werkzame bestanddelen. Hierin staat nuttige, praktische informatie, waaronder aanbevelingen over met de auto rijden bij gebruik van deze geneesmiddelen. Bij de release zijn een 100-tal fiches beschikbaar. De bedoeling is om het aanbod geleidelijk aan verder uit te breiden. In FarmaInfo komen ook specifieke thema’s aan bod waarin vaak wordt verwezen naar campagnes. Indien campagnes gelanceerd worden of publicaties beschikbaar zijn met informatie die nuttig kan zijn voor de burger of patiënt, kan dit als thema opgenomen worden en eventueel aangekondigd</p>
--	---

	worden via een nieuwsbericht. In dat opzicht is het FAGG bereid mee te werken aan een campagne rond het bewustmaken van de gevaren m.b.t. de impact van geneesmiddelen op de rijvaardigheid.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

14. Informeren en sensibiliseren

Doelstelling: in samenwerking met de gewesten en de andere betrokken partijen (FOD Justitie, Vias institute) moeten de beschikbare kanalen op federaal niveau (dit betreft hoofdzakelijk de onmiddellijke inningen en de website voor de betaling van boetes www.verkeerboetes.be (binnenkort <https://justonweb.be/fines>)). Zo doeltreffend mogelijk worden gebruikt om informatie te verspreiden die bijdraagt tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

14.1. De bewustmakingsfiches die momenteel als bijlage bij de onmiddellijke inning aan de overtredders worden toegezonden, evalueren en nieuwe inhoud ontwikkelen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en FOD Justitie, gewesten, Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Sinds 2019 worden bij bepaalde types van onmiddellijke inningen informatieve en sensibiliserende fiches verzonden rond een bepaald thema (snelheid, rijden onder invloed, afleiding, veiligheidsgordel, het alcoholslot, enz.). Er zijn fiches voor federale inbreuken, en regionale fiches voor regionale snelheidsinbreuken. Met betrekking tot deze fiches werden sinds 2021 de volgende initiatieven genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het uitvoeren van een uitgebreide evaluatiestudie van de bestaande fiches snelheid en afleiding door Vias institute, op basis van een respondentenbevraging. De conclusies van deze studie werden met alle betrokken instanties besproken in september 2022. - Uitwerking van twee nieuwe fiches, in samenspraak met de betrokken partners, over 1) de (nieuwe) verkeersregels ten overstaan van fietsers “Fietsers en automobilisten: samen op weg” en 2) het wederzijds respect op de weg “Altijd hoffelijk op de weg”. Deze twee fiches vervingen in 2021 en 2022 tijdelijk (voor een duur van 6 maanden) de fiche rond snelheid op

	<p>autosnelwegen. De federale fiches zijn terug te vinden op: https://mobilit.belgium.be/nl/weg/verkeersveiligheid/sensibiliseringsfiches-verkeersveiligheid.</p> <p>- In het voorjaar van 2023 engageert FOD Justitie zich tot de opmaak van twee nieuwe sensibiliseringsfiches, waarin een testimonial van een persoon die een naaste heeft verloren zal opgenomen worden (in samenwerking met OVK/PEVR). Eerste resultaten worden verwacht eind 2023.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Het versturen van de sensibiliserende boodschappen zal ook in 2024 en 2025 verder opgevolgd en bijgestuurd worden.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

14.2. Ontwikkelen van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen via de website voor de betaling van verkeersboetes

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer; FOD Justitie, gewesten, Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Met betrekking tot de ontwikkeling van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen werden volgende initiatieven genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op basis van de conclusies en aanbevelingen uit de evaluatiestudie door Vias institute over de sensibiliseringsfiches (zie maatregel 14.1.) heeft Vias institute een eerste analyse uitgevoerd van de mogelijkheden tot het uitwerken van videoboodschappen, op basis van de literatuur en op basis van bestaande praktijken in binnen- en buitenland. - Deze pistes alsook de mogelijke verspreidingskanalen (bv. via de website Just-on-web waarop overtredders hun boetes betalen) zijn besproken met de bij de fiches betrokken partners in september 2022. Sinds Q4 2023 werden de eerste gespreken opgestart tot onderzoek van deze piste. Dit met als doel het afspelen van een getuigenis op Just-on-web voor men overgaat tot de betaling van een verkeersboete.

Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Verdere uitwerking tot uitzenden van getuigenis op website Justitie.
--	--

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

C. Controles, sancties, begeleiding en opleiding

15. Sancties die overeenstemmen met het gevaar dat werd veroorzaakt

Doelstelling: 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.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>In opdracht van de FOD Mobiliteit werd door Vias in 2022 en 2023 een studie uitgevoerd waarbij de bestaande indeling van de verkeersinbreuken werd geëvalueerd. Deze evaluatie werd uitgevoerd op basis van het risico op een dodelijk ongeval dat door de verkeersinbreuk werd veroorzaakt.</p> <p>Binnen een eerste luik van de studie werden vier verkeersinbreuken geëvalueerd die het meeste aantal letselongevallen veroorzaken in België, zoals overdreven snelheid en rijden onder invloed.</p> <p>Binnen een tweede luik van de studie werd het bestaande systeem van de indeling in vier graden van de verkeersinbreuken geëvalueerd door een aantal experts actief binnen diverse domeinen van het verkeersrecht.</p> <p>Met een aantal instanties (bv. CENTREX) werd tenslotte nog meer diepgaand ingegaan op de bestaande indeling.</p>
---	---

Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	De studie wordt momenteel nog extern nagekeken, alsook vertaald. Zij zal eind 2023 worden gepubliceerd op de website van Vias. Bij een eventuele toekomstige hervorming of aanpassing van het systeem van de graden, kan deze studie als inspiratiebron worden gebruikt.
--	--

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

16. Verbetering van de doeltreffendheid van de handhaving door het gebruik van intelligente camera's

Doelstelling: 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 semiautomatische detectie voor andere gedragingen zoals het niet dragen van de veiligheidsgordel en het niet naleven van de veiligheidsafstand tussen wagens (bumperkleven).

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft Vias in 2022-2023 een analyse uitgevoerd met betrekking tot het naleven van de veiligheidsafstand op autosnelwegen. Rond de gordeldracht (privacygevoelig) werden nog geen initiatieven genomen.</p> <p>De Vias-studie “Gedragsmeting volgfstanden op autosnelwegen in België” (HEADWAY) werd in november 2023 afgerond en zal op de website van Vias worden gepubliceerd. Uit de resultaten ervan blijkt duidelijk dat een groot aandeel van personenwagens op de autosnelwegen in België te weinig afstand laat ten opzichte van een voorligger (42% rijdt op minder dan 2 seconden van een voorligger). Om dit probleem aan te pakken, beveelt de studie onder andere aan om het principe van veiligheidsafstand/volgfstand tussen voertuigen en de daaruit voortvloeiende sancties beter te definiëren in de regelgeving.</p> <p>Er wordt ook aanbevolen om te investeren in nieuwe technologieën om deze overtreding beter te kunnen vaststellen.</p> <p>De ongebruikte middelen die voor het afgebroken proefproject voor de detectie van gsm-gebruik achter het stuur waren gereserveerd, zijn herbestemd voor een haalbaarheidsstudie naar het gebruik van slimme camera's voor de detectie van de niet-naleving van veiligheidsafstanden tussen voertuigen, met name vrachtwagens, waarvoor de na te leven afstanden in de wegcode staan. In Q4 2023 is er een interne nota aan de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd. Deze nota omvat een lijst van systemen die voor de controle van de onderlinge afstand tussen voertuigen kunnen worden gebruikt.</p>
---	---

Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Naargelang de resultaten van de haalbaarheidsstudie naar de handhaving van de onderlinge afstand zal er in 2024 een proefproject voor de detectie van deze overtredingen met behulp van slimme camera's worden uitgevoerd, in samenwerking met de wegcontrolediensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer.
--	---

Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

17. Verdere automatisering van verzekeringscontroles

Doelstelling: teneinde dit te bewerkstellingen 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.

Lead en partners	FCGB-BGWF, Centrex, Cross border fines team, Assuralia
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Het POI-platform bevat momenteel 80% van de totale sector - ofwel 6 miljoen voertuigen. Hoewel er meer verzekeraars zijn aangesloten dan tijdens een eerdere status update, is het percentage lager doordat één van de grotere verzekeraars als gevolg van een technisch probleem het platform tijdelijk heeft verlaten. Volgende stap: aansluiting van de gehele sector. Publicatie in B.S. van wijzigingen van W. 21/11/1989 (van 25/09/22 houdende diverse bepalingen inzake economie) op 16 januari 2023 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Volgende stap: aanpassing uitvoeringsbesluiten met toegangsvoorwaarden. De gesprekken met FOD Economie lopen, momenteel worden de voorgestelde teksten door de GBA bekeken. Tegelijkertijd bekijken ook politie & justitie of er voor hen ook nog wettelijke aanpassingen nodig zijn om gebruik te maken van het platform. Verbetering van de kwaliteit van de 'blacklist' door gebruik te maken van accuratere data, die tenminste dagelijks door verzekeraars wordt aangepast Hiermee worden onder andere de ANPR-toestellen gevoed.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Het ontwerp van koninklijk besluit met toegangsvoorwaarden moet de legistieke procedure nog deels doorlopen (advies van de GBA, advies van de Raad van State, ondertekening door de Koning en publicatie in het Belgisch Staatsblad).

	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiting van de volledige sector. • De datakwaliteit op het platform is al sterk verbeterd door de dagelijkse data-uitwisseling, maar samen met de verzekeraars wordt in 2024 verder gewerkt aan: <ul style="list-style-type: none"> ○ het vernieuwen van het IT-platform voor vloten van voertuigen die door makelaars worden beheerd namens verzekeraars, om de vertraging in data aanlevering vanuit de makelaars verder te verkleinen ○ het verder verfijnen en aanscherpen van data validaties om de data kwaliteit verder te optimaliseren en de foutenmarges te verkleinen • Ontwikkeling van een technische oplossing en afstemming rond de processen om de verzekeringsgegevens uit te wisselen met politie & Justitie: <ul style="list-style-type: none"> ○ Politie: ontwikkeling van een API zodat gedetailleerde verzekeringsinformatie rechtstreeks in hun portal of Focus applicatie binnen gehaald kan worden. ○ Justitie: De vereisten om gedetailleerde verzekeringsinformatie digitaal uit te wisselen met het OM (in het kader van de vervolging van niet-verzekering) worden momenteel bekeken, zowel op technisch, juridisch en functioneel vlak. We werken samen met het Crossborder fines team. Zij zijn een business case aan het opstellen om na vaststelling van een snelheidsovertreding ook direct de verzekeringsstatus te controleren (om zo het aantal onverzekerde voertuigen te kunnen aanpakken). Samen met hen wordt momenteel de opzet van een eerste testfase bekeken.
--	--

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

18. Systematisch identificeren van overtredders

Doelstelling: het systematisch identificeren van overtredders is een noodzakelijke voorwaarde in de strijd tegen recidive. Hiervoor moet elke overtredding 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 <https://justonweb.be/fines> en de templates van de verkeersboetes zullen in dezelfde zin aangepast worden.

Lead en partners	Crossborder (FOD Justitie), Parket van de Verkeersveiligheid (PVV), Openbaar Ministerie (OM)
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Teneinde op een efficiënte manier recidive te kunnen vervolgen, is de identificatie van de overtreder primordiaal. Zo is de identificatiegraad op vandaag te laag om met voldoende rechtsgelijkheid recidive te vervolgen. Om de identificatiegraad te verhogen, zet Justitie sinds 2021 in op de opstart van de automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter Wegverkeerswet aan de hand van twee pilootprojecten. Naar aanleiding van deze pilootprojecten, werd opgemerkt dat de identificatiegraad voor bedrijven die een minnelijke schikking op basis van artikel 67ter WVV hadden ontvangen tijdens het pilootproject sterk was gestegen. Maar liefst 81,14% van de nieuwe overtredingen werden geïdentificeerd. De sensibilisering in de maanden voorafgaand aan het versturen van de minnelijke schikking en de aandacht in de media hadden voor een significante stijging van het aantal identificaties gezorgd. De sterke stijging verliep voornamelijk via de digitale weg op Just-on-web, waarbij de ondernemingen volledig digitaal identificeren. Hieruit kunnen we concluderen dat er een gedragsverandering plaatsvond bij de ondernemingen die een boete kregen. Teneinde de positieve effecten op de identificatiegraad en de verkeersveiligheid te behouden, zal in 2024 ingezet worden op een nationale uitrol van de automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter WVV.</p> <p>In het kader van een efficiënte afhandeling van deze inbreuken, wordt een nieuwe applicatie ontwikkeld die ter beschikking wordt gesteld van het Parket voor de Verkeersveiligheid. Deze applicatie bevindt zich momenteel in een testfase en zal in de maand december gebruiksklaar zijn.</p> <p>In de zomer werd tevens ingezet op een grote sensibiliseringscampagne rond de identificatieplicht voor ondernemingen met de titel 'Boeten voor de fouten van een ander? Da's niet just'.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>Zoals in actiepunt 19 werd aangehaald, zal de automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter WVV in 2024 opstarten. Bijkomende aanwervingen voor de afhandeling van dossiers 67ter WVV worden voorzien. Een engagement naar de regering en het College van Procureurs-Generaal werd vastgelegd in actieplan Verkeersveiligheidsfonds (VVF).</p> <p>Eens de identificatiegraad voldoende hoog is, kan verder geïnvesteerd worden in een recidive-logica, waarbij een onmiddellijke inning, op basis van een bepaald beleid uitgestippeld door het OM zal uitgesloten worden in het geval van een recidivist. Er kan op deze manier op een gepaste wijze omgegaan worden met het vervolgen van recidive.</p>

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

19. Verbeteren van de verwerking van verkeersovertredingen door de oprichting van een nationaal parket van de verkeersveiligheid

Doelstelling: 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. De geleidelijke afschaffing van de quota en van de tolerantiemarges 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. Bovendien zal de oprichting van een nationaal parket 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.

Lead en partners	Crossborder (FOD Justitie) en Parket voor de verkeerveiligheid (PVV)
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Om de stijging aan verkeersdossiers te absorberen die o.a. gepaard gaat met de afschaffing van tolerantiemarges en quota en toe te kunnen werken naar een uniforme en efficiënte afhandeling van verkeersboetes, werd op niveau van Justitie ingezet op de creatie van een centraal parket voor de verkeersveiligheid. De wet van 23 december 2021 tot invoering van het parket voor de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake rechterlijke organisatie en Justitie verscheen op 30 december 2021 in het Belgisch Staatsblad. Ondertussen is de effectieve oprichting van het Parket voor de Verkeersveiligheid (PVV) een feit. Van de voorziene 48 personeelsleden in 2022 zijn er reeds 45 aangeworven. De Franstalige substituut procureur voor de Verkeersveiligheid heeft het parket vervoegd in december 2023. De selectieprocedure voor de Nederlandstalige substituut procureur voor de Verkeersveiligheid is lopende. Het parket heeft de dossiers die starten als onmiddellijke inning (de lichte verkeersinbreuken) van alle 14 Parketten des Konings overgenomen met uitzondering van het Parket Eupen. Tenslotte neemt het PVV de komende maanden tevens de dossiers van het Parket Eupen over.</p> <p>Het PVV zal in eerste instantie instaan voor de vervolging van 3 type dossiers:</p> <ol style="list-style-type: none">1. <u>Verkeersdossiers die starten als onmiddellijke inningen;</u><ol style="list-style-type: none">1.1. Dossiers die starten als onmiddellijke inning van parket Eupen worden overgenomen (laatste parket);2. <u>Inbreuken op artikel 67ter Wegverkeerswet ;</u><ol style="list-style-type: none">2.1. Twee succesvolle pilootprojecten afgerond in 2021 en 2022 met verdubbeling van identificatiegraad als gevolg;3. <u>Buitenlandse certificaten;</u><ol style="list-style-type: none">3.1. Binnenkomende buitenlandse certificaten: verder uitwisseling op poten zetten met de nog niet geconnecteerde EU-lidstaten;3.2. Uitgaande buitenlandse certificaten uitrollen; è beide deelprojecten zo veel mogelijk via een digitale uitwisseling (e-Codex).

	Verder wordt tevens ingezet op een testproject en beleidsvorming i.k.v. automatische vervolging van niet-verzekerde voertuigen. Deze inbreuken zullen tevens door het PVV behandeld worden.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • De dossiers van het parket Eupen worden overgenomen in de maand december/januari 2024; • 3 openstaande functies dienen verder ingevuld te worden in het kader van het personeelsplan 2022, deze procedures zijn lopende; • Automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter Wegverkeerswet zal in 2024 opstarten. Engagement naar regering en College van Procureurs-Generaal werd vastgelegd in actieplan Verkeersveiligheidsfonds (VVF). • Bijkomende aanwervingen voor de afhandeling van dossiers 67ter WVV worden voorzien. Engagement naar regering en College van Procureurs-Generaal werd vastgelegd in actieplan Verkeersveiligheidsfonds (VVF). • Tevens zal het PVV zoals hierboven gesteld de binnenkomende buitenlandse certificaten verder behandelen. Crossborder zal voor het PVV en OM een uitwisseling op poten zetten met de nog niet geconnecteerde lidstaten van de EU; • Het PVV zal de nodige ondersteuning bieden in het uitwerken en uitrollen van uitgaande buitenlandse certificaten. Dit zal zo veel mogelijk via een digitale uitwisseling (e-Codex) verlopen.

Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

20. Een systeem van progressieve sancties invoeren om recidive tegen te gaan

Doelstelling: 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 verzwarende van (niet alleen financiële) sancties.

Lead en partners	Kabinet van minister Georges Gilkinet, FOD Mobiliteit en Vervoer – Directie Verkeersreglementering; FOD Justitie; FOD Binnenlandse Zaken (Centrex Wegverkeer)
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Met betrekking tot de invoering van een systeem voor de bestrijding van recidive werden de volgende initiatieven genomen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uitgebreide Europese benchmarking en analyse van diverse systemen, waaronder het puntenrijbewijs, door Vias institute, afgerond eind 2021. Deze studie werd bezorgd aan de leden van de FCVV en gepresenteerd aan het Parlement in juni 2022; 2) Op basis van de Vias-studie werd een eerste wetsontwerp betreffende een puntensysteem ter bestrijding van recidive opgesteld (2022), maar dit leidde niet tot de nodige consensus (2023). 3) Na het bestuderen van de haalbaarheid van een wetsontwerp tot oprichting van een databank van overtredingen wordt de piste onderzocht om het misdaadbeleid van de parketten aan te passen om de vervolging van multirecidivisten (in het stadium van de onmiddellijke inning) voor de politierechtbank aan te moedigen met het oog op het verkrijgen van een verval van het recht tot sturen (rijverbod).
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	De beoogde piste (herziening van een bestaande omzendbrief of opstelling van een nieuwe omzendbrief) zal met het College van procureurs-generaal worden besproken.

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

21. Uitbreiding van het gebruik van alternatieve leermaatregelen (opleidingen)

Doelstelling: 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 overtredders/ recidivisten.

21.1. Opleidingen als alternatief voor de onmiddellijke inning in het geval van herhaling (recidive)

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer (Directie Verkeersreglementering), FOD Justitie en FOD Binnenlandse Zaken
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Het doel van deze maatregel is om een bredere waaier aan alternatieve maatregelen/sancties aan te bieden, met name door de instelling van opleidingen, die een duurzamere impact hebben op het gedrag van bestuurders dan een klassieke boete.</p> <p>Het doel van dit project is dan ook om opleidingen als alternatief voor de onmiddellijke inning aan te bieden. Momenteel wordt prioriteit gegeven aan maatregel 21.2 (instelling van herstelexamens).</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	De instelling van opleidingen als alternatief voor de onmiddellijke inning zal met de gewesten worden besproken zodra de maatregelen voor de uitvoering van de herstelexamens zijn goedgekeurd (21.2).

Kleurcode status	Niet van toepassing				
Percentage realisatie	15%				

21.2. Opleidingen ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens na een verval van het recht tot sturen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer (Directie Verkeersreglementering), FOD Justitie, FOD Binnenlandse Zaken
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Het doel van deze maatregel is om een bredere waaier aan alternatieve maatregelen/sancties aan te bieden, met name door de ontwikkeling van opleidingen, die een duurzamere impact hebben op het gedrag van bestuurders dan een klassieke boete of sanctie.</p> <p>Het doel van dit project is dan ook om een rechter de mogelijkheid te geven om het herstel van het recht tot sturen afhankelijk te maken van het slagen voor een herstelexamen.</p> <p>Voor de uitvoering van dit project moet er een wet tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer worden aangenomen teneinde het principe van de opleiding in het kader van het herstel erin op te nemen. Er moet ook een koninklijk besluit tot invoering van deze opleidingen worden opgesteld. Het doel is om beide teksten tegelijkertijd te publiceren.</p> <p>Stand van zaken:</p>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Het wetsontwerp werd gevalideerd door de Ministerraad (27/10/23) en eind november '23 werden de gewesten om advies verzocht. - Een bijeenkomst van belanghebbenden (gewesten, justitie, opleidingssector) is gepland voor half januari 2024 voor wat betreft de uitvoeringsmaatregelen. Een eerste ontwerp van KB is al uitgewerkt.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Voltooiing van het koninklijk besluit tot instelling van de opleidingen voorzien in ons wetsontwerp, op basis van de resultaten van de raadpleging van de belanghebbenden. Zodra het wetgevingsproces is afgerond (advies van de gewesten, van de Raad van State, ...), zal het ontwerp van KB worden gepubliceerd en van kracht worden zodra voldoende centra voor herstelexamens zijn erkend (op basis van een actieplan dat door de FOD Mobiliteit en Vervoer moet worden opgesteld).

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

22. Toepassen van de procedure van schorsing van het rijbewijs bij het niet-betalen van het bevel tot betalen

Doelstelling: 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.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer (lead). Partners: FOD Justitie
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	Vorbereiding wetsontwerp (ter aanvulling van de bestaande bepalingen inzake de schorsing) en ontwerp van koninklijk besluit (ter uitvoering van de wettelijke bepalingen inzake schorsing, voor wat betreft het rijbewijs). De adviezen van het College van Procureurs-generaal van 16/04/2021 en van 4/05/2022 op het KB duiden op de noodzaak van dit bijkomend wetsontwerp en houden rekening met de virtuele intrekking van het rijbewijs. Overleg met FOD Justitie in augustus 2023 vond plaats met betrekking tot de vereiste IT-ontwikkelingen (de virtuele intrekking van het rijbewijs vereist een doorstroming van de gegevens inzake de schorsing van Justitie naar Mobiliteit en naar de politie; Justitie ziet het project als deel van een groter project inzake de gegevens van het recht tot sturen; de ontvangen opmerkingen/vragen over wetsontwerp en KB werden behandeld).

Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Vervolgens de legistieke fase: advies gewesten wetsontwerp en ontwerp van KB (60 dagen). Advies IF en akkoordbevinding minister Begroting (45 dagen, <u>enkel vereist voor KB gezien budgettaire impact</u>). Advies Raad van State (30 dagen). Indiening wetsontwerp in Kamer.
--	--

Kleurcode status				
Percentage realisatie		25%		

23. Faciliteren van de afhandeling van overtredingen begaan door Belgen en buitenlandse overtredders

Doelstelling: 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 álle verkeersovertredingen met de buurlanden.

Lead en partners	FOD Mobiliteit
-------------------------	----------------

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>A) CBE-Richtlijn 2015/413</p> <p>Op initiatief van de Europese Commissie wordt zowel binnen de Raad van de Europese Unie als binnen het Europees Parlement de Richtlijn 2015/413 herzien. Dit betreft de zogenaamde CBE-Richtlijn (Cross-border exchange of information on road safety-related traffic offences), die als onderdeel van de “Road Safety Package” werd gepubliceerd op 1/03/2023. De richtlijn beoogt een zo efficiënt mogelijke uitwisseling van gegevens van verkeersovertreders tussen de EU-lidstaten, om straffeloosheid van buitenlandse bestuurders te bestrijden en alzo de verkeersveiligheid te verhogen.</p> <p>Het doel is om de huidige Richtlijn te herzien door het toepassingsgebied ervan gevoelig uit te breiden (er komen nieuwe overtredingen bij zoals vluchtmisdrijf, overlading, veiligheidsafstand,...) en via een versterkte wederzijdse bijstand tussen de EU-lidstaten te voorzien. Belangrijke aspecten zijn de bescherming van de fundamentele rechten van de EU-burgers door hen o.a. beter te informeren over hun rechten en plichten, alsook een sterke beveiliging van de uit te wisselen data om datalekken en oneigenlijk gebruik van persoonsgegevens tegen te gaan.</p> <p>Tussen 1 maart en 16 november 2023 kwam de Raad zeer regelmatig samen om de opeenvolgende voorstellen van compromistekst van eerst het Zweeds en vervolgens het Spaans Voorzitterschap te bespreken. De Algemene Benadering werd</p>
---	---

	<p>door de Ministers gevalideerd op de Transportraad van 4 december 2023. Ondertussen wordt het dossier ook besproken in het Europees Parlement, waar het dossier in plenaire stemming in december 2023 werd goedgekeurd.</p> <p>B) Bilaterale contacten</p> <p>In het kader van een mogelijke uitwisseling inzake inbreuken op LEZ, heeft de FOD Mobiliteit in 2022 en 2023 contact opgenomen met Duitsland en Luxemburg om te peilen naar hun interesse voor het afsluiten van bilaterale overeenkomsten en naar de mogelijke rechtsgrond (meer bepaald het EUCARIS-verdrag, vermits de bestaande CBE-richtlijn LEZ niet onder haar toepassingsgebied heeft). Luxemburg was echter niet geïnteresseerd in een bilaterale overeenkomst, Duitsland wees een bilateraal akkoord eveneens af omdat ze het Europees willen geregeld zien – en dus niet bilateraal.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>A) De gesprekken binnen de Raad van de Europese Unie inzake de CBE-richtlijn hebben geleid tot een Algemene Benadering, die werd goedgekeurd in de Transportraad van 4 december 2023. De plenaire goedkeuring in het Europees Parlement vond plaats in december 2023. De besprekingen in triloog (Raad, Parlement, Commissie) gingen nog in december 2023 van start. De bedoeling bestaat erin om te komen tot een finale tekst van herziene richtlijn tijdens het Belgische voorzitterschap, dat loopt van 1 januari tot 30 juni 2024, en waar de FOD Mobiliteit als expert actief aan zal deelnemen. Mogelijks kan de finale tekst van de Richtlijn dus in de loop van 2024 worden gepubliceerd.</p> <p>B) Op dit moment wordt dus geen bilaterale overeenkomst overwogen, en specifiek voor LEZ valt af te wachten of overtredingen hierop onder het toepassingsgebied van de herziene CBE-richtlijn zullen vallen. In de Algemene Benadering van de Raad inzake de CBE-richtlijn dd. 17 november 2023 staat LEZ alvast in de scope, maar het Europees Parlement (die nog plenair moet stemmen in december 2023) is LEZ minder genegen. De bespreking in trilogie zullen dus bepalend zijn.</p>

Kleurcode status				
Percentage realisatie				75%

D. [Data-analyse en kennisontwikkeling](#)

24. Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid

Doelstelling: 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.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer – kabinet van Minister Georges Gilkinet - subsidie aan Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Jaarlijks wordt vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer een subsidie toegekend aan Vias institute voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsonderzoek. Hiertoe wordt een jaarlijkse subsidieovereenkomst ondertekend, waarin het onderzoeksprogramma wordt vastgelegd en waarin afspraken worden gemaakt. De subsidie wordt geformaliseerd aan de hand van een KB.</p> <p>Het werkprogramma van Vias houdt vanaf 2022 (en de daarop volgende jaren) rekening met de inhoud van het federaal actieplan verkeersveiligheid, waardoor nieuwe accenten zijn gelegd (bv. studie over de indeling van de overtredingen in graden, studies over conflicten met voortbewegingstoestellen, studie over afleiding door voertuigtechnologie, enz.). Naast nieuwe onderzoeksthematieken, zijn er ook recurrente thematieken waarop jaar na jaar (meerjarenperspectief) verder gebouwd wordt (ongevallenanalyse, accidentologische studies, attitude-en gedragsmetingen, onderzoek naar innovatie en technologie, enz.).</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Nihil

Kleurcode status						
Percentage realisatie						100%

25. Verbeteren van het gebruik van en van de koppeling tussen de bestaande gegevensbronnen

25.1. 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

Lead en partners	Vias institute op vraag van FOD Mobiliteit en Vervoer
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>De voorbije jaren voerde Vias institute in het kader van de federale subsidieovereenkomst meerdere Europese of internationale onderzoeksprojecten uit ter vergelijking van de Belgische prestaties op het vlak van de verkeersveiligheid met de internationale en Europese databronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De studie “Progressieve sanctiesystemen voor verkeersovertreders, met inbegrip van puntensystemen” (POINTS): een brede benchmarking (over handhaving en sancties) en analyse van meerdere types van progressieve sanctiesystemen (waaronder ook het rijbewijs met punten) in Europa. • De enquête “E-Survey of Road Users’ Attitudes” (ESRA): Naar analogie van ESRA1 en ESRA2, verwijst het ESRA-project naar een brede internationale attitudemeting die om de paar jaar online wordt afgenomen; ESRA3 ging door in 2023, op dit moment beschikken we al over de eerste resultaten. • Baseline: De Europese Commissie vroeg de lidstaten in 2020 om voortaan 8 KPI rond verkeersveiligheid op te volgen. Baseline voorzag een brede analyse van bepaalde indicatoren (leeftijd voertuigenpark + interventietijd hulpdiensten bij ongeval met gewonden) en een prevalentiemeting van meerdere risicogedragingen (snelheid, ROI alcohol, afleiding, gordel & kindersitjes, helm motorrijders & fietshelm). Vias nam de coördinatie op voor dit EU-project in de periode 2020-2023. • Trendline: Als vervolg op Baseline, werd het project Trendline gelanceerd eind 2022 (looptijd is 2023 - 2025). België neemt opnieuw officieel deel aan dit project, dat ditmaal door SWOV wordt gecoördineerd, bijgestaan door Vias Institute, NTUA (Griekenland) en CDV (Tsjechië). Opnieuw is een deelname van de drie gewesten voorzien voor de indicator rond snelheid. • Vias is daarnaast betrokken in heel wat internationale netwerken (ETSC, IRTAD, HUMANIST, FERSI ...) en schrijft ook mee aan onderzoeksrapporten zoals ERSO.
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Trendline werd begin 2023 opgestart, de prevalentiemetingen worden gespreid uitgevoerd (eindrapporteringen zijn voorzien in 2025).

Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

25.2. Beter registreren en onderzoeken van ongevallen met scooters en steps, voetgangers en fietsers; koppelen van de medische gegevens met betrekking tot verkeersslachtoffers, komende van de ziekenhuizen, met de politiegegevens (cf. supra).

Lead en partners	Vias institute op vraag van FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p><i>De werkzaamheden van de werkgroep statistiek rond de ongevallenregistratie worden besproken onder maatregel 25.3. De accidentologische studies worden besproken onder maatregel 26.1.</i></p> <p>De volgende onderzoeksprojecten werden gerealiseerd, op vraag van de FOD Mobiliteit (cf. supra, 2.1):</p> <p>1. “<u>Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020</u>”, 2022, Vias institute (MAIS3+):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Timing: dit project werd afgerond in 2022. • Inhoud: de Belgische ziekenhuisgegevens werden geanalyseerd waarbij: <ul style="list-style-type: none"> (iv) het aantal MAIS3+ verkeersslachtoffers voor 2005 t.e.m. 2020 werd bepaald, (v) een analyse werd uitgevoerd van de letsels die gehospitaliseerde verkeersslachtoffers oplopen, en (vi) een vergelijking werd gemaakt met de ongevallenstatistieken om aan de hand van gewondenratio's de ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen slachtoffers te berekenen. <p>Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt de focus verschoven van gemotoriseerde voertuigen naar fietsers. Om effectieve tegenmaatregelen voor deze groep te nemen, is het belangrijk om meer over de achterliggende ongevalsmechanismen te weten te komen, bijvoorbeeld aan de hand van crash dummies ontwikkeld voor voetgangers en fietsers binnen het VIRTUAL-project.</p> <p>De letselpatronen van de verschillende vervoerswijzen zouden in meer detail bestudeerd kunnen worden. Zo werden in 2021 nieuwe codes geïntroduceerd over micromobiliteit wat ons toelaat om in toekomstig onderzoek de typische letsels van bijvoorbeeld elektrische steps te analyseren.</p> <p>2.” Exploitatie van de Minimale Ziekenhuisgegevens - Bepaling van een strategie voor het gebruik van de Belgische ziekenhuisgegevens in de analyse en communicatie van verkeersongevallendata”, 2023, Vias institute (HOSPDATA):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Timing: dit project werd afgerond eind 2023. • Inhoud: dit project bouwt verder op de “MAIS3+”-studie beschreven hierboven om : <ul style="list-style-type: none"> (iii) in de toekomst jaarlijks het aantal MAIS3+ verkeersgewonden te berekenen en op te volgen en

	<p>(iv) de relatie tussen de ziekenhuisgegevens en de ongevallenstatistieken meer in detail te schatten. In dit project wordt ook de methode beschreven om ziekenhuisgegevens te koppelen aan de ongevallenregistratie.</p> <p>Vias institute kan nu dus via de schattingsmethode, ontwikkeld in het MAIS3+-project, de relatie tussen politiegegevens en ziekenhuisgegevens schatten (bijv.: voor elke door de politie geregistreerde fietser (van leeftijd X, geslacht Y, met tegenstander Z) zijn er XXX gewonde fietsers opgenomen in het ziekenhuis). In politiegegevens is er een enorme onderregistratie van zachte weggebruikers; de verdere exploitatie van de ziekenhuisgegevens is een efficiëntere manier om de onderregistratie van fietsongevallen en dergelijke aan te pakken. Anderzijds bevatten de politiedata veel gedetailleerde informatie aangaande de ongevallen, waardoor beide types van data nodig blijven.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>3. Ziekenhuisstudie - ongevallenkenmerken kwetsbare weggebruikers (HOSPVRU):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Timing: dit project wordt gefinaliseerd in 2024. • Inhoud: Via een samenwerking met de spoedgevallendienst van UZ Brussel bekomt Vias institute gegevens over de omstandigheden en oorzaken van verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers (via vragenlijsten ingevuld door 150 verkeersslachtoffers) en de gevolgen van deze verkeersongevallen (via de medische gegevens geregistreerd door het ziekenhuis). Op die manier kan een verband worden gelegd tussen de oorzaken en de omstandigheden van een verkeersongeval en de medische gevolgen ervan. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld mogelijk om het effect van een fietshelm op hoofdletsels te evalueren.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

25.3. Systematisch verkennen, binnen de werkgroep « Statistiek » en onder coördinatie van Statbel, van andere officiële gegevensbronnen en bestuderen van hun bijdrage tot de verkeersongevallendata.

Lead en partners	Vias institute
-------------------------	----------------

<p>Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)</p>	<p>De werkgroep Statistiek brengt al vele jaren meerdere federale en regionale stakeholders (FOD Economie - Statbel, Centrex Wegverkeer, de drie gewesten, VSV en AWSR, FOD Mobiliteit en Vias institute) samen met betrekking tot de systematische verbetering van het verkeersongevallenformulier, de ongevallenregistratie en de verrijking van de ongevallendatabank.</p> <p>Deze werkgroep kwam in 2022 en 2023 telkens tweemaal per jaar samen.</p> <p>Onder meer de volgende topics werden besproken in 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanpassingen in ongevallendatabank en variabelen in statistieken, bespreking van bepaalde velden in registratiesoftware van de Politie (ISLP), nood aan handhavingsstatistieken, definitie van letselongevallen, koppeling tussen gegevens, creatie van een sub-werkgroep voertuigtypes; • analyse of andere types gegevensbronnen (naast politie- en ziekenhuisdata) kunnen aangeboord worden, zoals verzekeringen, spoeddiensten (cf. studie vermeld in 25.2), DIV, Rijksregister, Register van doodsoorzaken. <p>De volgende gegevensbronnen werden besproken in 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzekeringsgegevens: Vias institute finaliseert een haalbaarheidsstudie naar gebruik van verzekeringsgegevens voor gedetailleerde verkeersveiligheidsanalyses (studie “Haalbaarheidsstudie gebruik verzekeringsdata” - INSURDATA) om in 2024 aan de WG Statistiek voor te stellen; • Handhavingsgegevens: de Politie (DRI/BIPOL) gaf in de WG Statistiek een overzicht welke handhavingsgegevens zij wel en niet verzamelen. Tijdens de BOB-campagnes is er bijvoorbeeld een volledige registratie van het aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestede uren aan controles. Buiten de BOB-campagnes is er geen volledige registratie; • DIV-gegevens: Vias institute presenteerde de eindresultaten van een project over de impact van voertuigkenmerken (zoals massa) op de letselernst van hun inzittenden en op de tegenpartij, of dat nu een andere personenwagen of kwetsbare weggebruikers zijn (studie “Veiligheid van voertuigen voor alle weggebruikers: inzittenden en opposenten” - CARSAFE); • Binnen de subwerkgroep voertuigtypes werd verschillende malen een overleg georganiseerd (met Federale Politie, Statbel, AWSR, MOW en Vias). Voor zestien voertuigtypes (bv. SUV, pickup) werd een definitie overeengekomen.
<p>Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)</p>	<p>Het trachten aan te boren van nieuwe bronnen of nieuwe reeksen van data is een continu en moeizaam proces, dat in deze tijden van strenge GDPR-regelgeving niet evident is. Zo moet Vias voor het voeren van studies, waarin politiegegevens worden geanalyseerd, vandaag ook een procedure voor goedkeuring van datagebruik voltooien, hetgeen extra tijd en middelen vergt.</p>

Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

26. Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden

26.1. Diepgaand onderzoek naar de oorzaken en kenmerken van ongevallen vergemakkelijken door gebruik te maken van de officiële gegevensbronnen met betrekking tot ongevallen, rekening houdend met technologische hulpmiddelen die aanvullende informatie kunnen aanleveren

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute – in samenwerking met College van Procureurs-generaal
------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft Vias institute meerdere onderzoeksprojecten opgestart waarin diepteonderzoek wordt gedaan naar de oorzaken van ongevallen met bepaalde types weggebruikers. De volgende onderzoeken zijn afgerond of naderen afronding:</p> <ul style="list-style-type: none"> Diepteanalyse van de kenmerken en profielen van ongevallen waarbij een elektrische step betrokken is / Analyse approfondie des caractéristiques et profils d'accidents impliquant une trottinette électrique (SCOOT) : <ul style="list-style-type: none"> - Timing: afgerond en gepubliceerd, werd voorgesteld aan FCVV op 09/03/2023 - Inhoud: Om de oorzaken van ongevallen met minstens één elektrische step verder te onderzoeken, hebben we 100 processen-verbaal geanalyseerd van ongevallen die plaatsvonden in het Brusselse Gewest. Op basis van deze studie werden vaak voorkomende ongevalspatronen geïdentificeerd, en werden ongevalsoorzaken van ongevallen met elektrische steps in kaart gebracht. Uitlezen van voertuigdata (VEHREAD): <ul style="list-style-type: none"> - Timing: Einddatum 31/12/2024 - Inhoud: Het project gaat voort op de voorbereidingen gemaakt in het project KF-19-VEHDATA. In dat project werd uitgezocht hoe de voertuigcomputer (Event Data Recorder – EDR) uitgelezen kan worden, wat de benodigdheden daarvoor zijn, welke gegevens daar uit gehaald kunnen worden en wat de mogelijke toepassingen zijn van deze gegevens. Het gaat om een proefproject met de federale politie waarin de federale politie de voertuiggegevens
--	--

	<p>uitleest en Vias verdere analyse uit voert. Die gegevens worden vervolgens gebruikt om de rol van de effectief gereden snelheid vlak voor het ongeval in het ongevalsverloop te onderzoeken. Hiervoor wordt ook gebruik gemaakt van de informatie in het proces-verbaal. Indien mogelijk, kan van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om ook de rol van vermoeidheid en afleiding als ongevalsoorzaak te onderzoeken en na te gaan welke (geautomatiseerde) rijhulpsystemen ingeschakeld waren op dat moment en of deze systemen een melding of waarschuwing gaven. In 2023 werd de samenwerkingsovereenkomst met de Federale Politie ondertekend.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>Naast bovenstaande studies zijn ook onderzoeken opgestart met betrekking tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ongevallen met elektrische fietsen en speed pedelecs (EBIKE), - ongevallen met kleine wagentjes zonder rijbewijs (MICROCAR), - ongevallen met voetgangers (PEDACC), - ongevallen met elektrische wagens (ECAR), - ongevallen met vrachtwagens (TRUCK). <p>Deze onderzoeken worden in 2024 afgerond.</p>

Kleurcode status					
Percentage realisatie		25%			

26.2. 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 en om recidivisten doeltreffend te identificeren en te bestraffen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute – College van Procureurs-generaal en College van Hoven en Rechtbanken
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Sinds 2019 en in het licht van de kennisuitbreiding over het fenomeen van de verkeersrecidive en de nood aan objectieve statistieken over deze problematiek, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer gesprekken opgestart met het departement Justitie en het Openbaar Ministerie om het mogelijk te maken om wetenschappelijk onderzoek uit te voeren met de gegevens vervat in de MaCH-databank. FOD Mobiliteit en Vervoer heeft hiertoe Vias institute aangewezen met een aantal onderzoeksonderwerpen.</p>

	<p>Een werkgroep werd opgericht, die sinds 2020 regelmatig samenkomt (dit is niet volledig afgerond). Er werd besloten tot de ontwikkeling van een “dashboard recidive”, waarvoor een uitvoerige voorstudie werd uitgevoerd. Op 18 februari 2022 werd een akkoord ondertekend over de « Modaliteiten voor de toegang van Vias institute in het Dashboard récidive».</p> <p>De ontwikkeling van het dashboard Recidive is eind 2023 niet afgerond, maar op de goede weg. Het eerste onderdeel van het dashboard, dat van het College van procureurs-generaal (archieven van alle types reguliere verkeersboetes, van onmiddellijke inningen tem bevel tot betalen) is quasi afgerond, het luik van het College van Hoven en Rechtbanken wordt verder verfijnd (veroordelingen en sancties). Een prototype van het eerste deel werd verfijnd na regelmatig overleg in 2022 en 2023, dit eerste onderdeel zal beschikbaar zijn voor onderzoek vanaf 2024. Het College van procureurs-generaal heeft zijn goedkeuring gegeven over dit eerste deel van het dashboard en over de openstelling ervan naar Vias institute toe op 21/12/2023.</p> <p>Topics die zullen aangeboord worden eens de data toegankelijk worden, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het opzetten van een recidivemonitor voor België waardoor het fenomeen recidive voor heel het land kan bestudeerd worden (in het verleden enkel in bepaalde arrondissementen) • Ongevalsbetrokkenheid van overtredders en recidivisten • Evaluatie van de invoering van het principe van de “gekruiste recidive”
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	2024: Openstellen van eerste gegevens aan Vias institute; stoffering en koppeling met onderdeel College van Hoven en Rechtbanken; openstellen van tweede deel van gegevens.

Kleurcode status					
Percentage realisatie			50%		

26.3. In overleg met de sector nagaan of meer (geanonimiseerde) gegevens uit de verzekeringssector toegankelijk kunnen worden gemaakt

Lead en partners	Mobiliteit en Vervoer & Vias institute, FOD Economie (Assuralia)
-------------------------	--

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Een haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd in 2022 en 2023 door Vias institute op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer (studie “Haalbaarheidsstudie gebruik verzekeringsdata” - INSURDATA).</p> <p>Stand van zaken november 2023:</p> <p>Er zijn contacten gelegd met een groot aantal marktspelers, maar deze zijn over het algemeen om een aantal redenen niet veelbelovend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weinig interesse van hun kant: er werd uiteindelijk geen gevolg gegeven aan de vele herinneringen, ondanks de meer enthousiaste eerste contacten. • Gebrek aan specifieke infrastructuur aan hun kant: Sommige maatschappijen hebben een enigszins ‘ambachtelijke’ manier van gegevensverwerking omdat hun sectie ‘BA Auto’ van bescheiden omvang is en/of ze nooit geprobeerd hebben om geaggregeerde statistieken in hun dagelijkse activiteiten te produceren. • We hadden een voorbeeld van projectplan voorzien om aan hen voor te leggen, met als doel een bespreking op gang te brengen, maar dit verzoek bleek niet erg doeltreffend. <p>Er vond echter een bespreking plaats met een maatschappij die maandenlang niet reageerde op de verzoeken van Vias, en deze contacten zijn echt veelbelovend. Ze lijken over een reeds operationele data-infrastructuur te beschikken. De besprekingen lopen nog om deze potentiële samenwerking te concretiseren.</p> <p>In december 2023 werd aan de FOD een verslag bezorgd waarin deze aspecten verder werden uitgediept.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>De contacten zullen in 2024 worden voortgezet om eventuele samenwerkingsmogelijkheden te beoordelen.</p>

Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

E. De dynamiek « All-for-zero »

Doelstelling: 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.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en kabinet van Minister Georges Gilkinet, in samenspraak met de gewesten en gewestelijke kabinetten en Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>In de aanloop naar de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid van 23/11/2021 werd een eerste interfederaal plan uitgewerkt: “All for zero – Gedeelde visie over verkeersveiligheid in België”. Dit plan werd ondertekend door de vier bevoegde ministers van Mobiliteit, het bouwt voort op de regionale en federale doelstellingen en actieplannen.</p> <p>Het plan omvat gemeenschappelijke uitgangspunten en doelstellingen die op alle niveaus onderschreven worden. Het geeft een eerste aanzet rond de gebieden waarop prioritair samengewerkt kan worden. Het plan is beschikbaar op de website van All for zero.</p> <p>Een interfederale stuurgroep werd opgericht om uitvoering te geven aan bepaalde samenwerkingsprojecten, deze stuurgroep komt ieder trimester samen. Daarnaast zijn ook ad hoc werkgroepen samengesteld (bv. rond verkeersveiligheidsonderzoek, rond de herziening van de e-stepwetgeving, rond de kleine All for Zero subsidies voor lokale projecten, enz.).</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Het eerste interfederale plan is een feit, maar er dient de komende jaren verder ingezet te worden op concrete gezamenlijke initiatieven.

Kleurcode status				
Percentage realisatie				75%

28. De website www.all-for-zero.be ontwikkelen tot een echt platform

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, kabinet van Minister Georges Gilkinet & Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>De website All-for-zero.be werd ontwikkeld in 2021. Naast informatie over de Staten-generaal zijn de federale en interfederale actieplannen hier gepubliceerd. In 2022 en 2023 werd de projectinformatie over de geselecteerde lokale projecten hier verspreid, aangevuld door meerdere newsletters over deze projecten.</p> <p>De website All-for-zero.be zal verder worden bijgewerkt met relevante informatie die door de partners wordt toegezonden. De structuur van de site is onlangs ook aangepast om bezoekers beter door te verwijzen naar partnersites en om de verwijzing naar relevant nieuws te verbeteren.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	De website blijft een levend object dat in de komende maanden en zelfs jaren verder zal worden aangepast.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

29. Een regelmatige dialoog met de burgers onderhouden door de organisatie van kwalitatieve uitwisselingen over relevante thema's

Lead en partners	FOD Mobiliteit en vervoer en Vias institute
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>A) Burgerbevraging 2021:</p> <p>In de aanloop naar de Staten-Generaal van 2021 werd een uitgebreid burgerparticipatietraject uitgewerkt. Drie verschillende verkeersveiligheidsenquêtes (1) samen op (de) weg, 2) risicogedrag en 3) controles, begeleiding en vorming) werden afgenomen in de periode juli-oktober 2021. Ongeveer 5500 burgers namen hieraan deel.</p> <p>De burgerpanels vonden plaats in zes fysieke bijeenkomsten verspreid over het hele land. Bij elk van de burgerpanels kwam één van de bovenstaande thema's aan bod (samen op (de) weg, risicogedrag en controles, begeleiding en vorming).</p>

	<p>De resultaten van de burgerparticipatie werden in aanmerking genomen bij de opmaak van het federaal actieplan voor de verkeersveiligheid. De concrete beleidsvoorstellen die uitgewerkt werden door de burgerpanels, alsook de analyse van de enquêtes, zijn terug te vinden op www.all-for-zero.be.</p> <p>B) Verkeersveiligheidsspel 2023</p> <p>In de aanloop naar de Interfederale verkeersveiligheidsconferentie van 30/01/2024 wordt een spel ontwikkeld in samenwerking met Vias institute en “De Aanstokerij vzw”, waarbij de deelnemers de verschillende facetten van verkeersveiligheid verder ontdekken en bespreken.</p> <p>Het is de bedoeling hierbij interactief te werk te gaan, waarbij de deelnemers in dialoog gaan met elkaar vanuit een bepaalde rol. Er worden voor het spel twee testrondes voorzien bij Vias institute op 20/12/2023 en 17/01/2024, waarna de finale testronde zal plaatsvinden op het evenement van 30/01/2024.</p> <p>Voor deze testrondes zullen burgers en stakeholders die in 2021 hun interesse voor verkeersveiligheid kenbaar maakten uitgenodigd worden.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Finalisatie van verkeersveiligheidsspel in 2024.

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

30. De rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid als adviserend en raadgevend orgaan stimuleren

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	Hoewel het sinds de publicatie van het KB houdende oprichting van de FCVV in 2017 niet mogelijk is gebleken om vier sessies per jaar te organiseren, is de FCVV samengekomen op een regelmatige basis. Er wordt ingegaan op diverse onderwerpen, voor bepaalde opdrachten is het advies van de FCVV ook expliciet en schriftelijk gevraagd (bv. ikv de brede

	<p>benchmarkingstudie rond de aanpak van recidive (POINTS) en het onderzoek rond de categorisering van de inbreuken in graden (Catinbre).</p> <p>De FCVV kwam samen op volgende data: 2021: 22/06 en 14/10; 2022: 28/03 en 16/09; 2023: 9/03; 25/05 en 13/10.</p> <p>Naast de reguliere vergaderingen van de FCVV zijn de leden van de FCVV ook uitgenodigd op de interfederale conferenties verkeersveiligheid op 21/11/2022 en 30/01/2024 (zie maatregel 32).</p> <p>De documenten van de FCVV (verslagen en powerpointpresentaties) zijn publiek toegankelijk op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	Vanaf 2024 wordt binnen de FCVV een (terugkerende) werkgroep opgericht om onderzoeksthema's voor het onderzoeksprogramma van Vias institute voor jaar n+1 voor te stellen.

Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%

31. In samenwerking met de gewesten lokale verkeersveiligheidsevenementen 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

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer (Directie Verkeersreglementering + Stafdienst Budget) en Vias institute, in samenspraak met de gewesten
-------------------------	---

Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>Zowel in 2022 als in 2023 werd een projectoproep gepubliceerd voor de toekenning van kleine subsidies (max. 5000 euro) voor lokale "All for zero" verkeersveiligheidsprojecten:</p> <p>De selectie van deze initiatieven (coördinatie door FOD Mobiliteit en Vervoer en kabinet Minister Georges Gilkinet) gebeurt in samenspraak met de gewesten en Vias institute op basis van meerdere criteria (pertinentie tov de thema's, geografische spreiding, innovatie, bereik initiatief, projectaanpak, financieel plan, enz.).</p> <p>In 2022 werden 16 projecten geselecteerd uit een totaal van 49 kandidaturen. In 2023 werden 20 projecten geselecteerd uit een totaal van 41 kandidaturen. Alle informatie over de weerhouden projecten is terug te vinden op www.all-for-zero.be</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	<p>Bepaalde AFZ-projecten van 2023 zullen pas begin 2024 kunnen afgerond worden. Er zal een nieuwe projectoproep voor 2024 worden gelanceerd.</p>

Kleurcode status					
Percentage realisatie				75%	

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

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute, kabinet van minister Georges Gilkinet
Gerealiseerd (inhoud, looptijd, milestones/timing, etc.)	<p>In navolging van de Staten-Generaal van 2021 werden jaarlijkse verkeersveiligheidsconferenties georganiseerd, in samenspraak met de gewesten en de bevoegde ministers (federaal en regionaal):</p> <p>A) 21 november 2022: Het doel was om de balans op te maken van de resultaten één jaar na de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Vier modules kwamen aan bod: snelheid, reglementering, rijden onder invloed en afleiding. Er werd ingegaan op de status van de verkeersveiligheid, rekening houdend met de recente resultaten van de gedragsmetingen uitgevoerd door Vias institute. Ook kwamen de vertegenwoordigers van een aantal lokale projecten aan het woord die in</p>

	<p>2022 op lokaal niveau een verschil hadden gemaakt inzake verkeersveiligheid in het kader van de 'All for Zero'-dynamiek. Minister Gilkinet lanceerde tot slot een nieuwe oproep voor baanbrekende, lokale projecten in 2023.</p> <p>B) 30 januari 2024: Naar analogie van het evenement op 21/11/2022 is het de bedoeling om op 30/01/24, samen met de federale en regionale partners, de balans op te maken van de status van de verkeersveiligheid eind 2023 en van de maatregelen die werden genomen in het federaal plan verkeersveiligheid 2021-2025 (tussentijdse evaluatie). Tijdens dit evenement zullen de lokale projecten 2023 en een in ontwikkeling zijnde verkeersveiligheidsspel ook toegelicht worden.</p>
Nog te realiseren (reden, eventuele timing, etc.)	

Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

