



**Verkeersveiligheid:
kies resoluut voor ZERO
want meer aanvaarden
we niet!**

Rede door Cathy Berx
Gouverneur van de provincie Antwerpen
2015

© Cathy Berx



**Provincie
Antwerpen**

Deze openingsrede wordt opgedragen aan Nick Vermeiren

Turnhout 1/03/1994 - Merksplas 18/03/2012





Verkeersveiligheid: kies resoluut voor ZERO want meer aanvaarden we niet!

Inhoudstafel

1.	Inleiding	6
2.	Enkele kerncijfers	12
2.1.	Verkeersongevallen in de Provincie Antwerpen	
2.1.1.	Evolutie van het aantal letselongevallen	
2.1.2.	Evolutie van het aantal slachtoffers	
2.1.3.	Verkeersdoden in Provincie Antwerpen en mortaliteit in het verkeer	
2.1.4.	Slachtoffers naargelang de verplaatsingswijze	
2.1.5.	Slachtoffers naargelang geslacht en leeftijd	
2.1.6.	Letselonevallen naargelang de plaats	
2.1.7.	Letselonevallen ingedeeld volgens type verkeersinfrastructuur	
3.	Twee krachtige signalen in de strijd tegen verkeersveiligheid op de baan: 'go for zero' en nultolerantie	19
3.1.	'Go for zero'	
3.2.	Nultolerantie	
4.	WeekendOngevallen Door Controles Aanpakken (WODCA)	28
4.1.	Terugblik, historiek en doelstellingen	

- 
- 4.2. Belangrijkste troeven van het WODCA-project
 - 4.2.1. Doorgedreven sensibilisering door hoge pakkans
 - 4.2.2. Een unieke samenwerking tussen gouverneur, politie en parket
 - 4.3. WODCA-controles in cijfers
 - 4.3.1. Algemene opmerkingen bij het cijfermateriaal
 - 4.3.2. Evolutie van het aantal nachtelijke weekendongevallen
 - 4.3.3. Evolutie van het aantal dodelijke slachtoffers tijdens de WODCA-uren (1995-2014)
 - 4.3.4. Evolutie van het aantal zwaargewonde slachtoffers tijdens de WODCA-uren (1995-2014)
 - 4.3.5. Pakkans: evolutie van het aantal snelheidscontroles (tussen 2002 en 2014)
 - 4.3.6. Impact van verhogde pakkans: evolutie van het aantal snelheidsovertreders (tussen 2002 en 2014)
 - 4.3.7. Pakkans: evolutie van het aantal alcoholcontroles (tussen 2002 en 2014)
 - 4.3.8. Pakkans: evolutie van het aantal drugscontroles (tussen 2002 en 2014)

4.4. WODCA: heden en toekomst

- 5. **Veiliger woon-werkverkeer** **44**

- 6. **Gedrag en attitudes in het verkeer t.o.v. verkeersveiligheid** **53**
 - 6.1. **Risicogedrag van weggebruikers**
 - 6.2. **Risicogedrag van autobestuurders**
 - 6.3. **Hoe kunnen we (negatief) verkeersgedrag beïnvloeden?**
Het zit allemaal tussen twee oren...
...of ligt het vooral aan het brede mobiliteitsbeleid?

6.4.	Een pleidooi voor een mentaliteitswijziging en aangepaste weginfrastructuur die gewenst gedrag stimuleren	
7.	Hoe kunnen we onze weginfrastructuur veiliger inrichten?	67
7.1.	Preventie en infrastructuurwinst door de leesbaarheid van het openbaar domein te bevorderen en enkele andere verkeerskundige principes	
7.2.	Zelfverklarende wegen wijzen de weg	
7.3.	Nieuwe technologieën en ontwikkelingen en hun impact op verkeersveiligheid	
8.	Naar een doorgedreven en consequente handhaving	74
8.1.	Evidence based verkeershandhaving	
8.1.1.	Falende wetgeving op het terrein	
8.1.2.	Nood aan meer en betere technische handhavingsmiddelen voor de politie	
7.1.2.1	ANPR	
8.1.3.	Pleidooi voor recht met scherpe(re) tanden	
9.	Grote(re) inzet op preventie en educatie	95
9.1.	Verkeerseducatieve projecten Provincie Antwerpen	
9.2.	Verkeerseducatieve projecten Vlaamse Stichting Verkeerskunde	
10.	Wat kunnen we als provincie beter en verkeersveiliger doen?	102
COLOFON		107




1. Inleiding



18 maart 2012. Voor u allicht een dag als alle andere. Niet zo voor Nick Vermeiren en Ben V. Die nacht veranderde hun "leven" voor goed. Het bericht in de krant was kort. Nick Vermeiren, 'amper 18' werd frontaal aangereden en voor dood achtergelaten naast zijn verhakkelde fiets door Ben V., 27 jaar en dronken achter het stuur. Na de Halfvastenstoet in Rijkevorsel dronken beiden nog een glas in hetzelfde café. Beiden waren op weg naar Merksplas. Nick met de fiets. Ben V. met de auto. Ben V. was onder invloed, stopte even, maar was snel gerustgesteld want "het slachtoffer bewoog nog wat". Hij liet Nick achter. 4 uur later vonden de ouders van Ben V. de jonge Nick Vermeiren...dood in de gracht. Initieel was hij nochtans niet levensgevaarlijk gewond. Waren de hulpdiensten tijdig verwittigd, dan kon hij nu allicht zelf getuigen... De dood van Nick Vermeiren is tragisch en onthutsend. En hij is niet alleen. 83 mensen per jaar, dat is meer dan 3 per twee-weken laten het leven op Antwerpse wegen. Of nog, zowat elke 10 maanden, sterven er in Provincie Antwerpen evenveel mensen door verkeersongevallen als jullie Raad leden telt. Elke 3, 5 maanden een klas van 24 leerlingen... dood in het verkeer in Provincie Antwerpen.

Wie cynisch is, zou kunnen relativeren. Toen Camille Paulus 21 jaar geleden onder de goedgekozen titel "Een toast op het leven", in deze Raad overtuigend pleitte voor een volgehouden strijd tegen weekendongevallen in het verkeer en met succes de WODCA-campagne lanceerde, stierven nog 231 mensen per jaar in het Antwerpse verkeer. Toen hadden ongevalveroorzakende chauffeurs amper en goede 4 maanden nodig om een raad als deze uit te roeien. Een klasje van 24 van het leven beroven, kreeg het verkeer in anderhalve maand voor mekaar.



En, aan het feit dat andere provincies qua “mortaliteit in het verkeer”, met het aantal verkeersdoden per inwoner nóg slechter doen, heeft u hopelijk ook geen boodschap. Nicks ouders, die ik kort na het tragisch overlijden van Nick ontving, hadden nog slechts één wens: “laat zijn dood niet voor niets geweest zijn. Grijp zijn dood aan om de inspanningen voor een veiliger verkeer op te drijven. Draag ertoe bij dat andere ouders, andere jongeren dit nooit moeten meemaken”. Ik vergat hun oproep niet. Het is mede namens Nick, aan wie ik deze rede opdraag, en alle anderen die sindsdien het leven lieten in het verkeer of er levenslang door getekend blijven, dat ik uw Raad opnieuw wil oproepen om de bakens onomkeerbaar te verzetten op het vlak van verkeersveiligheid.

Alleen wie zijn doel kent, vindt zijn weg. Mijn doel op het vlak van verkeersveiligheid is duidelijk: ten laatste in 2030 NUL, ZERO doden en zwaargewonden in en door het verkeer en multolerantie voor rijden onder invloed van alcohol en/of drugs. Tot 2030 moet het aantal doden en gewonden door het verkeer jaarlijks met minstens 10% dalen. Duidelijk en ambitieus, maar vooral naïef want irrealistisch, hoor ik u denken. En toch ga ik proberen u te overtuigen om u, alle gemeenten en uiteindelijk de hele gemeenschap, mee achter dit doel te scharen.

Droom even met me mee... Laten we geloven dat over pakweg vijftieng jaar kinderen van twaalf en jonger zich verbaasd afvragen: een verkeersslachtoffer, wat is dat? Stel dat ze het woord “verkeersslachtoffer” even bijzonder vinden als “schalmei” of “scheurbuik”. Woorden die niet langer tot hun leefwereld behoren en die ze moeten opzoeken op het internet of in een - wat was dat ook alweer - woordenboek. De auto’s die zij kennen zijn immers zelfsturende, intelligente computers annex batterijen op wielen met een cosy bekleding en dito entertainment. Hun ouders (of zijzelf) bestellen ze met de smartphone voor een rit van huis naar ...vult u het zelf maar in. Deze voertuigen zijn stil, compact en duurzaam want worden aangedreven door hernieuwbare, schone energie. Bovenal zijn ze veilig: ze kunnen nergens sneller dan wettelijk toegelaten; anticiperen op elke obstakel; stoppen automatisch of wijken omzichtig uit voor elke zwakke



weggebruiker; communiceren met andere voertuigen; lezen, interpreteren én handelen consequent naar elk verkeersbord; waarschuwen –zolang die nog nodig is- de “standby bestuurder” over overdreven vermoeidheid of afleiding en weigeren te starten wanneer die onder invloed is. Ze zijn ook ecologisch “smart”. Zo kan de prijs van een rit variëren in functie van 1) af te leggen afstand: voor afstanden die fiets – of wandelbaar zijn betaal je een hoger “remgeld”, wegens de beschikbaarheid van een beter alternatief; 2) tijdstip: wie een rit bestelt tijdens de spits betaalt meer; 3) aantal passagiers: wie carpoolt, krijgt korting; 4) grootte en klasse van de wagen: voor luxe betaal je meer...Zo worden externe kosten geïnternaliseerd en de wegcapaciteit geoptimaliseerd. Technisch is het bijna mogelijk. Elon Musk van TESLA gokt op 2018 als jaar van de grote lancering van de “driverlesscar”. En, volgens het “Institute of Electrical and Electronics Engineers” zal 75 % van het vracht –en wagenpark tegen 2040 bestaan uit autonoom rijdende voertuigen. Uiteraard dames en heren, staat er nog één en ander te gebeuren. Om het vertrouwen van de consument blijvend te verzekeren moet het systeem 99,99% veilig en betrouwbaar zijn, “hackproof”, juridisch goed omkaderd én “privacy-bestendig.”

Zover zijn we helaas nog lang niet. Nog niet, maar ooit zal de dag komen!

Tot zo lang geldt: ‘Vertel me hoe je je gedraagt en verplaatst in het verkeer en ik zeg je (min of meer) wie je bent’. Of nog: je vervoersmodus en je gedrag in het verkeer zeggen heel veel over wie je bent (als weggebruiker). Een open deur. Veel verkeers- en mobiliteitsstudies gaan uit van dat inzicht. Overigens, goede studies slagen er almaar beter in inzicht te krijgen in de relatie tussen ons gedrag en factoren die de rijvaardigheid beïnvloeden. Op basis daarvan kunnen algemene tendensen steeds nauwkeuriger in kaart worden gebracht. Helaas, inzicht is nog wat anders dan een echte gedragswijziging bewerkstelligen. Boeiend cijfermateriaal is er in overvloed. Mobiliteitsstudies volgen elkaar in een recordtempo op. Terecht scherp gehouden door verenigingen die (nabestaanden van) verkeersslachtoffers samenbrengen, nemen Vlaamse en federale excellenties, burgemeesters en gouverneurs verkeersinitiatieven en maatregelen of kondigen ze deze aan om het



verkeer vlotter, schoner en vooral veiliger te maken. Meest opvallend was allicht de oproep van federaal minister Jacqueline Galant. Onder de uitdagende titel "Weggebruiker het is aan u"¹, riep ze de hulp in van de bevolking om voorstellen te doen om het aantal verkeersdoden verder te laten dalen. Kortom, verkeer beroert de publieke opinie en beleidsmakers. En dat is goed. Immers, elk slachtoffer in het verkeer, is er één te veel!

Aan verkeersengagement, beloften om aan te sporen tot actie en oproepen tot verstrengde handhaving ontbreekt het niet. Burgemeester Bart De Wever pleitte voor nultolerantie in het Antwerpse verkeer. De Antwerpse politie dwingt dit zo goed als mogelijk af. Steeds meer gemeenten engageren zich als "SAVE"- gemeente en zetten in op de veiligheid van voetgangers en (jonge) fietsers.... Karin Genoe, gedelegeerd bestuurder van het BIVV, daarin gesteund door Touring en VAB, hekelde het huidige complexe en achterhaalde verkeersreglement in *De Tijd* en pleitte voor een nieuwe tekst die korter en bondiger is. Immers, 'hoe helderder het reglement, hoe veiliger het verkeer'². Sinds de eerder vermelde oproep van Minister Galant regent het inmiddels zowel voor de hand liggende als innovatieve ideeën. Eén constante valt op: handhaaf de bestaande regels in plaats van er steeds weer nieuwe uit te denken. En help de regels af te dwingen door de aanleg van de weginfrastructuur. Maar er zijn ook andere voorstellen en maatregelen zoals ondergrondse parkeergarages die hun betaalsysteem koppelen aan een alcoholslot; het voornemen om snelheidsduivels in bedrijfswagens eindelijk harder, gericht en persoonlijk aan te pakken, zodat ze zich niet langer ongenaakbaar voelen in het verkeer; plannen om smartphonegebruik achter het stuur onmogelijk te maken... Immers, smartphonegebruik achter het stuur in het bijzonder en afleiding in het algemeen verhoogt de

1 J. Galant, 'Weggebruikers, nu is het aan u' : http://www.standaard.be/cnt/dmf20151019_01927605, *De Standaard*, Opinie & analyse, 20 oktober 2015, p. 38-39.

2 *De Belgische wegcode is aan een revolutie toe*, opiniebijdrage van Karin Genoe in *De Tijd*, 12/08/2015, p. 10. Zie ook: http://www.standaard.be/cnt/dmf20150812_01814960



kans op een ongeval met een factor vier. Dra plant het BIVV een campagne om hierop de aandacht te vestigen³.

De uitgesproken aandacht voor verkeersveiligheid op alle beleidsniveaus én in de media is opmerkelijk maar helaas noodzakelijk. Aan goede initiatieven en beleidsvoorstellen met betrekking tot de aanpassing van het rijbewijs, de verbeterde databanken m.b.t. verkeersovertreders, ANPR,...geen gebrek. De concrete, consequente en volgehouden uitvoering is kennelijk een ander paar mouwen. Op een goede up-to-date en makkelijk bevroegbare databank voor rijbewijzen (Mercuriusproject), het rijbewijs met punten, het maximaal scheiden van het fietsverkeer, het uitsluiten van conflicten aan verkeerslichten, afgedwongen zones 30...blijft het voorlopig wachten.

De prijs die we daarvoor als gemeenschap en gezinnen betalen is hoog. Ondraaglijk hoog.

Twintig doden en zwaargewonden per dag in het verkeer in België... Een middelgrote klas per dag. Dood of voor het leven getekend. Tel daarbij de ouders, kinderen, broers en zussen...en geef u rekenschap van de maatschappelijke impact. Vroeger was het nog veel erger, vervolgens daalden de cijfers om finaal weer te blijven hangen op een onaanvaardbaar hoog niveau. Elke dag 20 doden en zwaargewonden door het verkeer. En dus is het de hoogste tijd voor meer én betere inspanningen om het aantal slachtoffers resoluut terug te dringen. En ja, de overheid kan het niet alleen. Het is ook in die zin dat ik de terechte oproep van minister Galant begrijp. Niet als een machteloos handen in de lucht. Niet als een afwijzen van zoveel gedegen wetenschappelijk onderzoek met dito beleidsaanbevelingen van experts. Wel als een

3 Nultolerantie in het Antwerpse verkeer, *Gazet van Antwerpen*, 23 juni 2015, Dubbel parkeren, roodlichtnegatie en meer gerichte controles op zogenaamde risicoplekken zijn belangrijke pijlers om de verkeersonveiligheid in Antwerpen aan te pakken. Snelheidsduivels in bedrijfswagens aangepakt: http://www.standaard.be/cnt/dmf20150707_01765992, *De Standaard*, 07/07/2015. Voor smartphonegebruik achter het stuur, zie: Kans op ongeval vier keer groter door smartphone achter stuur, http://www.standaard.be/cnt/dmf20150803_01802039, *De Standaard*, 03/08/2015.



doorleefde en bovenal wijze boodschap: verkeersslachtoffers zo snel mogelijk tot nul terugdringen is een opdracht van eenieder. We zullen het samen doen of niet. Zo legt de minister de verantwoordelijkheid voor deze maatschappelijke doelstelling nummer één bij elke weggebruiker, bij elke trucker, elke automobilist, elke buschauffeur, elke fietser, elke voetganger, elke skater ... Tegelijk vergroot ze het draagvlak voor mogelijk weinig populaire maatregelen: doorgedreven handhaving, zware boetes, technologische ingrepen die snelheidsduivelarij en sturen onder invloed onmogelijk maken... **Voorstel 1: 'Wees steeds ook (jonge) voetganger of fietser als je met de auto rijdt, maar steeds ook automobilist als je als fietser of voetganger de baan op bent'.**

Of nog, leef je in in andere weggebruikers en gedraag je steeds zoals je wil dat andere weggebruikers zich jegens jou en/of je kinderen gedragen wanneer jij de voetganger, fietser of automobilist bent. Niet makkelijk, maar allicht de enige manier om die enige aanvaardbare doelstelling te realiseren: GO FOR ZERO! Ofte nul slachtoffers in het verkeer.

Dat is toch een hoogst naïeve, want irrealistische nooit haalbare doelstelling, zult u zeggen. So what! Net daarover gaat deze rede: waar staan we? Waar willen we naartoe? En hoe kunnen we daar geraken?

Een goede 20 jaar na het pleidooi van mijn ,voorganger ere-gouverneur Camille Paulus over dit thema, lijkt het de hoogste tijd om de balans op te maken, vooruit te kijken en ons af te vragen: waar staan we?



2. Enkele kerncijfers

Tussen 2000 en 2010 daalde het aantal verkeersdoden in België met meer dan 36% (van 1 486 in 2001 tot 944 in 2008). Tot en met oktober 2010 liet de verkeersbarometer nog een verdere daling zien. Niettegenstaande deze bescheiden daling en de daaropvolgende stagnatie, bevindt ons land zich nog altijd boven het Europese gemiddelde. Dat moet dus veel beter. Tegen 2020 mikt de Europese Commissie bovendien op een halvering van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2010. Ook de Verenigde Naties riepen de periode 2011-2020 uit tot de 'Decade of Action for Road Safety'. Vooral qua verkeerscultuur schiet ons land schromelijk tekort en heel in het bijzonder op het vlak van de houding van de weggebruikers ten opzichte van risicovol gedrag in het verkeer. Vooral rijden onder invloed van alcohol blijkt hier de grootste boosdoener te zijn, maar daarover later meer⁴.

Het *recente Jaarrapport voor de Verkeersveiligheid 2013*⁵ stelt de ambities ook op Vlaams niveau nog eens scherp: in 2013 tekende het in Vlaanderen een lichte verbetering van de verkeersveiligheid op. Dat is vooral te danken aan de daling van het aantal letselongevallen met 7% en een daling van het aantal zwaargewonden met 6% ten opzichte van 2012. Het aantal verkeersdoden bleef echter ongewijzigd en stagneerde op 384. De doelstelling van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan was om tegen dit jaar te streven naar een (ondraaglijk ver verwijderd maximum van zero)

4 http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R16NL_Belgie_in_Europees_perspectief.pdf en http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R16SEN_Belgium_within_European_context.pdf

5 http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/sites/default/files/Jaarrapport%20Verkeersveiligheid%202013_0.pdf



maximum van 250 verkeersdoden en 2000 zwaargewonden. Zelfs die weinig ambitieuze doelstelling werd niet gehaald.

Het niet-halen van overigens weinig ambitieuze doelstellingen is geen reden om de ambitie naar beneden bij te stellen. Wel integendeel. Daarom pleit ik voor een zeer scherpe, m.i. de enig mogelijke doelstelling op provinciaal niveau:

Voorstel 2: Zo snel als mogelijk en ten laatste tegen 2030 geen doden en zwaargewonden meer in het Antwerpse verkeer. Tot dan moet het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer jaarlijks met minstens 10% dalen.

Onder de lat lopen, omdat falen nu eenmaal menselijk en de perfectie niet van deze wereld is, doet dan niet ter zake. Wie de lat laag legt, schiet a priori tekort want abdiceert.

Scherpe doelstellingen poneren en realiseren veronderstelt meer datagericht werken. Ook in onze provincie. Wie goed zicht heeft op de oorzaken en locaties met de hoogste ongevallenincidentie kan en moet risicogestuurd controleren en handhaven zonder te vervallen in louter selectieve controles. Alles went, ook selectieve controles en dus blijven ook algemene en bredere controles noodzakelijk. Idealiter houden we zowel de subjectieve als objectieve pakkans van verkeersovertreders hoog.

Concrete provinciale doelstellingen formuleren betekent ook het huidige provinciaal mobiliteitsbeleid evalueren. Het bestuursakkoord van Provincie Antwerpen 2013-2018 focust op volgende subdomeinen:

1) fietsbeleid, 2) mobiliteitsplanning, 3) mobiliteitsmanagement en 4) verkeers- en mobiliteitseducatie en -sensibilisatie. Het fietsbeleid is bovendien terecht de prioriteit der prioriteiten.



Mensen zoveel mogelijk stimuleren om de auto vaker thuis te laten en in plaats daarvan de fiets of het openbaar vervoer nemen, zeker en vooral ook voor hun woon-werkverkeer, is daarbij de uitdaging. Deze aanpak zal niet enkel bijdragen tot een scherpe daling van het aantal files met bijhorende CO₂-uitstoot. Het biedt burgers meteen de kans om aan hun conditie te werken. Resoluut inzetten op een robuust en stevig verankerd fietsbeleid, daar hoort ook de uitbouw van het bovenlokaal fietsroutenetwerk met de verdere aanleg en afronding van de fietsostrades tussen Antwerpen en Mechelen, Herentals en Balen en de verbinding tussen het havengebied en het noordoosten van Antwerpen bij. Voorts profileert Provincie Antwerpen zich ook als kwaliteitsbewaker voor het fietsbeleid en het openbaar vervoer en wil ze samenwerking tussen overheden op het vlak van mobiliteit stimuleren⁶.

2.1. Verkeersongevallen in de Provincie Antwerpen⁷

2.1.1. Evolutie van het aantal letselongevallen

Tussen 2005 en 2013 daalde het aantal letselongevallen in onze provincie van 8 933 naar 7 141. Een kleine 2 000 letselongevallen minder op 8 jaar tijd. Dat lijkt bevredigend maar is het niet. Overigens, deze cijfers geven uitsluitend de officieel geregistreerde letselongevallen door de politie weer. Een onderschatting van de realiteit dus, aangezien veel verkeersongevallen, in het bijzonder met fietsers, niet systematisch worden aangegeven bij de politie. Niet alleen België lijdt aan een

6 Provincie Antwerpen, Bestuursakkoord 2013-2018, De provincie werkt voor u! <http://www.provincieantwerpen.be/provinciebestuur/politiek-bestuur/provincieraad/bestuursakkoord.html>.

7 Het gebruikte cijfermateriaal uit dit hoofdstuk is afkomstig van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.



dergelijke blinde verkeersongevallenvlek. Minstens even problematisch is het dat bijkomende informatie over de precieze oorzaak van die ongevallen nauwelijks bestaat. Immers, niet elk ongeval wordt systematisch onderzocht door de politie. De ongevallenanalyseteams van de lokale politie van Antwerpen, Mechelen en Turnhout voeren wel geregeld dergelijke analyses uit en houden relevante statistieken bij. Het zal niemand verbazen dat rijden onder invloed in deze categorie ongevallen met stip de grootste boosdoener blijft. Aan informatie daarover ontbreekt het in de databank alvast niet⁸.

2.1.2. Evolutie van het aantal slachtoffers

Tussen 2005 en 2013 daalde het aantal verkeersslachtoffers in Provincie Antwerpen van 20 005 naar 15 976. Andermaal, een daling. Maar wie focust op het aantal slachtoffers beseft: reden tot juichen is er niet. Temeer omdat ook dit hoge cijfer de realiteit verbloemt. Even zorgwekkend is dat de precieze oorzaak van de letselongevallen nog steeds onvoldoende gedocumenteerd en geanalyseerd blijft.

2.1.3. Verkeersdoden in Provincie Antwerpen en mortaliteit in het verkeer

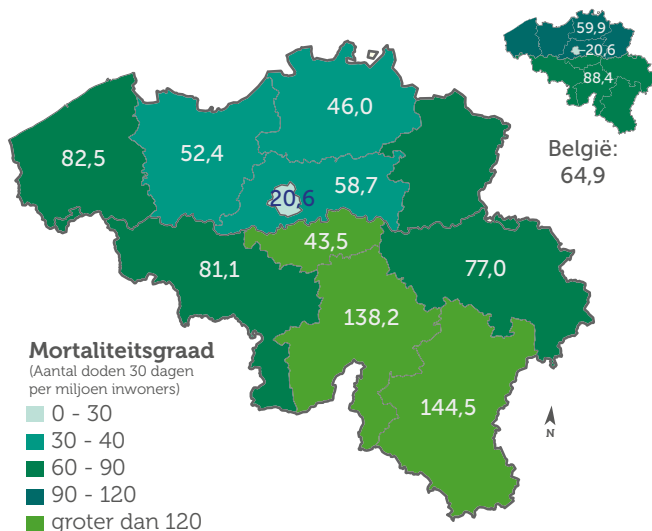
Voor de periode 2005-2013 vielen, (met uitzondering voor 2006, 2012 en 2013) jaarlijks meer verkeersdoden in Provincie Antwerpen dan in de andere Vlaamse provincies⁹. We zouden dit cijfer kunnen relativeren in die zin dat Antwerpen de grootste bevolkingsdichtheid én het dichtste wegennetwerk heeft, waardoor het aantal ongevallen en

8 Voor een juiste interpretatie van de hiernavolgende verkeerscijfers, is het relevant te weten dat het telkens gaat om 'gewogen cijfers'. Het gaat om cijfermateriaal waarop een wegingscoëfficiënt of kalibratiefactor werd toegepast. Deze heeft tot doel om de discrepantie tussen het aantal ingediende verkeersongevallenformulieren en het verhoudingsgewijs lage aantal pv's te corrigeren en waar nodig af te stemmen op de realiteit.

9 http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/R2015S04NL_Stat_Rapport_2014_Ongevallen.pdf

verkeersslachtoffers hoger ligt dan elders. En inderdaad, als we kijken naar de relatieve cijfers, het aantal verkeersdoden/1000 inwoners, dan "scoret" Provincie Antwerpen veruit het "best". Zo ligt de mortaliteit in het verkeer per 1000 inwoners in Provincie Antwerpen lager dan in de andere provincies. Een reden tot juichen is dat allerminst. 83 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar of meer dan 1,5/week op ca. 1,8 mio inwoners blijft onaanvaardbaar veel.

	aantal doden	aantal zwaar-gewonden	aantal lichtgewonden	doden per 100.000 inwoners	aantal ongevallen	ongevallen per 100.000 inwoners
Antwerpen	83	997	8298	4,61	3583	310,14
Oost-Vlaanderen	77	827	8205	5,25	7141	396,65
West-Vlaanderen	97	797	5765	8,26	3576	323,27
Limburg	62	440	4158	7,24	1175	300,54
Vlaams-Brabant	65	380	4352	5,88	7008	477,55



Mortaliteit naargelang de provincie, 2013

Bron: FOD Economie, AD Statistiek



2.1.4. Slachtoffers naargelang de verplaatsingswijze

Vergelijken we het aantal slachtoffers per verplaatsingswijze en bekijken we het type weggebruiker, dan valt op dat in 2013¹⁰ vooral bestuurders van personenwagens (8301) gevolgd door fietsers (2 319) en voetgangers (707) het vaakst het slachtoffer werden van een verkeersongeval. Vooral de stijging van het aantal fietsongevallen voor de zone Antwerpen, zoals bevestigd door de Lokale Politie van Antwerpen, baart veel zorgen.

Zij verklaart dit fenomeen door de toegenomen verstedelijking en -daarmee nauw verwant -het stijgende gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer. Opvallend is trouwens dat het aantal ongevallen met fietsers tussen de 20 en 29 stevig piekte in 2014¹¹. Leid hieruit vooral niet af dat minder van en naar het werk fietsen de beste oplossing is. Niet minder, maar meer en veiliger (kunnen) fietsen is dat wel.

2.1.5. Slachtoffers naargelang geslacht en leeftijd

Het grootste aantal verkeersslachtoffers situeert zich in de zeer brede leeftijdscategorie van 18 tot en met 64 jaar. In de leeftijdscategorie van 18 tot en met 24 jaar vielen in 2013 2 439 slachtoffers. Bij de 25- tot 44-jarigen ligt dat aantal bijna drie keer zo hoog (6 119). In de categorie van de 45- tot 64-jarigen vielen 4 128 slachtoffers te betreuren. Ook in 2013 werden meer mannen (9 996) dan vrouwen (5 467) slachtoffer van een verkeersongeval.

10 Het meest recente jaar waarvoor officiële statistieken beschikbaar zijn.

11 Evaluatierapport verkeersongevalleccijfers 2014 Stad Antwerpen, 30 p.



2.1.6. Letselongevallen naargelang de plaats

In 2013 vonden in Provincie Antwerpen de meeste letselongevallen plaats binnen de bebouwde kom (3 871). Buiten de bebouwde kom lag het aantal ongevallen tijdens die periode ook hoog (2 525). Het minst aantal ongevallen deed zich voor op de autosnelweg (333).

2.1.7. Letselongevallen ingedeeld volgens type verkeersinfrastructuur

Op een gewone rijbaan (4 185), en dus niet in de nabijheid van een kruispunt (2 852), vonden in 2013 in Provincie Antwerpen de meeste ongevallen plaats. En uitermate relevant en opvallend: in de omgeving van een rondpunt, werden in die periode "slechts" 104 letselongevallen geregistreerd.






3. Twee krachtige signalen in de strijd tegen verkeersveiligheid: 'go for zero' en 'nultolerantie'



3.1. 'Go for zero'

Duidelijke, scherpe, mogelijk irrealistisch klinkende ambities formuleren – er zullen immers altijd doden en/of zwaargewonden vallen in het verkeer al was het maar omdat alsnog niet uit te sluiten valt dat mensen onverwachts getroffen worden door een hartstilstand, herseninfarct of epileptische aanval – beoogt een dubbel doel en vertrekt vanuit een klare premisse waartegen geen redelijk mens bezwaar kan maken: elke dode of zwaargewonde in het verkeer is en blijft er één te veel! Een “nul slachtofferbeleid” moet dan ook het streefdoel zijn. Wat kan in Zweden, moet ook in België, in Vlaanderen, in Antwerpen mogelijk zijn! Deze scherpe ambitie moet bovendien aanzetten tot actie en gedeeld engagement. Een verkeersveilige Provincie Antwerpen zonder verkeersslachtoffers bereikt geen mens of overheid alleen. Het is de taak van iedereen die deelneemt aan het verkeer ongeacht transportmiddel, leeftijd, geslacht, beroep...

Sinds 2011 werd die boodschap vertaald in de themacampagnes van de FOD Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid¹². Niet alleen overheden maar ook bedrijven en organisaties zoals het VBO,



Agoria, het Rode Kruis, Febiac, Horeca Vlaanderen en de Belgische Brouwersvereniging, scha(a)r(d)en zich achter dit initiatief. Zo namen zij alvast hun voorbeeldrol op. Als uitdrukking van hun engagement werd het 'Go for zero'-charter in het leven geroepen dat alle deelnemende burgers, organisaties, bedrijven en media kunnen ondertekenen. Een niet vrijblijvend engagement want wie tekent verbindt zich om zeer concrete acties op te zetten¹³. Grote bedrijven namen het thema verkeersveiligheid inmiddels op in hun overkoepelende veiligheidsbeleid.

3.2. Nultolerantie

Geen "go for zero" zonder **nultolerantie**¹⁴. Rijden onder invloed van alcohol¹⁵ is naast overdreven/onaangepaste snelheid en het niet dragen van de gordel nog steeds één van de drie belangrijkste oorzaken¹⁶ van (letsels door) ongevallen op de baan. Ook uit een Europese attitudemeting blijkt dat de 'bestaande cultuur in België niet afwijzend genoeg is ten

13 <http://www.goforzero.be/nl>

14 Dit staat gelijk aan 0,0 promillage alcohol in het bloed voor bestuurders.

15 'Een bestuurder is onder invloed wanneer hij of zij bij een ademtest 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht. Dit percentage stemt overeen met 0,5 gram alcohol per liter bloed of 0,5 promille.' *o.c.*, p. 81. Meer nauwkeurige info en definities kan u hier terugvinden.

16 *Ibid.*, p. 81.

aanzien van bepaald risicovol gedrag en dan vooral ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol¹⁷.

Uitgerekend voor deze categorie ongevallen geldt dat ze makkelijker te 'meten' zou moeten zijn. De informatie is veelal ruim beschikbaar. Botsen betekent, zeker als er slachtoffers te betreuren zijn, immers stevast blazen. Al gebeuren de controles nog lang niet systematisch genoeg, door de bank genomen ligt het aantal controles vrij hoog. En toch blijft een degelijke en sluitende analyse van rijden onder invloed als verkeersonveiligheidsfenomeen sterk onder de maat. Het statistisch materiaal blijft pover, de wetenschappelijke analyse onvolmaakt. Over volgende kerncijfers m.b.t. alcohol achter het stuur beschikken we wel.

Een eerste tabel geeft een overzicht van het aantal **geteste en positief bevonden** bestuurders in het Vlaams Gewest die in 2013 **betrokken waren bij letselongevallen** rekening houdend met de verplaatsingswijze. Van de 67,7% geteste bestuurders bleek ook 9,3% werkelijk onder invloed van alcohol te zijn. Vooral bestuurders van lichte vrachtwagens (10,9%), autobestuurders (10,6%) maar ook voetgangers (9,3%) die betrokken zijn bij een letselongeval blijken het vaakst onder invloed te zijn. Ook bij bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (bromfietzers: 8,4%); motorfietzers (6,1%) en fietsers (5,8%) is een niet onbelangrijk percentage onder invloed. Die cijfers liggen wel beduidend lager dan bij het aantal bestuurders en voetgangers.

17 http://lbsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R16NL_Belgie_in_Europees_perspectief.pdf p. 67. Zie hiervoor ook : http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/hazardous_behaviour/01-alcohol_en.pdf , 39 p. Meesmann, U. & Boets, S. (2014), *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*, Brussel, België., Meesmann, U., et al. (2013), *Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen*, Brussel, België. Riguelle, F. (2014), *Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting, 'Rijden onder invloed van alcohol'*, 2012, Brussel, België. Schulze, H., et al. (2012). *Final Report: Work performed, main results and recommendations*. DRUID. Deliverable 0.1.8. WHO (2014), *Global status report on alcohol and health*, 2014.Geneva, Switzerland, ETSC (2012), *Drink Driving: Towards Zero Tolerance*, Brussels, Belgium.

Aantal geteste en positief bevonden bestuurders bij letselongevallen, volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013)

	Aandeel geteste bestuurders	Aandeel bestuurders onder invloed
Voetgangers	26,0%	9,3%
Fietsers	45,7%	5,8%
Bromfietsers	66,5%	8,4%
Motorfietsers	64,2%	6,1%
Autobestuurders	75,2%	10,6%
Bestuurders van lichte vrachtwagens	76,7%	10,9%
Vrachtwagen bestuurders	80,6%	1,1%
Bestuurders van autobussen en autocars	77,9%	1,2%
Andere / onbekend	46,4%	5,7%
Totaal	67,7%	9,3%

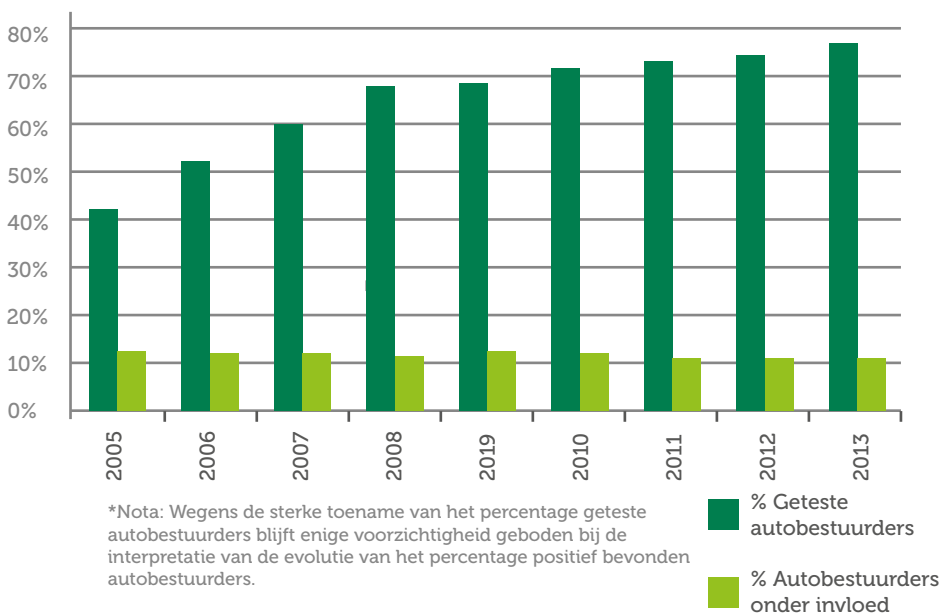
Bron: FOD Economie AD Statistiek
Infografie: BIVV en IMOB

Kijken we in onderstaande grafiek naar de evolutie van het aantal geteste en positief bevonden autobestuurders die betrokken waren bij letselongevallen tussen 2005 en 2013, dan lijkt de situatie sinds het begin van de meting in de goede richting te gaan. Het aantal controles en dus de verhoogde pakkans lijken hun nut te bewijzen. Van de 75,2% gecontroleerde bestuurders betrokken bij een letselongeval, testten er 10,6% positief in 2013. In 2005 waren er nog 12,4% positieve op 42,3% geteste bestuurders. Een kleine, maar wel significante daling van 1,8%. Een eenduidige interpretatie van deze cijfers blijft evenwel moeilijk omwille van de zeer sterke toename van het percentage geteste bestuurders. Kennelijk gold "botsen is blazen" nog niet nagenoeg onverkort in 2005. Verschillende beleidskeuzes m.b.t. blazen na een letselongeval zou een belangrijke verklaring kunnen zijn voor de daling van het aantal positief

geteste bestuurders dan een reële daling van het aantal bestuurders betrokken bij een ongeval dat een positieve test aflegt.

Wat er ook van zij, de gewenste want noodzakelijke, mede door sociale controle afgedwongen, nultolerantie voor rijden onder invloed, is nog verre van bereikt.

Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest 2005-2013)

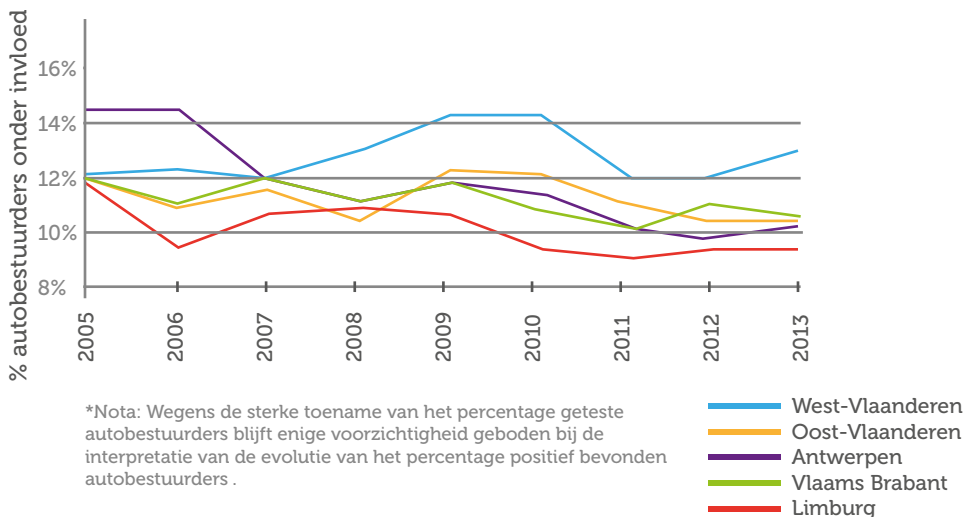


Infografie: BIVV en IMOB

Bron: FOD Economie AD Statistiek

Ook de vergelijking tussen de Vlaamse provincies onderling van het aantal autobestuurders onder invloed die betrokken zijn bij letselongevallen, is interessant. Vooreerst is het verschil merkbaar groter tussen Wallonië, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest en aanzienlijk kleiner tussen de Vlaamse provincies onderling. Provincie Antwerpen evolueerde daarbij het meest gunstig tussen 2005 en 2013. Waar Provincie Antwerpen in het verleden het hoogste aantal positief geteste autobestuurders bij letselongevallen telde (14,5% in 2005), daalde dat cijfer in 2013 tot 10,1%. Van slechtst scorende provincie (als het op percentage bestuurders betrokken bij een letselongeval dat positief test aankwam), is Antwerpen min of meer gestaag geëvolueerd naar de tweede best scorende provincie, na Limburg. Andermaal, de cijfers moeten wegens de sterke toename van het aantal geteste bestuurders betrokken bij een letselongeval ook hier omzichtig worden geïnterpreteerd. Bovendien is het resultaat – meer dan 10% van de chauffeurs betrokken bij een letselongeval test positief – verre van goed.

Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de vijf Vlaamse provincies (2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek
 Infografie: BIVV en IMOB

Mocht de nultolerantie geen wensdroom, maar een consistent gehandhaafde en ook een sociaal afgedwongen en cultureel geïncarneerde realiteit zijn, dan zou dit cijfer tot quasi nul moeten en kunnen worden teruggebracht.

Volgens de Verkeersbarometer¹⁸ schommelde het totale aantal verkeersongevallen met stoffelijke schade in onze provincie in de periode 2013 en 2014 tussen de 21 906 en 20 486. Tot 15 juni 2015 werden 6 711 ongevallen geregistreerd. In 2013 vielen er 64 doden en 928 zwaargewonden in het verkeer. In 2014 steeg het aantal doden tot 73 en daalde het aantal zwaargewonden licht tot 845. Voor de eerste helft van 2015 vonden 19 mensen de dood in het verkeer en raakten mensen 221 zwaargewond¹⁹.

In 2014 onderzocht de verkeerspolitie Antwerpen hoeveel bestuurders rijden onder invloed van drugs of alcohol. Zij voerde controles uit in functie van uur, plaats en doelgroep. Wat opvalt is dat het aantal afgelegde ademtesten tussen 2012 en 2014 daalde alsook het aantal positief geteste bestuurders (van 1 320 naar 632). Ook het aantal automobilisten dat een alarmerende hoeveelheid alcohol in het bloed heeft, daalde tussen 2012 en 2014 vrij significant.

JAAR	aantal ademtesten	aantal pretesten	A	P	bloed	weigering	OIRB	% onder invloed*
2012	87 264		1 193	1 320	17	6	361	3
2013	45 214	52 000	786	1 055	21	5	323	2
2014	28 554	41 293	499	632	10	3	189	2


* % onder invloed = A+P+bloed) / TOTAAL X 100
Resultaten ademtesten en pretesten in 2014

A = Alarm (tussen 0,5 en 0,8 promille)
P = Positief
OIRB = Onmiddellijke intrekking rijbewijs
Bloed = Bloedproef

Bron: Verkeerspolitie

18 De verkeersbarometer is gebaseerd op de vaststellingen van de lokale en federale politie samen. Hij bevat de vergelijking tussen het aantal verkeersongevallen in de opeenvolgende jaren 2013, 2014 en (de eerste 6 maanden van) 2015.

19 Barometer_verkeer_prov_nl_antwerpen.pdf



De cijfers mogen dan al een gemengd, bescheiden positieve tendens aantonen: het aantal positieve tests daalt. Tegelijk stijgt het aantal doden en zwaargewonden niet of niet significant. Zeker voor de eerste helft van 2015 wijzen de cijfers niet op grote achteruitgang op het vlak van verkeersveiligheid. Van “zero” en “nultolerantie” is helaas nog lang geen sprake. Rijden onder invloed...voor al te veel chauffeurs en hun omgeving, blijft het “part of the game”, “a risk to take”. En dus kunnen we het, met alle partners en stakeholders, niet genoeg herhalen: alleen wie nuchter is, is zeker! Rijd niet, rijd nooit onder invloed! Zoek een alternatief, wanneer u een glas gedronken heeft. Overschat uw reactievermogen en rijvaardigheden niet wanneer u onder invloed achter het stuur kruipt. En breng anderen en uzelf niet in gevaar.

Een duidelijke norm houdt met andere woorden verwachtingen, opdrachten en engagementen in. Zoals: blijven onderzoeken waarom de norm weer niet is gehaald; analyseren welke maatregelen effectief of minstens effectiever zijn dan andere; welke wegen op welke manier moeten worden aangepakt en uiteraard “schop de mensen een verkeersgeweten”, drijf met vereende kracht de pakkans op, bestraf snel, gericht en adequaat... tot ze/we het geweten hebben en we ons bijgevolg met zijn allen correct en veilig gedragen in het verkeer en minstens geen gevaar meer vormen voor anderen op de weg.

Een belangrijke stap in de goede richting is het met de regelmaat van een klok geformuleerde voorstel tot een veralgemeende verlaging van de tolerantiegrens van 0,5 naar 0,2 promille voor elke bestuurder. ‘Rijden en drinken gaan echt niet samen’ aldus o.a. Vlaams minister Crevits, toen ze nog bevoegd was voor Mobiliteit en Openbare Werken. Zeker omdat alcohol bij twee op de drie ongevallen een rol speelt. Tegen 2050 - maar liefst vroeger - wil de Vlaamse Regering hierover onderhandelen met de federale collega’s als één van de hefbomen naar nul verkeersdoden²⁰. Ter voorbereiding en in afwachting daarvan formuleerden

20 <http://www.hln.be/hln/nl/957/Binnenland/article/detail/1778294/2014/01/21/Voorstel-promillegrens-verlagen-naar-0-2-zit-nog-in-ontwerpfase.dhtml>



verkeersdeskundigen en mobiliteitsexperts een hele reeks maatregelen om het aantal verkeersdoden tegen 2030 te verminderen tot maximum 133²¹. Deze doelstelling – die op zich een abdicatie want niet ambitieus genoeg is – halen, veronderstelt behalve een mentaliteits- en cultuuromslag de realisatie van doordachte maatregelen zoals **verkeersveilige infrastructuuraanpassingen, doelgroepgerichte verkeerseducatie, een aangepaste, geprofessionaliseerde rijopleiding én verkeersveiligheidstechnologie in alle wagens.**

Voorstel 3: *Een verlaging van de tolerantiedrempel van 0,5 naar 0,2 promille is niet zonder gevolgen voor de – uit te breiden- handhavingcapaciteit op het terrein. Ze biedt in elk geval het voordeel van de duidelijkheid en geeft aan dat de samenleving het probleem van rijden onder invloed ernstig neemt want intrinsiek verwerpelijk vindt.*

Omdat doelstellingen en competitie scherp houden, **daag ik alle gemeenten van Provincie Antwerpen uit om elk op zich te gaan voor zero- en nultolerantie (voorstel 4).** Elk jaar maken we een rangschikking op. De stad of gemeente met het laagste aantal verkeersslachtoffers én de stad of gemeente waar het aantal verkeersslachtoffers het sterkst is afgenomen, ontvangen de onderscheiding "veiligste gemeente van Provincie Antwerpen". De stad of gemeente zonder verkeersslachtoffers krijgt de grootste onderscheiding met felicitaties van de hele gemeenschap. Idealiter communiceren de steden en gemeenten hun prestatie op vlak van verkeersveiligheid aan inwoners en bezoekers. Een vermelding bij het binnenrijden van de gemeente van het aantal doden en zwaargewonden in het vorige kalenderjaar zou niet misstaan en kan bijdragen tot die cruciale mentaliteitswijziging. Het kan een hefboom worden om elke weggebruiker dat noodzakelijke verkeersveiligheidsgeweten te schoppen.

21 http://www.vsv.be/sites/default/files/jaarboek_verkeersveiligheid_2014-interactief.pdf




4. WeekendOngevallen Door Controles Aanpakken (WODCA)



4.1. Terugblik, historiek en doelstellingen

In zijn openingsrede uit 1994: *Een toast op het leven, WeekendOngevallen door Controles Aanpakken*, kaartte mijn voorganger, Antwerpse ere-gouverneur Camille Paulus, voor het eerst de schrijnende problematiek van het verhoogde aantal moordende weekendongevallen aan waarvan nog steeds vooral jonge bestuurders het slachtoffer worden. Om hieraan te verhelpen, riep Camille Paulus het gelijknamige WODCA-project in het leven, met als doel het aantal weekendongevallen in de Provincie Antwerpen drastisch terug te dringen. Het project kwam niets te vroeg en was meer dan noodzakelijk. Provincie Antwerpen had op dat ogenblik immers de bedenkelijke eer om koploper te zijn in België voor wat betreft het aantal doden en zwaargewonden door weekendongevallen. Inspiratie en ondersteuning vond mijn voorganger bij Dr. Luc Beaucourt, voormalig spoedarts van het Universitair Ziekenhuis Antwerpen. Als spoedarts zag hij elk weekend weer de schrijnende gevolgen van het moordende verkeer. Geen kans liet hij onbenut om deze schande aan te klagen. Hij spaarde tijd noch moeite om zoveel mogelijk jongeren keihard te confronteren met de afschuwelijke gevolgen van zware weekendongevallen. Scholen in Antwerpen waar hij niet ging getuigen...ze zijn moeilijk te vinden.




Deze 'kanker van onze *hedendaagse maatschappij*²², moest worden uitgeroeid, aldus mijn voorganger.

Pers en televisie pikten het WODCA-initiatief snel en gretig op. Het groeide uit tot een begrip bij de bevolking en in het bijzonder bij de jeugd. Vooral jongeren aansporen om niet te rijden onder invloed van drank of drugs en af te zien van roekeloos rijgedrag om zo het aantal weekend- en verkeersdoden te beperken... het blijft prioriteit nummer één. De eerste grootschalige WODCA-campagne vond plaats in de periode van 14 mei tot 3 juni 1994. Rijkswacht- en politiepatrouilles voerden uitgebreide snelheids- en alcoholcontroles uit tijdens de weekendnachten, tussen 23 en 5 uur 's ochtends, verspreid over de provincie. Behalve politie en de toenmalige Rijkswacht waren ook de procureur-generaal van Antwerpen, de procureurs des Konings van de drie arrondissementen en de spoedgevallendienst van het UZA Antwerpen nauw betrokken. Het was de start van een enthousiaste, baanbrekende samenwerking die doorheen de jaren dynamisch groeide en veel vruchten heeft afgeworpen.

Twintig jaar en talloos vele controles later, staat WODCA er nog steeds. En hoe! Het aantal controles werd systematisch uitgebreid, maar ook gefinetuned. In 2002 werd de **WODCA-databank** in gebruik genomen. Deze databank bevat alle actuele gegevens van de WODCA-controles en weekendongevallen. Sinds 2010 worden alle relevante gegevens m.b.t. verkeersovertredingen en weekendongevallen van vrijdag- op zaterdagnacht tussen 22 en 8 uur en van zondagavond van 22 uur tot maandagochtend 6 uur systematisch geregistreerd, vergeleken en gecommuniceerd. Sinds 2010 beschikken de politiezones ook over speekseltesten, wat de controles op druggebruik achter het stuur (zij het nog onvoldoende) vereenvoudigt. Sinds enige tijd beschikken de zones ook over zogenaamde Samplers of Sniffers die op een snelle en

22 Een toast op het leven. WODCA, *WeekendOngevallen Door Controles Aanpakken*, openingsrede 1994 door Camille Paulus, gouverneur van de Provincie Antwerpen, 71 p.



eenvoudige manier een indicatie geven of iemand allicht alcohol heeft genuttigd en nader onderzoek noodzakelijk is²³.

En omdat doorgedreven politiecontroles maar echt zin hebben en renderen wanneer ook justitie volgt, maakten de gerechtelijke arrondissementen, nu afdelingen van het parket van Antwerpen, consequent werk van zogenaamde WODCA-themazittingen. Alle chauffeurs die tijdens de tweemaal jaarlijkse WODCA-controle tegen de lamp liepen wegens te snel rijden of rijden onder invloed of erger nog een ongeval veroorzaken onder invloed, mogen het in een grote zitting bij de politierechter komen uitleggen. Hoe meer aandacht in de media, hoe groter de impact!

Koester wat beproefd, gekend en succesvol is... Met veel enthousiasme en waardering blijf ik het waardevolle initiatief van mijn voorganger voortzetten. Meer nog, samen met de zones passen we WODCA permanent aan aan de reële noden, vernieuwen we waar mogelijk en noodzakelijk, verhogen we de "evidence based" aanpak en tillen we het project op een hoger niveau. Mede om de zones een hart onder de riem te steken en de vinger aan de pols te houden ga ik twee keer per jaar mee de baan op om enkele nachtelijke controleposten te bezoeken en de acties nauwgezet op te volgen. Dat alle media blijvend aandacht schenken aan de WODCA-controles én geïnteresseerd verslag blijven uitbrengen over de resultaten, draagt wezenlijk bij tot hun succes. Ik ben en blijf er alle journalisten en media grenzeloos dankbaar voor.

23 Sinds 20 april 2014 is voorzien in een wettelijke basis voor de screeningstest bij alcoholcontroles wordt het in verschillende politiezones massaal ingezet tijdens zowel gerichte als algemene controles . <http://www.alcoline.be/nl/2013-06-18-06-32-15/samplingtoestellen-bij-alcoholcontroles> en http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2014/04/30_1.pdf#Page8



Hun rol en bijdrage blijft -net als die van de zones, de politieagenten op het terrein, de studenten van de politieopleiding van Campus Vesta, de burgemeesters én het parket- van onschatbare waarde!


4.2. Belangrijkste troeven van het WODCA-project

4.2.1. Doorgedreven sensibilisering door hoge pakkans

Bestuurders passen hun snelheid aan en beperken hun alcoholgebruik als de pakkans voelbaar groot is. Iedereen die op een weekendnacht in of door Provincie Antwerpen rijdt, moet er van doordrongen zijn dat er een redelijke kans bestaat dat hij of zij moet blazen. Zich niet houden aan de normen is immers steeds het resultaat van een al dan niet bewuste afweging: hoeveel genot of baat biedt mij het schenden van de norm versus hoe groot is de kans dat ik betrappt word én hoe zwaar zijn de gevolgen als ik tegen de lamp loop.

Elk weekend opnieuw voeren gemiddeld 140 politiemensen WODCA-controles (snelheids-, alcohol- en drugscontroles) uit over de hele Provincie Antwerpen. Zo dragen we substantieel maar allicht nog steeds onvoldoende bij tot een hoge pakkans of minstens tot de beleving dat de kans om in Antwerpen betrappt te worden wanneer je te snel of onder invloed rijdt, behoorlijk groot is. Handhaving en goede sensibilisering gaan hierbij hand in hand.

Daarnaast werden tal van gerichte sensibiliseringsacties uitgewerkt om jongeren te motiveren om zeker niet mee te rijden met een dronken chauffeur, op zoek te gaan naar een veilig alternatief, te laten aanvoelen wat het betekent om te rijden onder invloed... Die campagnes richtten




zich vooral tot jonge bestuurders²⁴. Immers, het grootste aantal jonge doden in het verkeer valt nog steeds 's nachts en in het weekend wanneer veel jongeren op de baan zijn.

De **WODCA-databank** is een interessant werkinstrument voor de politiezones en mezelf. De databank bevat onder meer een overzicht van de ingezette manschappen, manuren, controles, het aantal ongevallen, slachtoffers en plaatsen en tijdstippen van de ongevallen. Twee keer per jaar lichten we alle resultaten toe aan de pers en via de pers aan de brede gemeenschap.

4.2.2. Een unieke samenwerking tussen gouverneur, politie en parket

Geen WODCA-acties zonder de zeer gewaardeerde inzet van de politiezones en de burgemeesters. Het zijn immers de zones die zich - met volgehouden steun van de burgemeesters - elk weekend uit de naad werken om op een zeer professionele manier controles te organiseren en uit te voeren. De afdelingen van het Antwerpse parket organiseren geregeld WODCA-zittingen. Met deze themazittingen ondersteunen ze de controleacties van de politiediensten en het 'go for zero'-beleid dat we in Provincie Antwerpen willen voeren. Door de aandacht van de burger te vestigen op de zware strafrechtelijke gevolgen waartoe rijden onder invloed kan leiden, maakt het parket duidelijk dat het

24 https://www.facebook.com/pages/Wodcam/469317446423254?_fns&hash=Ac0UvjOfYrx3vrDG



besturen van een voertuig en alcohol- en druggebruik nooit samengaan en bestuurders een zware voet best achterwege laten.

4.3. WODCA-controles in cijfers

4.3.1. Algemene opmerkingen bij het cijfermateriaal

De WODCA-grafieken zijn opgebouwd uit gegevens afkomstig van verschillende gegevensbronnen. Erg handzaam was en is dat niet. Tot en met 1995 werden de ongevalgegevens verzameld via het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV). Vanaf 1996 werden alle cijfers van de WODCA-controles onmiddellijk in een provinciale databank ingevoerd. De gegevens waren toen afkomstig uit persberichten en faxberichten van politiezones wat de nauwkeurigheid en de correctheid van de cijfers eerder twijfelachtig maakt. In 2000 en 2001 kregen de politiezones de opdracht om de nachtelijke ongevallen extra te bekijken. Hierdoor werden alle 'achterstallige' ongevallen alsnog opgemerkt en in de databank ingevoerd. Vrijwel onmiddellijk stelde de politie vast dat het aantal ongevallen steeg waardoor vragen rezen over initiële cijfers. Daarom werd in 2002, met de steun van CIPAL, de huidige WODCA-databank in gebruik genomen wat leidde tot meer accurate en betrouwbare gegevens.

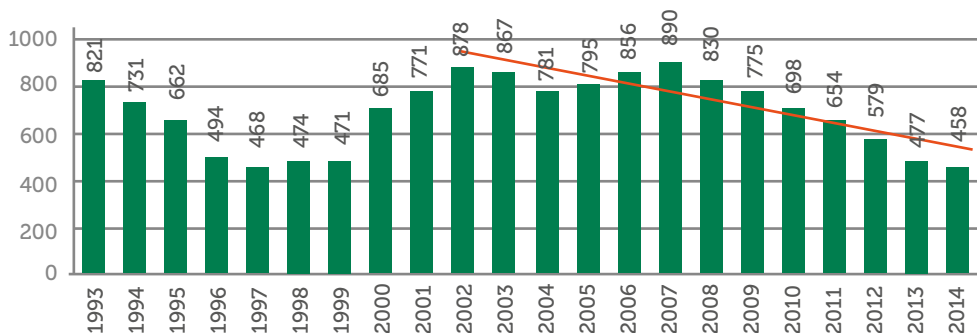
Naarmate de controles toenamen werden ook de WODCA-uren aangepast. Van 1996 tot 2001 werden de gegevens telkens systematisch geregistreerd van 22 uur tot 6 uur. Vanaf 2002 wijzigde het einduur van de controles naar 8 uur. Sinds 2010 lopen de WODCA-uren van vrijdagavond 22 uur tot zaterdag 8 uur, van zaterdagavond 22 uur tot zondagochtend 8 uur en zondagavond van 22 uur tot maandagochtend **6 uur**. Zo vermijden we dat de ongevallen van de maandagochtendspits geregistreerd worden

in de WODCA-databank en oneigenlijk interfereren met de WODCA-gegevens.

4.3.2. Evolutie van het aantal nachtelijke weekendongevallen

Onderstaande tabel toont een aanzienlijke daling van het aantal weekendongevallen sinds 1993. Dat geldt in het bijzonder voor de periode vanaf 2002, het jaar waarin de WODCA-databank werd ingevoerd, met een uitzonderlijke piek in 2007. Ook in 2014 bleef die dalende trend sterk aanhouden. Zo registreerden we een daling van het aantal ongevallen met 432 tussen 2007 en 2014. Tussen 2011 en 2014 daalde het aantal ongevallen met 196. Tussen 2013 en 2014 was de daling veel minder uitgesproken en registreerden we amper 19 nachtelijke weekendongevallen minder. Niettegenstaande de volgehouden controles blijkt het aantal ongevallen, na een jarenlange daling, helaas te stagneren.

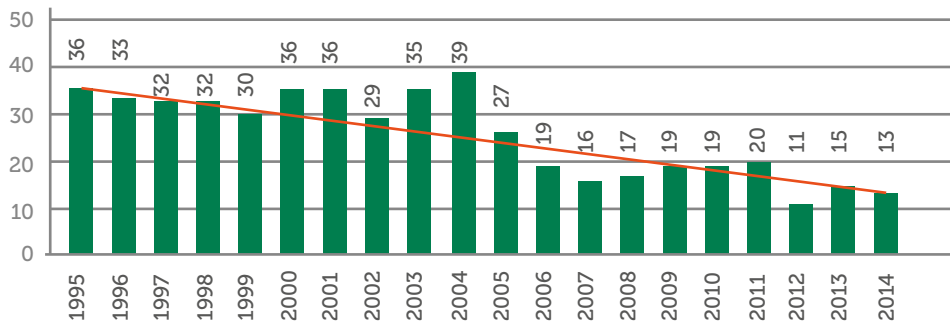
Evolutie aantal WODCA-ongevallen
(1993-2014)



4.3.3. Evolutie van het aantal dodelijke slachtoffers tijdens de WODCA-uren (1995-2014)

Gelukkig nam ook het aantal dodelijke weekendverkeersslachtoffers in Provincie Antwerpen duidelijk af de voorbije 20 jaar. In 1995 betreuden we 36 dodelijke slachtoffers. In 2014 waren dat er 13. Uiteraard is die daling van het aantal weekendverkeersdoden, die evenwel lijkt te stagneren, een vooruitgang. Tevreden kunnen we pas zijn als de Nul-Slachtoffers in het (nachtelijk weekend) verkeer eindelijk is bereikt. Immers, elk slachtoffer blijft er één te veel.

Evolutie aantal dodelijke slachtoffers tijdens WODCA-uren (1995-2014)





4.3.4. Evolutie van het aantal zwaargewonde slachtoffers tijdens de WODCA-uren (1995-2014)

Dat het aantal ongevallen tussen 2003 en 2014 behoorlijk daalde is heel goed nieuws. Gelukkig - want veel relevanter - daalt ook het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers. Zo lukte het om het aantal zwaargewonden terug te brengen van 303 in 2005 tot 85 in 2014. Een hypothese voor deze tendens kan zijn dat auto's steeds veiliger worden voor bestuurders en passagiers in de auto. Bovendien trad in dat tijdsgewricht een aantal nieuwe verkeersregels in werking met strengere regels en hogere boetes. Mogelijk daalt ook de tolerantie voor verkeersongevallen. Zeker bij de jongere generatie(s) is dat uitgesproken het geval.

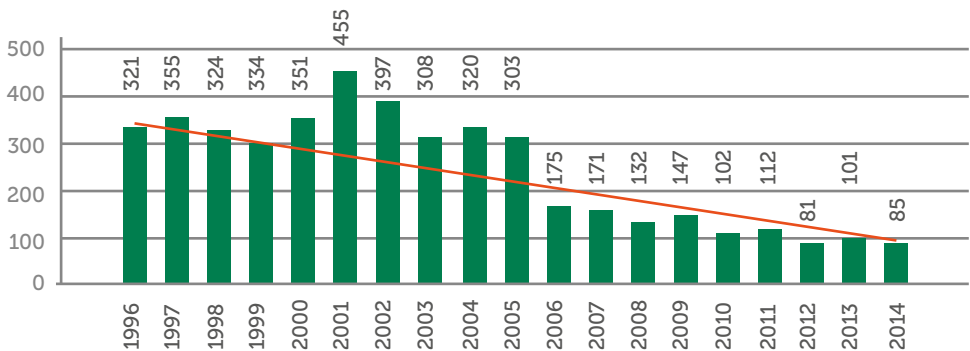
Een studie van professor Guido Van Hal van de Universiteit Antwerpen²⁵ in samenwerking met Provincie Antwerpen die de bereidheid in kaart brengt van jongeren om mee te rijden met een chauffeur onder invloed, bevestigt die tendens. Uit de onderzoeksresultaten bleek gelukkig dat maar een klein percentage van de jongeren verklaart ook effectief bereid te zijn om mee te rijden met zo'n chauffeur. Wel valt op - en dat lijkt logisch - dat vooral jongeren die geen alternatief hebben zoals nachtelijk openbaar vervoer of taxi meer dan gemiddeld bereid zijn om dat risico te nemen.

In de VSA is alvast gebleken dat in staten en steden waar UBER zijn diensten – binnen een degelijk wettelijk kader – mag aanbieden, het aantal jongeren (zeker 's nachts doen vooral jongeren beroep op een "UBER-taxi") dat betrokken is bij een ernstig ongeval significant daalde.

25 G. Van Hal, *Een exploratief onderzoek naar de relatie tussen chauffeurs en passagiers die voor verzorging de spoeddienst passeren en hun gebeurlijke intoxicatie door alcohol, benzodiazepines, cannabis, amfetamines, cocaine, opiaten & opioïden en antidepressiva*, 01/07/2012-30/09/2013.

MADD, Mothers against Drunken Driving²⁶, maar ook de Politie van Milwaukee en Seattle zijn er alvast van overtuigd dat er een duidelijk verband bestaat tussen de daling van het aantal alcoholgerelateerde ongevallen én het aanbod van UBER-diensten. Het zou uitermate sneu zijn dat we de voordelen laten stranden op praktische bezwaren en wetten. Die zijn er immers om in overleg op te lossen met goede, nieuwe, aan de tijd aangepaste regelgeving die vorm geeft aan een "equal level playing-field" zodat er van broodroof van en/of oneerlijke concurrentie met de taxisector geen sprake is. De baten zijn immers te groot om te versmaden: **(voorstel 5): vooral jongeren krijgen een reëel alternatief om veilig en wel thuis te raken na een nachtje stappen in het bijzonder op plaatsen zonder openbaar vervoer of taxidiensten. Vrienden, vriendinnen en ouders kunnen makkelijk achterhalen met welke UBER-chauffeur zoon- of dochterlief meerijdt en desgewenst zelfs in real time volgen waar hij/zij zich bevindt op het traject naar huis. Bovendien moet de UBER-gebruiker geen geld op zak hebben of opdiepen. De afrekening gebeurt louter digitaal en de prijsberekening is transparant.**

Evolutie aantal zwaargewonde slachtoffers tijdens WODCA-uren (1996-2014)

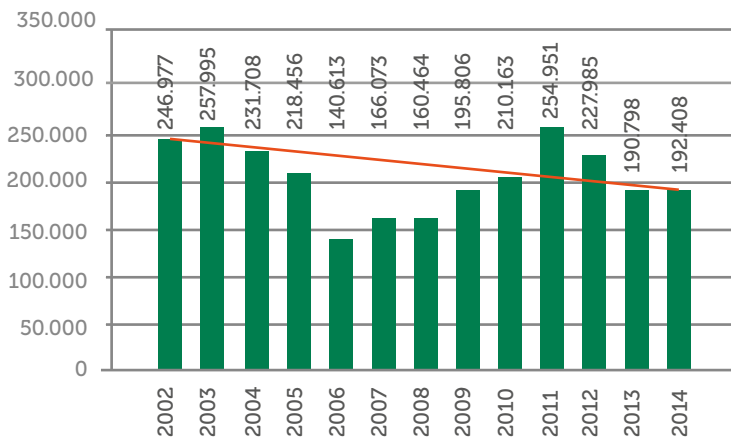


26 <http://www.madd.org/>

4.3.5. Pakkans: evolutie van het aantal snelheidscontroles (tussen 2002 en 2014)

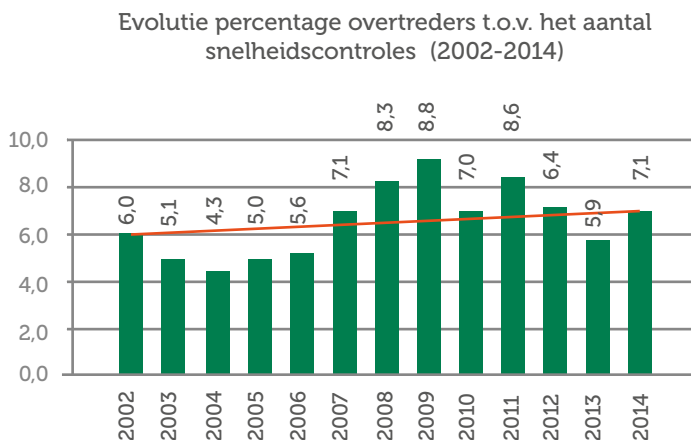
Cijfermateriaal van 1997 tot en met 2001 ontbreekt. Bijgevolg kunnen we enkel betrouwbare informatie geven over de periode sinds 2002. Onderstaande cijfers hebben enkel betrekking op de **bemande** snelheidscontroles. Mede door de sterke toename van onbemande snelheidscontroles (flitspalen en trajectcontroles,...), bleef het aantal bemande snelheidscontroles nagenoeg stabiel.

Evolutie aantal snelheidscontroles (2002-2014)



4.3.6. Impact van verhoogde pakkans: evolutie van het aantal snelheidsovertreders (tussen 2002 en 2014)

In 2014 steeg het aantal betrapte snelheidsovertreders. In de periode 2012-2013 konden we ons nochtans eindelijk verheugen in een significante daling. Ook snelheidscontroles blijven kennelijk noodzakelijk. Immers, ondanks de regelmatig uitgevoerde bemande en onbemande snelheidscontroles, blijkt uit de cijfers dat een groot aantal van de gecontroleerde bestuurders nog steeds te snel rijdt. In 2004 reed 'slechts' 4,3% van de bestuurders te snel. Dit percentage liep op tot 7,1% in 2014.

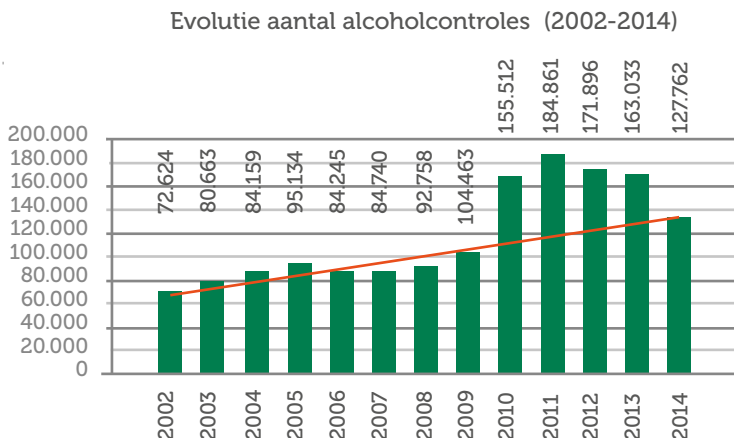


4.3.7. Pakkans: evolutie van het aantal alcoholcontroles (tussen 2002 en 2014)

In vergelijking tot de oprichting van de WODCA-databank in 2002 steeg het aantal alcoholcontroles tot afgerond 185 000 in 2011. De vrij drastische daling van het totale aantal alcoholcontroles in 2014 (-35 271) is vooral te verklaren door een verschuiving van controles door sommige zones naar andere tijdsvensters buiten de klassieke WODCA-uren. Een verantwoorde keuze wanneer bijv. de donderdagavond dé uitgaansavond bij uitstek is. (De resultaten van) die controles kunnen uitermate relevant zijn, maar worden niet geregistreerd in de WODCA-databank. Een tweede verklaring is de vooraf afgesproken strategie met sommige zones om niet louter op snelheid en dronken voeren te controleren, maar ook op diefstallen in woningen en andere vormen van criminaliteit te focussen.

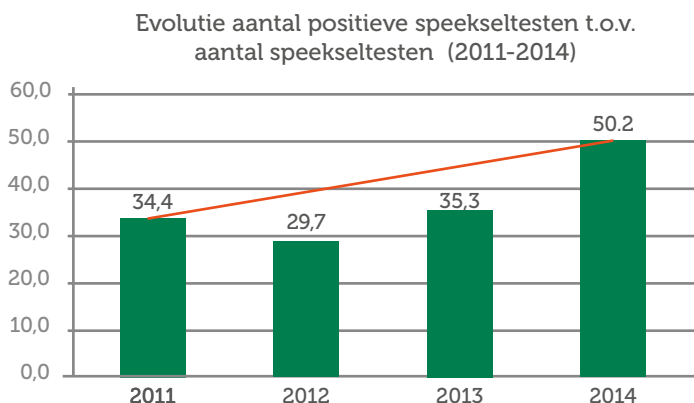
En tot slot, het dispositief dat geconfronteerd wordt met enkele positieve speekseltests mist behoorlijk wat capaciteit voor alcoholcontroles. Ook met de speekseltest blijft de testbatterij op drugs groot én vooral tijdrovend.

Sinds 2006 is de hoeveelheid bestuurders die een positieve ademtest aflegde, meer dan gehalveerd (van 8,4% in 2006 tot 4,1% in 2014). Dit cijfer nog verder doen dalen, blijft uitermate moeilijk. Sinds 2011 stagneert het.



4.3.8. Pakkans: evolutie van het aantal drugscontroles (tussen 2002 en 2014)

De speekseltest werd pas in de loop van het jaar 2010 ingevoerd. En dus beschikken we pas sinds 2011 over cijfers. In 2014 bleek dat maar liefst 1 op 2 bestuurders waarbij er een speekseltest afgenomen werd, positief speeksel. De vorige jaren ging het om 1 op 3 bestuurders die een speekseltest moest ondergaan. Voor een betere controle op rijden onder invloed van drugs blijft het wachten op een betrouwbare speekselanalyse. Zodra die er is, is het eindelijk afgelopen met het afnemen van urine – en bloedmonsters.



4.4. WODCA: heden en toekomst

De WODCA-cijfers én het jaarrapport Verkeersveiligheid 2013²⁷ bewijzen het: het steeds weer geactualiseerde WODCA-project is en blijft noodzakelijk. Tijdens de weekendnachten vallen in Vlaanderen verhoudingsgewijs nog altijd meer jonge dodelijke slachtoffers in het verkeer dan op andere momenten in de week. Jonge autobestuurders leggen nu eenmaal meer kilometers af tijdens de weekend -en weeknachten. Dat kan een verklaring zijn. Wie tijdens een weekendnacht betrokken raakt bij een letselongeval, heeft ook een behoorlijk groot risico om daarbij om te komen of zwaar gewond te geraken. Maar liefst 35% resp. 33% van de dodelijk gewonden tijdens weekend- en weeknachtongevallen is tussen de 18 en de 24 jaar jong²⁸.

Goed nieuws is dat uit een recente analyse van de jaarcijfers van de meldapplicatie politiecontrole.be bleek dat zowel snelheidsduivels als drinkers in Provincie Antwerpen de grootste kans hebben om gepakt te worden. Immers, 21,6% van de snelheidscontroles en 25,4% van de alcoholcontroles in Vlaanderen gebeurt in Provincie Antwerpen.

Twintig jaar WODCA in 2015 is ook een uitgelezen kans om iedereen te bedanken die zich ingezet heeft of nog steeds inzet voor de WODCA-acties. In de eerste plaats zijn dat uiteraard de honderden politiemensen die ertoe bijdragen dat onze wegen veiliger worden. Verder ook dank aan alle burgemeesters en hun besturen en aan de politiezones die stuk voor stuk inspanningen leveren om van WODCA een succesverhaal te maken. Ook de steun van de procureur-generaal en van de procureurs des Konings van Provincie Antwerpen wordt sterk gewaardeerd. Ik ben ook de media dankbaar om telkens de nodige aandacht aan onze acties te

27 Carpentier A., Schoeters A., Nuytens N., Declercq K. & Hermans E. (2014) *Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013. Steunpunt Verkeersveiligheid en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.*

28 Om hieraan uitspraken over risico te koppelen, is het noodzakelijk dat ook de blootstelling, met name het aantal afgelegde kilometers, in rekening wordt genomen.



schikken, en er ook uitvoerig over te berichten. Ook zij leveren zo een niet te onderschatten bijdrage aan het verspreiden van onze actuele boodschap. Tenslotte gaat ook een bijzonder woord van dank naar mijn voorganger, Camille Paulus, en naar dr. Luc Beaucourt.

Omdat en tot zo lang ze nodig zijn en blijven, zullen we onze WODCA-inspanningen ook na 2015 onvermoeibaar verderzetten.

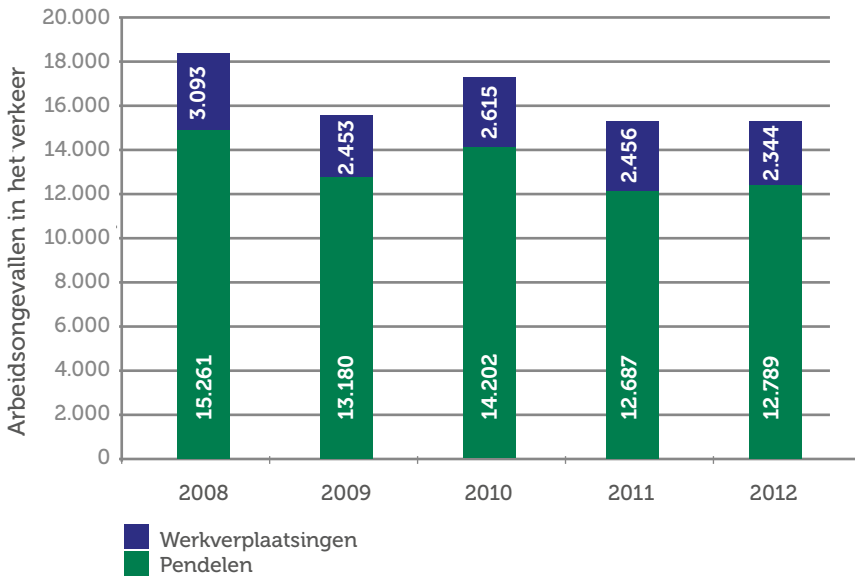




5. Veiliger woon- werkverkeer

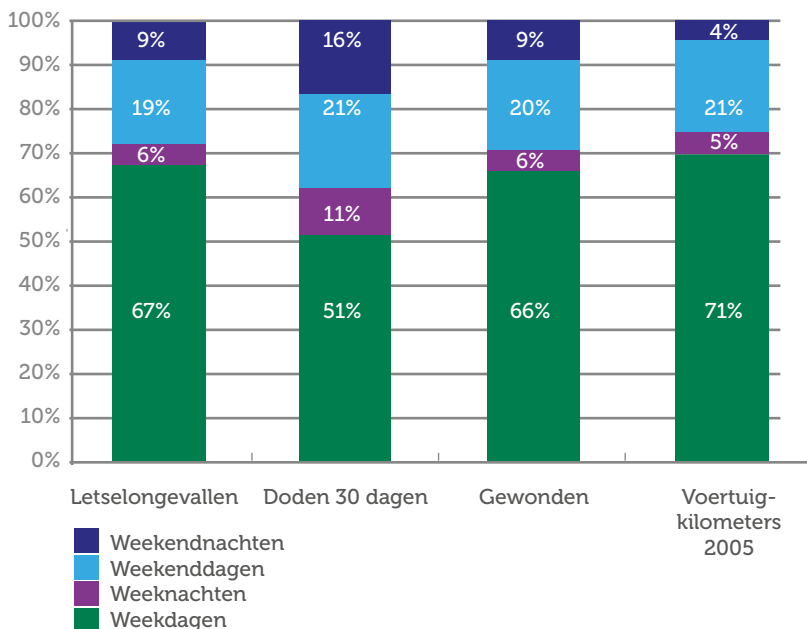


De zwaarste ongevallen gebeuren in de weekendnachten. Op de weg van en naar het werk gebeuren er vooral veel. Bovendien vallen er veel (zwaar) gewonden. Eén op de tien arbeidsongevallen en maar liefst de helft van alle dodelijke arbeidsongevallen gebeuren in het verkeer. Dat is verontrustend, stemt tot nadenken en betekent dat vooral ook bedrijven en organisaties een cruciale sleutel in handen hebben om, met de juiste steun en stimulansen van de overheid, bij te dragen tot een enorme winst op het vlak van verkeersveiligheid. Onderstaande grafiek geeft het aantal arbeidsongevallen weer voor de periode 2008 tot 2012. Hij maakt een onderscheid tussen werkverplaatsingen tijdens de kantooruren en pendelverkeer van en naar het werk.



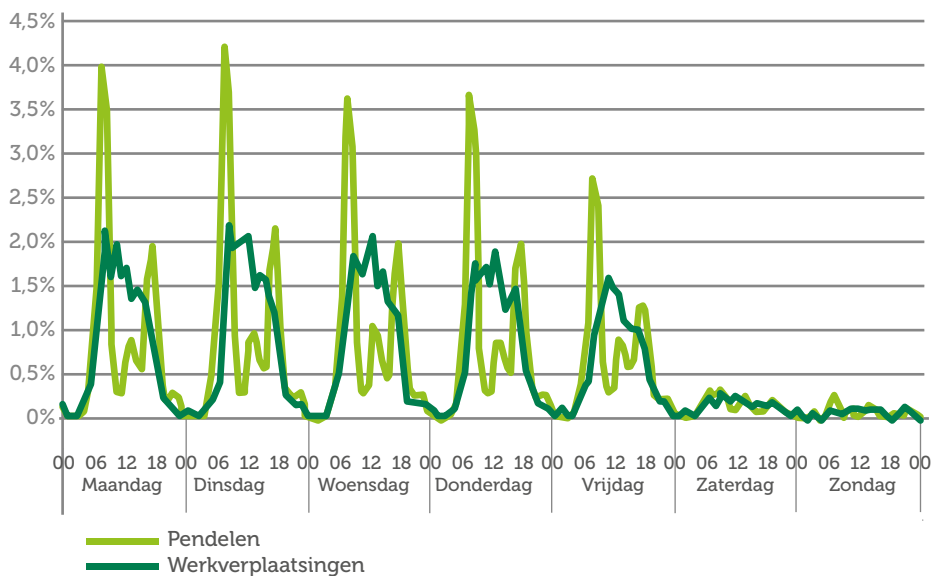
Figuur: Evolutie van het aantal verkeersongevallen in het verkeer (2008-2012)
Bron: BIVV, Impact van arbeidsongevallen in het verkeer, 2015

Onderstaande grafiek geeft voor het jaar 2013 de verdeling weer van het aantal letselgevallen, doden tijdens de afgelopen 30 dagen en gewonden verspreid over de verschillende tijdstippen van de week. Het grootste aantal voertuigkilometers wordt afgelegd tijdens de week. Precies op dat moment gebeuren ook het grootste aantal letselgevallen, zij het dat de impact ervan op de dodenbalans relatief gezien het beperktst is. Kortom, zeker ook op het vlak van woon-werkverkeer valt nog heel veel winst te boeken, niet enkel qua doorstroming maar ook qua verkeersveiligheid. Beide hangen allicht ook samen, hoewel...




Figuur: Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week. Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek, FOD Mobiliteit en Vervoer

Volgende grafiek vermeldt nogmaals in detail het aantal arbeidsongevallen die plaatsvinden in het verkeer, verspreid over de verschillende uren van de week. Hierbij maken we opnieuw een onderscheid tussen arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvinden tijdens het pendelen en/of tijdens feitelijke werkverplaatsingen.



Figuur: Verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week (2008-2012) Bron: BIVV, Impact van arbeidsongevallen in het verkeer, 2015

Hiervoor argumenteerden we dat er nog veel winst te boeken valt op vlak van vlotter en veiliger wegverkeer en dat beide allicht ook nauw verband houden met elkaar. Meer files, meer weefbewegingen, hogere congestie, meer stress achter het stuur... zullen zeker bijdragen tot meer ongevallen op de weg. Dat geldt zeker voor de verplaatsingen per wagen. Het is bovendien steeds meer uitgesproken het geval voor woon-werkverplaatsingen per motor/bromfietser als de, weliswaar behoorlijk gevaarlijke, modi bij uitstek om files te vermijden. Ook fietsers raken steeds meer betrokken bij woon-/werkongevallen. Fietsen extra stimuleren is om 1 000 en één redenen zeer goed, zeker nu steeds meer fietsostrades worden aangelegd. Helaas heeft de spectaculaire stijging van het woon-/werkverkeer per fiets niet geleid tot minder arbeidsongevallen van en naar het werk. En helaas ook niet meteen tot (spectaculair) minder files... Dit is vanzelfsprekend geen oproep om de fiets tijdens de week aan de kant te




schuiven en weer over te stappen op een – per definitie- slechter alternatief. Het is wel een appel aan de werkgevers om samen met hun medewerkers, daarin gesteund door elke overheid die erover gaat, voluit in te zetten op preventie, op meer en veiliger woon-werkverkeer. Bedrijven staan of zouden garant moeten staan voor innovatie en creativiteit. Welnu laat ze die ook aanwenden als het om meer veiligheid op de weg van en naar het werk gaat. In overleg met de bedrijven de juiste randvoorwaarden creëren zodat alle bedrijfsinspanningen op het vlak van verkeersveiligheid op de weg van en naar het werk worden gebundeld, zou het evidente engagement van de betrokken overheden moeten zijn.

Om bedrijven en organisaties te coachen bij de uitwerking van een integraal verkeersveiligheidsbeleid, startte de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) alvast met het proefproject "Werken aan verkeersveiligheid in bedrijven loont". Zes bedrijven, waaronder het transportbedrijf Essers en het Antwerpse Boormalt en Monsanto gingen daarbij de uitdaging aan om hun reeds bestaande initiatieven te inventariseren en vervolgens, op basis van aantoonbare blinde vlekken en nieuwe initiatieven, een verkeersveiligheidsplan op te stellen. Bedrijven kunnen die nuttige aanwijzingen en concrete acties opnemen in hun Globaal Preventieplan maar ook gebruiken om de ISO-kwaliteitsnorm inzake verkeersveiligheidsmanagement te behalen²⁹.

Bij de uitwerking vertrekt de VSV van de vijf traditionele E's (*engineering, enforcement, education, engagement en evaluation*). Elk bedrijf houdt bij de uitwerking van zijn acties rekening met de actieve inbreng en deelname van zowel de werkgever, de werknemers als de bezoekers.

Enkele voorbeelden van concrete maatregelen op het terrein die tijdens de projecten aan bod kwamen zijn: efficiëntere inrichting van de bedrijfssite door bv. aangepaste, in het oog springende snelheidsborden,

29 E. Zwerts en K. De Mulder, [De creatieve kant van werken aan verkeersveiligheid bij bedrijven](http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%205-7.pdf), bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven, p. 107-111.



de installatie van een lange voetgangersbrug (engineering), invoering van life saving rules die bij niet-naleving tot een sanctie of zelfs ontslag kunnen leiden (enforcement), cursussen defensief rijden en ecodriving, een opfrissing van de verkeersregels, digitale infoborden waarop verkeersveiligheidsmaatregelen staan vermeld en/of een grondige bespreking van zware verkeersongevallen met collega's om er lessen uit te trekken en herhaling in de toekomst te vermijden (education). De oprichting van een specifieke werkgroep verkeer is een mogelijke optie om het engagement van een bedrijf op het vlak van verkeersveiligheid te benadrukken. En, in een goede evaluatie mag ook een competitie-element niet ontbreken om het effect van een bepaalde maatregelen of acties te optimaliseren en te meten.

Duurzaam woon-werkverkeer is ook een absolute prioriteit voor de haven van Antwerpen. Met 60 000 rechtstreekse en 140 000 indirecte werkplaatsen is de haven één van belangrijkste werkgevers in Vlaanderen. Dagelijks neemt driekwart van de werknemers de auto om op het werk te geraken. De verkeersdrukke in het havengebied is navenant.

De haven wil daar verandering in brengen door zoveel mogelijk alternatieve vervoersmodi zoals de fiets, het openbaar en collectief vervoer en ook het carpoolen te promoten. Vooral voor fietsers werkte het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen samen met de provincie de **ongehAVENd-app** uit die havenwerknemers helpt om veilig van en naar hun werk te fietsen³⁰. Het systeem bevat ook een competitief puntensysteem en een daaraan gekoppelde wedstrijd die werknemers motiveert en aanmoedigt om zoveel mogelijk bewust te kiezen voor de fiets. Aanvullend kan hij desgewenst gebruikmaken van een aangepaste fietskaart die voor elke werknemer de meest optimale en dus veiligste route uitstippelt³¹. Voor wie kiest voor het goedkoper en duurzamer vervoermiddel dan de auto is het openbaar of het collectief vervoer een slimme optie. Zo brengt de Linkeroeverpendel werknemers tot voor de deur van hun bedrijf in de Waaslandhaven. Dagelijks rijden werknemers

30 <http://www.ongehavend.be/>

31 <http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/fietskaart%20web.pdf>

van Covestro (Bayer), Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto en Solvay gratis met de I-BUS of Industrie-bus³². Al kost dat ook "gratis" geld. Een permanente evaluatie maar zo nodig extra steun lijken aangewezen om het initiatief rendabel te houden. **Voorstel 6: Tegen 2030 wil de haven een daling met 10% realiseren van het aantal alleen rijdende autobestuurders. Een duurzaam mobiliteitsbeleid bepleiten en ingang doen vinden bij het havenpersoneel is niet alleen een serieuze opsteker voor het bedrijf zelf dat perfect kadert binnen en spoort met de duurzaamheidsdoelstelling, het levert de werknemers bijkomend ook een aantal fiscale voordelen op of betaalt het woon-werkverkeer haast volledig terug. Ook een UBER-geïnspireerde app³³ voor een afgebakende gemeenschap biedt allicht soelaas...**

Een bedrijf of organisatie kan aankloppen bij het Provinciaal Mobiliteitspunt voor een kosteloze mobiliteitsanalyse of Mobiscan. Gewapend met een goede analyse en goede oplossingsuggesties kan het het mobiliteitsbeleid van het bedrijf aanpassen en aanzienlijk verbeteren. Concrete acties en maatregelen - andere dan de eerder geciteerde - kunnen de installatie van overdekte en diefstalveilige fietsstallingen of de terbeschikkingstelling van bedrijfsfietsen zijn.³⁴ Ook het Vlaams Pendelfonds kan bijdragen tot een duurzamer en veiliger woon-werkverkeer³⁵. Zo wil de Vlaamse Regering het gebruik van de auto terugdringen ten voordele van de fiets en het openbaar vervoer en bedrijven ondersteunen die zelf acties ondernemen om deze doelstellingen te realiseren.


Ook de rol en verantwoordelijkheid van de horeca en de sectororganisatie is immens. De zeer gerichte inspanningen die ze al op touw zetten in samenwerking met het BIVV en/of de Vereniging voor Alcohol en andere

32 <http://www.portofantwerp.com/nl/duurzaam-woon-werkverkeer> en <http://www.i-bus.be/>

33 Zie supra, p. 17.

34 <http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienstmobiliteit/bedrijfsadvies/bedrijfsadvies/duurzaam-woon-werkverkeer.html>

35 <http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienstmobiliteit/bedrijfsadvies/bedrijfsadvies/pendelfonds.html>



Drugproblemen pleit voor hen. Immers, samen zorgen voor cruciale maar vooral zeer geloofwaardige sensibilisering. Als cafés en restauranthouders en hun organisaties pleiten voor (quasi) nuchter sturen...dan komt de boodschap aan. Met de ondertekening van het nieuwe alcoholconvenant in 2013 bevestigde de horecasector zijn engagement om mee strijd te voeren tegen rijden onder invloed³⁶. Zo vermeldt de tekst heel in het bijzonder het uitdrukkelijke verbod om op de openbare weg gratis of goedkope alcoholhoudende dranken aan jongeren te verkopen of aan te bieden. Dat pleidooi ligt in het verlengde van de '-16-18'-actie met als centrale boodschap: geen alcohol schenken aan -16-jarigen en geen sterke drank aan -18-jarigen. Ook de toetreding van Horeca Vlaanderen tot het European Alcohol en Health Forum en deelname aan zijn verschillende werkgroepen is erg veelbelovend³⁷.

En zelfs de bierproducenten laten zich niet onbetuigd. Zo ontwikkelde Ab InBev een online Verantwoorde Serveertraining die horecapersoneel leert om op een positieve en verantwoorde manier om te gaan met alcoholconsumptie in combinatie met een verscherpte leeftijdscontrole³⁸. Klanten op een verantwoorde manier laten genieten van alcoholische dranken, hun consumptiegedrag beïnvloeden om zo het risico op ongevallen en de gevolgen ervan maximaal verminderen, is de weg te gaan, zo redeneert het bierbedrijf. De campagne beperkt zich vooralsnog niet tot horecapersoneel alleen: Ab Inbev beschouwt elke werknemer als ambassadeur.

36 <http://www.fedhorecavlaanderen.be/nieuws/artikel/448/>

37 http://ec.europa.eu/health/alcohol/forum/index_nl.htm

38 Ph Vandeuren, AB InBev geeft verantwoorde serveertraining voor horecapersoneel met bijzondere aandacht voor niet rijden onder invloed, <http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%203-7.pdf>, bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven. Meer info over de verantwoorde serveertraining via: <http://training.horecasupport.be/be/training/?lang=nl>



Pas wanneer ze ook vrienden en familieleden sensibiliseren, bouwen zij echt mee aan een verkeersveiliger omgeving. **Voorstel 7: Nog krachtiger zou een pleidooi van bierproducenten, horeca en hun organisaties voor 0,2 promille en/of nultolerantie zijn. Immers, enkel wie nuchter is, is echt zeker! Zorg ervoor dat de horeca het gezegd, geschreven en vooral herhaald heeft.**





6. Gedrag en attitudes in het verkeer t.o.v. verkeersveiligheid



6.1. Risicogedrag van weggebruikers

Jaarlijks meet het BIVV, behalve de traditionele verkeersindicatoren op algemeen ongevals- en objectief attitudeniveau, ook systematisch drie gedragsindicatoren op individueel weggebruikersniveau zoals 1) snelheid, 2) rijden onder invloed van alcohol en 3) gordeldracht. Bijkomend behandelt het BIVV in zijn studie nog een aantal bijkomende factoren zoals het onjuist gebruik van kinderbeveiligingssystemen, slaperigheid, vermoeidheid achter het stuur en afleiding³⁹. Tussen deze gedragskenmerken, het voorkomen en vooral de ernst van verkeersongevallen bestaat een causaal verband. Elke verkeersstudie bevestigt het. Alcohol en snelheid vergroten het ongevalsrisico omdat ze in meer of mindere mate de rijvaardigheid aantasten. Het niet of niet-correct dragen van de veiligheidsgordel heeft dan weer een impact op de letselernst en mortaliteit in het verkeer. Conclusie: 'Het gedrag van verkeersdeelnemers vormt een goede voorspeller voor verkeers(on)veiligheid⁴⁰. Doorgaans maken onderzoekers een onderscheid tussen geobserveerd en zelfgerapporteerd verkeersgedrag voor de inschatting van verkeers(on)veilig gedrag en risicoperceptie.

39 http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/R2015S01NL_Stat_Rapport_2014_Gedrag.pdf

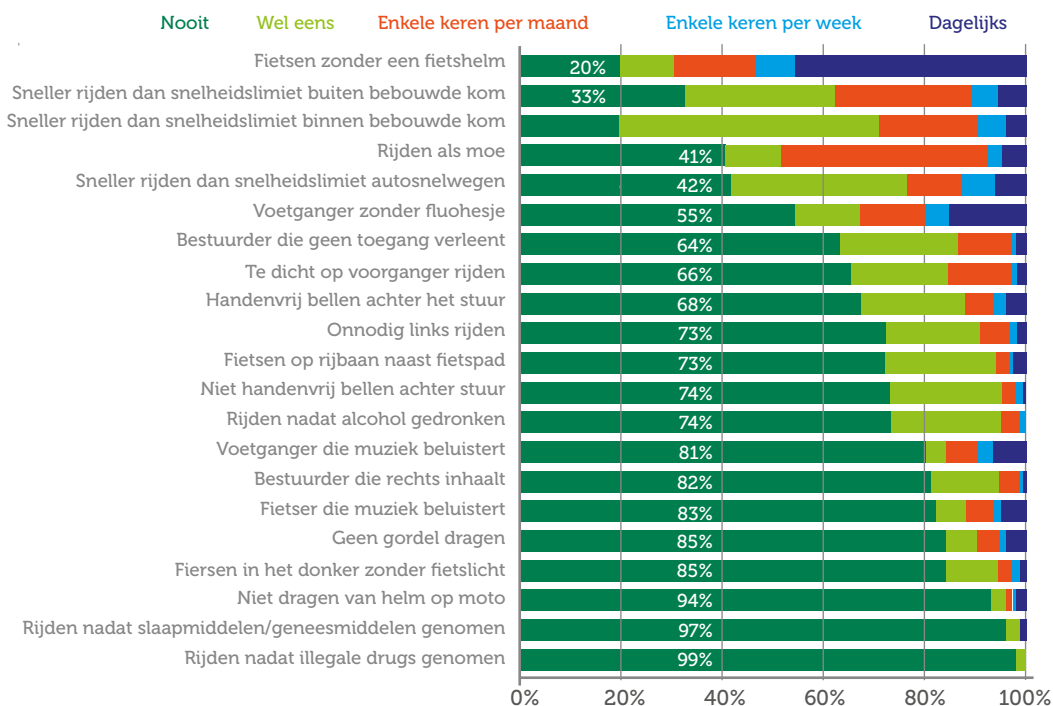
40 *Ibid.*, p. 1

Cijfers op basis van "zelfgerapporteerd" veiligheidsgedrag moeten dus zeer omzichtig worden geïnterpreteerd. Niet alleen moet rekening worden gehouden met antwoorden ingegeven door "sociale wenselijkheid". Belgische bestuurders zijn nog in een ander bedje ziek: ze beschouwen zichzelf als prima en voorzichtige chauffeurs maar klagen steen en been over de manier waarop anderen zich in het verkeer gedragen.

Onderstaande tabel is het resultaat van een bevraging van alle weggebruikers in het kader van de Verkeersonveiligheidsenquête 2013. Het geeft antwoord op de vraag hoe vaak alle respondenten verschillende soorten verkeersonveilig gedrag stellen. Vooral sneller rijden dan toegelaten, vermoeidheid achter het stuur en het vergeten van een verkeersveiligheidsattribuut op de fiets bv. ter verhoging van de zichtbaarheid, komen relatief vaak voor.

Bron: BIVV, Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2013

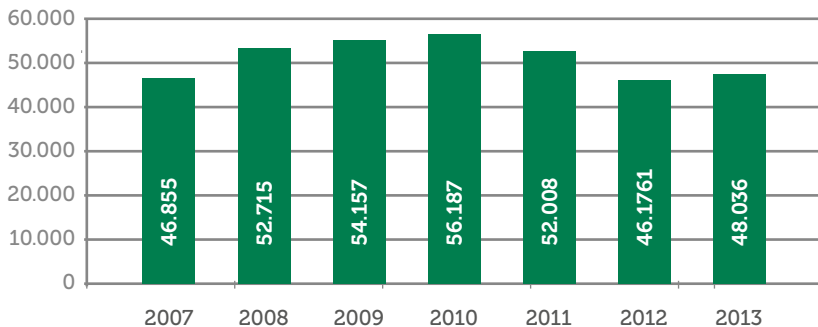
Gepercipieerde oorzaken van ongevallen door autobestuurders (2012)



6.2. Risicogedrag van autobestuurders

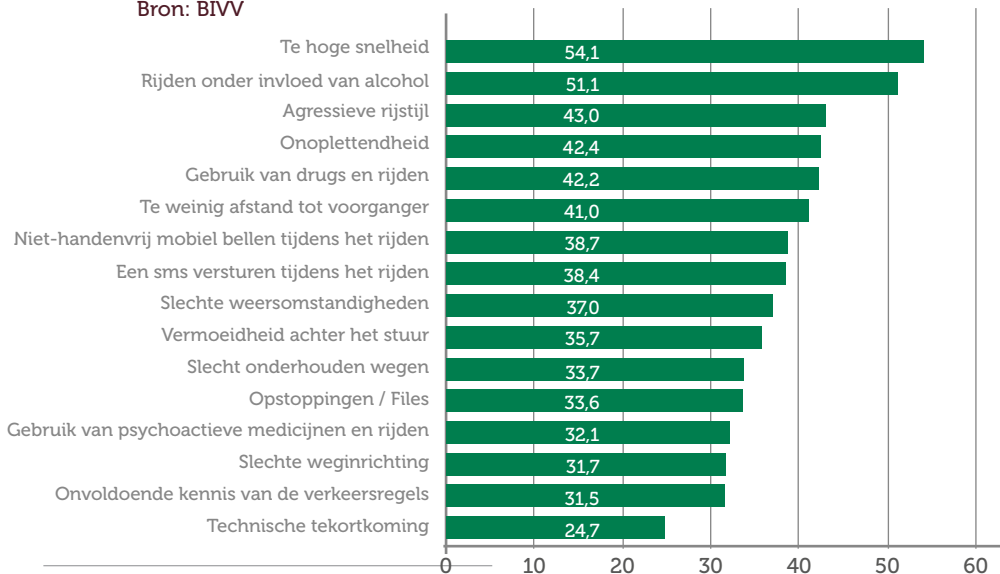
De volgende grafieken geven de effectieve en de gepercipieerde oorzaken van ongevallen door autobestuurders én de aanvaardbaarheid van risicovol en ronduit gevaarlijk rijgedrag bij een aantal bevroegde autobestuurders weer. Deze tabellen leveren een aantal interessante contradicties op. De bevroegde bestuurders schatten goed in dat overdreven snelheid en rijden onder invloed van alcohol de belangrijkste oorzaken zijn van ernstige ongevallen. Toch vindt zo'n 62% van de bevroegden het overtreden van de snelheidslimieten "aanvaardbaar". Deze inschatting strookt allicht met het reële verkeersonveilig rijgedrag maar verbijstert. Rijden onder invloed vindt slechts een heel beperkt percentage van de bevroegden aanvaardbaar (3,7%) mede gelet op de terecht hoge inschatting van rijden onder invloed als belangrijkste oorzaak van ernstige ongevallen. Helaas werkt de lage tolerantie voor rijden onder invloed onvoldoende door in het effectieve verkeersgedrag. Opmerkelijk is de zeer kritische houding van de bevroegden m.b.t. het gebruik van gsm en smartphone achter het stuur (4,4%). Onoplettendheid en niet-handenvrij bellen c.q. het gebruik van de smartphone door de bestuurder worden hoog inschat als oorzaak van ongevallen en kan de lage aanvaarding van dergelijk verkeersonveilig gedrag verklaren. Ook op dit vlak lijkt de lage tolerantie voor smartphonegebruik en bellen achter het stuur niet te stroken met het reële gedrag van bestuurders.

Aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol federaal (2007-2013)

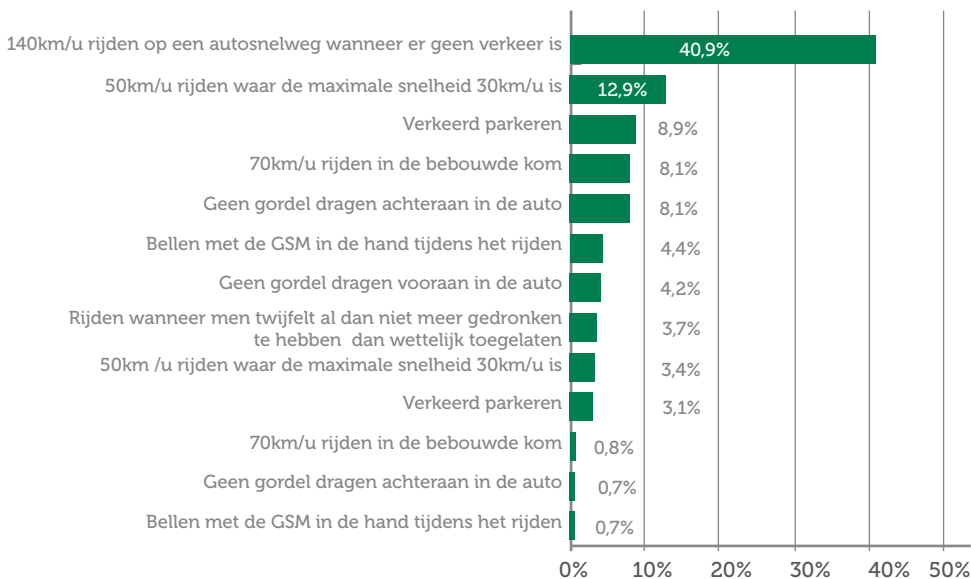


Gepercipieerde oorzaken van ongevallen door autobestuurders (2012)

Bron: BIVV



Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij autobestuurders (2012)



Bron: BIVV

6.3. Hoe kunnen we (negatief) verkeersgedrag beïnvloeden?

Het zit allemaal tussen twee oren...

Kennis over het gewenste gedrag staat niet altijd of eerder zelden gelijk aan het consequent daarnaar handelen. Dat geldt zeker voor verkeersveiligheid en mobiliteit. Net omdat verkeersgedrag doorgaans niet rationeel is, gedragen weggebruikers zich niet altijd veilig en verantwoordelijk op de baan. Volgens professor-emeritus sociale psychologie van de University of Massachusetts, Icek Ajzen, moeten we hiervoor een verklaring zoeken in twee moderne, populaire mythes. Op de eerste plaats de idee dat (meer) kennis leidt tot (ander en dus beter) gedrag. Jammer maar helaas, betere informatie leidt niet steeds laat staan automatisch tot voorbeeldiger gedrag of een gedragswijziging tout court. Op de tweede plaats gaan we er vaak nog al te gemakzuchtig vanuit dat ook een positieve houding automatisch tot bijpassend gedrag leidt. Zelfs de veronderstelling dat wie positief en logisch denkt over verkeersveiligheid wel zo verstandig zal zijn om zich aan de snelheidslimieten te houden, niet te drinken en zijn smartphone op zak te houden tijdens het rijden, gaat kennelijk niet op⁴¹. De aanvaardbaarheid of het gebrek daaraan én inschatting van risicogedrag en attitudeproblemen, vervagen dus makkelijk, wanneer het op effectieve praxis aankomt.

Voorts kunnen we oorzaken van verkeersonveilig gedrag aldus verkeerspsycholoog Helmut Paris meestal verklaren aan de hand van vier factoren⁴². Op de eerste plaats ligt een **onrealistisch optimisme** of

41 I. Ajzen & S. Sheikh, 2013, Action versus inaction: anticipated affect in the theory of planned behavior in: Journal of Applied Social Psychology, 43(1), 155-162 en B. Tiggelaar en I. Ajzen: 'meer kennis leidt niet tot beter gedrag', in MT Magazine, 7.

42 H. Paris, verkeerspsycholoog Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Een aanvullend engagement voor meer verkeersveiligheid in Vlaanderen, bijdrage aan het Vlaams Congres Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven, 36 slides. Via de website: <http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/> kan u alle individuele bijdragen van alle individuele sprekers aan dit interessante congres nalezen.




overmoed hieraan ten grondslag. Door bijvoorbeeld sneller te rijden om tijdig op een afspraak te geraken, denkt een chauffeur vaak ten onrechte een aanzienlijke tijdswinst te kunnen boeken. Vaak met alle gevolgen van dien voor zijn veiligheid en die van de andere weggebruikers. Op de tweede plaats spelen volgens Paris vaak **tegenstrijdige motieven** mee. Zo is er het voorbeeld van de werkende moeder of vader die zich 's avonds op een draffe naar de crèche of naschoolse opvang moet reppen. Op de derde plaats is er vaak sprake van een **overwicht aan kortetermijneffecten**. Een chauffeur die nog snel denkt een vrachtwagen te kunnen inhalen, maakt in de praktijk wel vaker een inschattingsfout. Tot slot is ook de **invloed van de sociale context** vaak een ondermijner van correct en verantwoordelijk verkeersgedrag. Afleiding en groepsdruk mogen niet worden onderschat. 'Waarom moet ik immers stoppen voor een rood licht als alle andere weggebruikers het ook negeren?' zo luidt de vaak gehoorde verzuchting. Kortom, als we de verkeersveiligheid positief willen beïnvloeden moeten we behalve op verkeerskundige kennis vooral ook een beroep doen op enkele basisinzichten uit de gedragseconomie, de (sociale) psychologie en de communicatie⁴³.

Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat zowat 95% van ons gedrag automatisch gebeurt. Amper 5% is het gevolg van weloverwogen keuzes⁴⁴. Verkeersgedrag is routinegedrag bij uitstek. Alles begint dus bij een goede (rij)opleiding en aanleren van juiste, verkeersveilige routines. Als de basisprogrammatie fout zit, wordt bijsturen moeilijker, maar uiteraard niet onmogelijk. In elk geval, geen optimale gedragsbeïnvloeding zonder voorafgaande grondige analyse. Zo niet blijft de effectiviteit van

43 Christine Swankhuisen, Gedragkennis past in de gereedschapskist van verkeerskundigen, bijdrage aan het Vlaams Congres Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven. Bijdrage aan het Jaarboek Verkeersveiligheid 2015, p. 12-15.
<http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%202-1.pdf>, Schuttelaer & Partners, "Helpt Nudgen bij een gezonde en duurzame keuze?", Den Haag; Dolan P., M. Hallsworth, D. Halpern, D. King, R. Metcalfe en I. Vlaev (2012), Influencing behavior. The mindspace way, Journal of Economic Psychology, vol. 33, 99. 264-277; Tiemeijer, W.L., C.A. Thomas en H.M. Prast (red), 2009, *De menselijke beslisser. Over de psychologie van keuze en gedrag*, Den Haag/Amsterdam, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid/ Amsterdam University Press. 328 p.

44 Christine Swankhuisen, o.c., p. 12.




campagnes en strategieën om de gewenste gedragswijziging te realiseren of af te dwingen ondermaats. Helmut Paris, verkeerspsycholoog van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling beleid en verkeersveiligheid, onderscheidt in dat verband **verschillende invalshoeken voor gedragsbeïnvloeding**. Ze kunnen individu-, groeps- of populatiegericht zijn, sociaal-cognitief of sociaal-ecologisch en tot slot thema- of settingsgericht. In een volgende fase van effectieve gedragsbeïnvloeding refereert hij aan drie soorten interventies namelijk voorlichting, voorzieningen en voorschriften die respectievelijk beantwoorden aan de drie E's: Education, Engineering en Enforcement⁴⁵. Een goed samenspel van deze drie factoren vormt de basis van het 'beleidsconcept netwerkvorming' en zorgt op termijn voor onder meer een hogere kwaliteit van de besluitvormingsprocessen, een gewijzigde ingesteldheid/attitude van beleidsactoren en verkeersdeelnemers en veiliger omgevingsfactoren voor de verkeersdeelnemer⁴⁶.

Priming. Zo noemen psychologen de manier waarop tekst, beelden geluiden of geuren of een combinatie van dat alles ons gedrag onbewust beïnvloeden. Niet voor niets is het een concept dat ook in de (online) marketingwereld en onze consumptiemaatschappij heel wat toepassingen kent en in het verleden aanleiding gaf tot enkele boeiende experimenten⁴⁷. Verkeerskundigen en mobiliteitsexperts maken er dan ook dankbaar gebruik van tijdens de uitwerking van bewustwordingscampagnes over te snel rijden, alcoholgebruik, gordeldracht en mobiel bellen achter het stuur. De wetenschap dat informatie over (verkeerskundige) onderwerpen die ons emotioneel raken doorgaans beter doordringen, biedt in de praktijk

45 G. Scheerder, S. Van den Broucke, H. Saan, *Projecten voor Gezondheidspromotie. Een handleiding voor kwaliteitsvol werken*, Garant, 2003, 211 p.

46 H. Paris, *o.c.*, slides 20-31.

47 <https://bakermen.com/blog/1839/priming-online-marketing.html>




kansen voor communicatie en maakt mensen, dankzij herkenning en herinnering, ontvankelijker voor de boodschap die erachter schuilt⁴⁸.

Maar ook '**nudging**', een wetenschappelijk onderbouwde manier die mensen helpt om gezonde, bewustere keuzes te maken, is sterk in opmars. De nudging-strategie, oorspronkelijk uitgedacht door Richard Thaler en Cass Sunstein in hun boek 'Nudge', wil door subtiele beïnvloeding het verantwoordelijkheidsbesef van burgers meer aanscherpen en versterken, en hen mobiliseren om juist te kiezen. Door hen goed te informeren over alle mogelijkheden en het gevoel te geven dat ze zelf autonoom weloverwogen kiezen, hopen ze op termijn ook die keuzemogelijkheid te kunnen beïnvloeden. Ook in ons land vindt het fenomeen sinds kort ingang in de politiek. Beleidsmakers zijn er zich meer en meer van bewust dat zich verdiepen in menselijk keuzegedrag erg belangrijk is om op termijn hun beleidstheorieën en –keuzes met succes ingang te doen vinden⁴⁹.

Op de derde en laatste plaats kunnen we de '**theory of planned behaviour**' van Icek Ajzen, één van de meest verspreide theorieën op het vlak van menselijk gedrag en gedragsverandering ook erg nuttig toepassen op bepaald verkeersonveilig gedrag. Hierin onderscheiden we drie belangrijke niveaus. Allereerst moeten we ons afvragen wat ons gedrag ons oplevert op individueel vlak. Het antwoord op die vraag bepaalt in grote mate onze houding of attitude over dat gedrag. Ten tweede hechten we veel waarde aan wat andere mensen uit onze omgeving van ons gedrag vinden. Op dit niveau speelt de norm die we koppelen aan het gedrag een belangrijke rol. Op de derde en laatste plaats

48 Christine Swankhuisen, *o.c.*, p.12.

49 F. Saeyns, *Conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende de Introductie van Nudging in Vlaanderen*, http://www.openvld.be/library/1/files/5157_conceptnota_over_de_introductie_van_nudging_in_vlaanderen.pdf, 32 p.



moeten we ons afvragen of we het gedrag ook zelf kunnen uitvoeren dan wel zonder veel problemen kunnen nalaten of uitstellen⁵⁰.

Als we die drie inzichten projecteren op mobiliteit en verkeer blijft de centrale vraag hoe we bv. bestuurders kunnen ontraden of beter afleren om te rijden onder invloed en hen aanzetten om zich consequent aan de snelheidsbeperkingen te houden. Bijkomend: hoe overtuigen we hen ervan dat gsm-gebruik achter het stuur⁵¹ aanzienlijke risico's inhoudt en gordeldracht in het verkeer een vanzelfsprekendheid moet zijn. Goede verkeerscampagnes (Graag traag in onze straat, in functie van specifieke doelgroepen en met een duidelijke boodschap) en verkeerseducatie (op school via educatief materiaal, de organisatie van een Grote Verkeerstoets, Infopunt verkeersveilige schoolomgeving, aangepaste website, PRED-weekend⁵² en dagen veilig motorrijden,...) om het gedrag van mensen te beïnvloeden, houden rekening met al die inzichten en achterliggende caveats.

Gedragverandering begint bovendien met de keuze en de afweging voor het type vervoer dat op dat moment het meest geschikt is (Wijs op weg: integrale benadering van de rijopleiding, Fietsdag voor werknemers, autovrije zondagen, uitbreiding van het autodelen,...).

Helaas blijft het bijzonder moeilijk om een helder en eenduidig zicht te krijgen op de effectiviteit van doorgedreven preventie en sensibilisering in de zin van reële, blijvende gedragsbeïnvloeding. Dergelijke gegevens vinden we zelden terug in de uitgevoerde metingen. Ze zijn ook moeilijk te meten. En toch blijven ze cruciaal.

50 G. Tertoolen, *Hoe dringen we smartphonegebruik in het verkeer terug?* In: *Jaarboek Verkeersveiligheid 2015: Verkeersgedrag beïnvloeden: hoe creatief kunnen we zijn?*, p 20-22 naar aanleiding van het dertiende Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat plaatsvond op 17 maart 2015 in Leuven. Het is een initiatief van het VSV en het Steunpunt Verkeersveiligheid en kwam tot stand met de steun van de Vlaamse overheid.

51 *Ibid.*

52 Preventie door Educatie van Weekendongevallen.



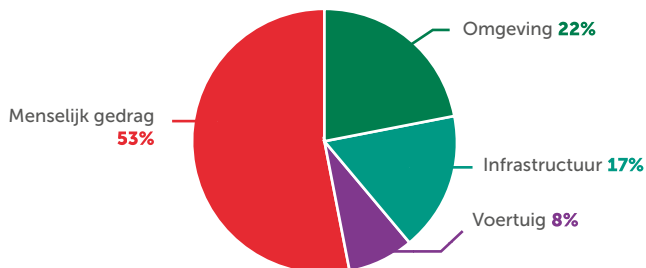
...of ligt het vooral aan het brede mobiliteitsbeleid?

Uit een studie die focust op het aantal dodelijke ongevallen op Belgische autosnelwegen in de periode 2009-2013 blijkt dat hoewel slechts 7% van die ongevallen plaatsvond op dat type weg, de ernstscore van die letselongevallen aanzienlijk hoger ligt dan op andere wegcategorieën (35 doden op een totaal van 1 000 letselongevallen)⁵³. Een blik op de ongevalsfactoren die zowel menselijk, voertuig-, omgevings- als infrastructuurgerelateerd kunnen zijn, leert dat in de praktijk iets meer dan de helft van alle ongevalsfactoren betrekking hebben op falend menselijk gedrag⁵⁴. In maar liefst 98,5% van de ongevallen is er sprake van een interactie van een voertuig-, omgevings- of infrastructuurfactor met minstens één menselijke factor. Controleverlies komt daarbij het vaakst voor (27,5%) maar ook psychologische factoren zoals afleiding en onoplettendheid zijn goed voor ruim 24,1% van alle ongevallen. Risicovol gedrag (4%) zoals overdreven en onaangepaste snelheid en het negeren van de verkeerstekens (9,3%) en factoren in verband met de innerlijke toestand (17,6%) komen ook relatief vaak voor. Tot slot zijn ook rijden onder invloed van alcohol (7,9%), een gebrek aan rijervaring (5,2%) en fysieke factoren (4,4%) zoals ziekte vaak boosdoeners in het verkeer.

53 F. Sloomans, *De menselijke factor bij dodelijke ongevallen op de autosnelwegen*, In: *Jaarboek Verkeersveiligheid 2015: Verkeersgedrag beïnvloeden: hoe creatief kunnen we zijn?*, p.32-35.

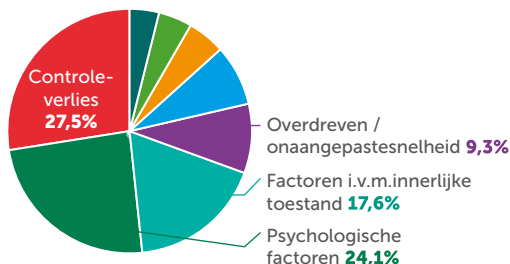
54 H. Paris, *o.c.*, slides 20-31.

Aandeel van verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op snelwegen (2009-2013) Bron: BIVV, Doden op de snelweg, 2014



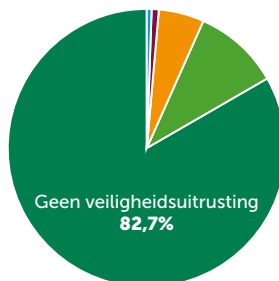
Menselijke factoren

- Ander risicogedrag **4%**
- Fysieke factoren **4,4%**
- Gebrek aan ervaring **5,2%**
- Rijden onder invloed van alcohol en drugs **7,9%**

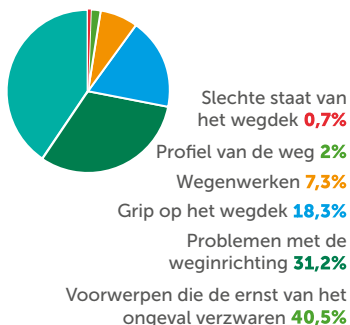


Voertuiggerelateerde factoren

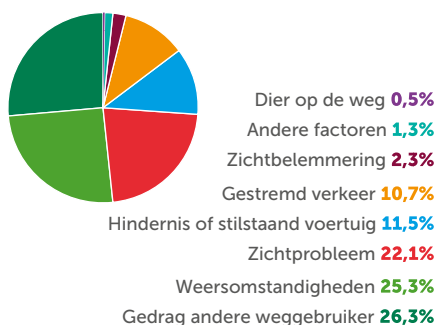
- Zichtbelemmering **0,8%**
- Interfererend gedrag passagier **0,8%**
- Mechanisch defect **5,2%**
- Probleem met de banden **7,9%**



Infrastructuurgerichte factoren



Omgevingsgerelateerde factoren




6.4. Een pleidooi voor een mentaliteitswijziging en aangepaste weginfrastructuur die gewenst gedrag stimuleren

Als we het echt menen met verkeersveiligheid en verkeersveilig gedrag dan moeten we het zo snel als mogelijk en radicaal over een andere boeg gooien. Daarover zijn de meeste verkeersexperten het al een tijd eens. Zweden, gidsland bewijst dat het kan⁵⁵. Als we dat doen, zou ook de impact op ons gedrag op termijn veel tastbaarder zijn. Zo is mobiliteitsexpert Kris Peeters ervan overtuigd dat er 'fundamentele fouten in ons mobiliteitsregime zitten'. Hij pleit overtuigend voor een modal shift, een doelstelling waarnaar ook vele beleidsmakers streven al blijven consequente keuzes veelal achter. Bovendien bevestigt de huidige aanpak van sensibilisering en educatie volgens hem eerder de disciplinerende dan de emanciperende benadering⁵⁶. Een rechtstreeks gevolg daarvan is dat de huidige themacampagnes vooral inzoomen op zogenaamde risicolopers (kwetsbare weggebruikers zoals kinderen, jongeren en ouderen) en veel minder op weggebruikers die volgens de statistieken de meeste en grootste risico's creëren (zoals volwassenen en autobestuurders vanaf pakweg 35 tot begin 40 en van 55 tot 64 jaar). Overigens, met onze WODCA-controles doen we dat ook, al merken we dat verhoudingsgewijs veel meer 40- tot 55-jarigen dan jongeren tegen de lamp lopen omdat ze dronken rijden. Vooral jongeren, hun eigen kinderen dus, zijn daar het slachtoffer van!

De oplossing voor die kentering schuilt volgens Peeters in een mindshift. Volgens Peeters moeten we het design en de productie van vooral

55 *Knack*, nr. 44 van 28 oktober 2015, *50% minder doden: het Zweedse verkeerswonder. Mensen gedragen zich als idioten. Stem daar je stratenplan op af*, p. 30-34.

56 *Hoe creatief mogen we zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren?* In: *Jaarboek Verkeersveiligheid 2015: Verkeersgedrag beïnvloeden: hoe creatief kunnen we zijn?*, p. 15-17.



gemotoriseerde voertuigen meer afstemmen op de regels, voorschriften en beperkingen van het huidige verkeersbeleid. Of nog, wat heeft het voor zin om auto's te ontwerpen die hogere snelheden kunnen halen dan de maximaal toegelaten? Een geïntegreerd snelheidsmanagement dat zowel inspeelt op de omgeving, het voertuig en het gedrag en rekening houdt met de weggebruikers kan daar toe bijdragen⁵⁷. Tegelijk pleit hij overtuigend voor een intelligente weginfrastructuur die het juiste verkeersgedrag maximaal en als vanzelfsprekend afdwingt ook van fietsers en voetgangers.

In een volgebouwd Vlaanderen is dat niet vanzelfsprekend, maar dat is en was in Zweden net zo. En daar lukt het wel. 90% negeert een zone 30. 'Welnu, richt de weg dan zo in dat 30 km/uur rijden als het ware logisch wordt. En wees realistisch, een zone 30 in een schoolomgeving invoeren op drukke verkeersassen die als vanzelf uitnodigen om sneller te rijden roept niet enkel vragen op inzake doorstroming van het doorgaande verkeer, creëert een vals gevoel van veiligheid en dreigt het gevaar voor fietsers en voetgangers eerder te vergroten dan te beperken", aldus Kris Peeters.

Deze visie zou ik nuanceren. Moet de veiligheid niet primeren op doorstroming als kinderen zich naar school begeven of weer huiswaarts keren? Ongeacht het type of de functie van de weg kan de keuze tussen veiligheid of doorstroming pragmatisch worden opgelost. De zogenaamde variabele zone 30 die ondertussen erg vertrouwd is, laat dit immers makkelijk toe. Even technisch, de variabele zone 30 wordt aangegeven door twee verkeersborden: het klassieke driehoekige verkeersbord dat de nabijheid van een school aangeeft (A23) bovenaan, en een zone 30 verkeersbord (F4a) dat oplicht op welbepaalde tijdstippen, onderaan. Zo geldt de snelheidsbeperking binnen zone 30 alleen wanneer er zich kinderen in de schoolomgeving bevinden (relatief kort vóór, na de schooltijd en vóór en na aansluitende buitenschoolse activiteiten).

57 S. Vlassenroot, W. Vandenbergh, J. De Mol, *Snelheidsmanagement en snelheidsbeheer*, Literatuurstudie, RA-MOW-2008-006, Onderzoekslijn duurzame mobiliteit, <http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/sites/default/files/RA-MOW-2008-006.pdf>, 71 p.



Zijn er geen schoolkinderen in de buurt, dan geldt de zone 30 niet langer en primeert de doorstroming. Het beste van twee opties. Een veilige schoolomgeving afdwingen, veronderstelt bovendien dat de verkeerslichten, zeker op gewestwegen, beter worden ingeplant. Ook hier primeert de veiligheid. En dat betekent: rekening houden met de plaatsen waar kinderen/jongeren de weg gewoonlijk oversteken. Het ongewenste want gevaarlijke alternatief laat zich raden: (roekeloos) oversteekgedrag op vaak erg gevaarlijke plaatsen.'

Van een competitieve en vooral uitdagende verkeersdeelname raken we allicht niet verlost en dus doen we er beter aan, aldus Kris Peeters, verkeersdeelnemers te benaderen zoals ze/we zijn: 'homo ludens' of 'spelende mensen'. Zo kan worden ingespeeld op gezonde kicks die van anticiperend in plaats van defensief rijden de norm maken. Zo is gewenst gedrag in het verkeer niet langer saai, voorspelbaar en voor mietjes maar leuker en aantrekkelijker dan de ongewenste en vaak risicovolle variant. Willen we dus een echte verandering in ons verkeersveiligheidsbeleid teweegbrengen, dan zullen minimale kunstgrepen niet volstaan, aldus Peeters. Ons denkbeeld als weggebruikers resoluut omgooien en zo 'evolueren van een risico- naar een veiligheidscultuur waar veiligheid niet langer facultatief is maar het uitgangspunt wordt⁵⁸, met minder lukt het niet. Ik sluit me heel graag aan bij die wijze woorden.



58 *Ibid.*




7. Hoe kunnen we onze weginfrastructuur veiliger inrichten?



Menselijk gedrag is meestal de doorslaggevende factor bij verkeersongevallen. Maar er is meer. Vaak worden onze reacties in het verkeer ook gestuurd door de invloed van andere, externe factoren zoals de weersvoorspellingen, de staat van ons voertuig (defect of slecht onderhouden, al is ook dat vaak te wijten aan gedrag en een menselijke fout) of het ontbreken van of slechte verkeersinfrastructuur.

7.1. Preventie en infrastructuurwinst door de leesbaarheid van het openbaar domein te bevorderen en enkele andere verkeerskundige principes

Infrastructuur heeft een significante impact op menselijk gedrag en bijgevolg ook op het ongevalsrisico. Volgens de Vlaamse overheid zouden de weginfrastructuur en de omgeving slechts voor 10 à 30% aan de basis liggen van ongevallen. Menselijk gedrag ligt voor 75 à 95% aan de basis van ongevallen, aldus de Vlaamse overheid. Deze cijfers houden ten onrechte geen rekening met menselijk gedrag dat mede het gevolg is van onaangepaste weginfrastructuur. Weginfrastructuur die haast automatisch aanzet tot onwenselijk verkeersgedrag. In de categorie "menselijk gedrag"



wordt bovendien vaak een onderscheid gemaakt tussen opzettelijke fouten en vergissingen⁵⁹.

Menselijke vergissingen houden vooral verband met het wegontwerp en de snelheidslimiet. In het bijzonder ook de gebrekkige leesbaarheid van de wegen wordt nog al te vaak als een belangrijk pijnpunt ervaren. Dat komt omdat de individuele perceptie van de infrastructuur – juist doordat die interpretatie niet eenduidig is- niet voor alle bestuurders dezelfde is. Het komt er dus op aan om het wegontwerp, het -meubilair en de -omgeving maximaal af te stemmen op het beoogde gebruik zodat verkeersveiligheid een inherent onderdeel wordt van het wegverkeerssysteem.


De infrastructuur wordt hier best ook voortdurend op getoetst: zo blijft de vraag of de infrastructuur nog steeds het gewenste verkeersgedrag afdwingt. Elk mobiliteitsplan, elk inrichtingsplan m.b.t. openbare verkeersinfrastructuur moet dit principe als uitgangspunt hanteren. Dat kan door voldoende beveiligingsmechanismen en principes voor vlot verkeer (ontvlechten, verantwoord mengen van verschillende vervoersmodi,...) te koppelen aan een go for zero-beleid.

Zowel de nationale, regionale en lokale overheden⁶⁰ maken zich deze manier van werken en denken best eigen. Ambitieuze Europese, nationale, regionale en lokale doelstellingen - go for zero op alle niveaus - en doorgedreven benchmarks kunnen alvast de focus scherp houden.

Aandacht voor de verkeersveiligheid varieert wel per planniveau. Zo wordt in de praktijk een onderscheid gemaakt tussen het 1) structuur- (ordering), 2) het locatie- (keuze van vervoerswijze, en 3) het

59 J. Willems, *Infrastructuur en verkeersveiligheid: stapsgewijs naar een performant veilige verkeersinfrastructuur, Geïntegreerde aanpak van verkeers- en mobiliteitsproblemen, Hogeschool voor Verkeerskunde*, http://www.vsv.be/sites/default/files/2_deel_4_geintegreerde_aanpak_1.pdf

60 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/infrastructure/index_nl.htm



inrichtingsniveau (dat de uitwerking van aangepaste verkeersinfrastructuur tot doel heeft (rotondes, veilige oversteekplaatsen,...)).

Een inmiddels vertrouwd begrip bij de slimme uitwerking van het mobiliteitsbeleid dat ook de Provincie Antwerpen, in navolging van de Vlaamse overheid, zoveel mogelijk promoot is het STOP-principe⁶¹. Zoveel mogelijk Stappen, Trappen, het Openbaar vervoer gebruiken en pas in laatste instantie de Personenwagen inzetten is daarbij de doelstelling. De focus ligt op de zachte mobiliteit die in een aantal gevallen ook verkeerssturend kan werken. Het principe formuleren is één zaak, er consequent en systematisch naar handelen blijkt weer helaas weerbarstiger.

Voorstel 8: Een snellere en efficiëntere aanpak van verkeersonveilige plaatsen, de zogenaamde 'zwarte punten' op zowel gewest- en gemeentewegen door middel van snelle, zo nodig tijdige, maar op termijn structurele verkeersmaatregelen met prioritaire aandacht voor conflictvrije kruispunten.

Zo moeten fietsers en voetgangers voldoende ruimte hebben om veilig over te steken alvorens het gemotoriseerd verkeer groen licht krijgt. Voetgangers en fietsers moeten met andere woorden de weg volledig overgestoken zijn dan wel hiermee ver genoeg gevorderd zijn, zodat ze zichtbaar zijn en blijven voor bestuurders.

61 Decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid (20-3-2009).<http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/duurzame-mobiliteit>

7.2. Zelfverklarende wegen wijzen de weg

"Mensen gedragen zich als idioten. Stem daar je stratenplan op af"⁶². Terecht hanteren verkeerskundigen en mobiliteitsexperts het concept van de zelfverklarende weg bij de inrichting van weginfrastructuur. (Nieuwe Wegen, kruispunten en bijkomende verkeerstechnische voorzieningen moeten als het ware zelfverklarend en eenduidig zijn en mogen geen of slechts minimaal aanleiding geven tot vergissingen en een foute interpretatie door bestuurders⁶³. Zo ver zijn we helaas nog lang niet. Elke nieuwe weginfrastructuur of kunstwerk zou minstens aan dit criterium moeten voldoen.

Ook buitenlandse – veelal Scandinavische – voorbeelden inzake alcohol (het Road Safety Program van Finland, ferryboten waarvan slagbomen niet opengaan in geval de bestuurder teveel gedronken heeft in Zweden...) sluiten hier mutatis mutandis bij aan⁶⁴.

62 *Knack*, nr. 44, 28 oktober 2015.

63 *Handboek vergevingsgezinde wegen*, Agentschap Wegen en Verkeer, *Expertise Verkeer en Telematica*, 2014, 65p. http://wegenenverkeer.be/sites/awv/files/docs/Vergevingsgezinde_wegen.pdf <http://www.uhasselt.be/Documents/IMOB/Projectsheets%20rijsimulator/Zelfverklarende-wegen.pdf>

64 U. Meesmann en M. Rossi, *Wat leren ons buitenlandse goede praktijken om het rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan?* <http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%203-6.pdf>, bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven.




7.3. Nieuwe technologieën en ontwikkelingen en hun impact op verkeersveiligheid

Ook de technologische vernieuwing van de voertuigen en van de ingebouwde veiligheidssystemen gaat gelukkig razendsnel, maar nooit snel genoeg. Nieuwere technologieën scheppen immers nieuwe, bijkomende mogelijkheden om het gewenste verkeersgedrag af te dwingen en niet af te wachten. Als steeds zijn er zowel risico's als uitdagingen aan verbonden. Technologisch raakt het in elk geval mogelijk dat auto's gewoon niet sneller kunnen rijden dan de maximaal toegelaten snelheid⁶⁵ en automatisch remmen of veilig uitwijken wanneer een hindernis de weg kruist of dreigt te kruisen. Ook kunnen systemen worden ingebouwd die het mogelijk maken dat auto's zelfs niet vertrekken als de bestuurder onder invloed blijkt⁶⁶.

Maar nieuwe mogelijkheden en systemen impliceren ook nieuwe dilemma's, zoals hoe moeten wagens worden geprogrammeerd in de hypothese dat ze voor de (mogelijk onwaarschijnlijke, maar toch) keuze staan of de wagen moet inrijden op een groepje mensen dan wel uitwijken op gevaar van het eigen leven van de bestuurder, wanneer veilig stoppen totaal uitgesloten is? Hoe vermijden we dat de nieuwe computers op wielen, die wagens steeds meer aan het worden zijn, worden gehackt

65 In de categorie snelheidsbeperkende maatregelen zouden auto's die uitgerust zijn met automatische remsystemen zo'n 27% van de ongevallen door overdreven en onaangepaste snelheid kunnen voorkomen. Nieuwe auto's zijn doorgaans ook uitgerust met een emergency braking system of een blind spot detectiesysteem. Het eerste systeem staat bekend als een noodremsysteem dat in drie varianten bestaat en waarschuwt of zelf kan ingrijpen om een aanrijding te voorkomen of ze alleszins te verzachten. Het is zowel toepasbaar in de stad als buiten de bebouwde kom. De blind spot detectie is een sensor die zowel visueel, auditief als tactisch de bestuurder van een voertuig waarschuwt voor naderende voertuigen en ook de afstanden van de eigen wagen monitort ten opzichte van het omliggende verkeer. In bepaalde gevallen kan het worden uitgebreid met een 'Cross Traffic Alert', dat bestuurders waarschuwt als ze een parkeer garage uitrijden.

66 Zie ook *Knack*, nr. 44, 28 oktober 2015, p. 33-34.



en worden omgeturnd tot moordmachines met een machteloze chauffeur in plaats van een veilig vervoersmiddel? Dilemma's om op te lossen, zonder de kinderen met het badwater weg te gooien.

Ook enkele nieuwe vervoersmodi houden nieuwe veiligheidsrisico's in. Dat is m.n. het geval voor de oprukkende e-bike. Nooit eerder gebeurde er zoveel en zulke ernstige fietsongevallen. Vooral bij senioren zijn ze bijzonder populair. Velen winnen godzijdank hun mobiliteit terug dankzij de e-bike. Waar velen niet of amper bij stilstaan zijn de gemiddeld veel hogere snelheden dan die van de doorsnee fietser die je ermee kan halen. Specifieke deskundig geleide fietslessen⁶⁷, lijken stilaan aangewezen.

Hoewel niet echt infrastructuurgerelateerd heeft volgend "laaghangend fruit" enigermate te maken met een optimaler gebruik van de weginfrastructuur door een betere zichtbaarheid. Recent toonde het BIVV met robuust cijfermateriaal aan dat de overschakeling van zomer- naar winteruur tot meer en ernstigere ongevallen leidt. Vooral het aantal zware ongevallen met voetgangers die zich onvoldoende zichtbaar op de weg begeven, zou met 53% stijgen⁶⁸.

67 <http://www.ebikerijschool.be/#!contact/c1d94> Zie hiervoor ook de specifieke opleidingen voor e-bike van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Uit een Nederlandse dieptestudie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt bovendien dat maar liefst 80% van de ernstige verkeersgewonden onder de fietsers in Nederland valt bij een ongeval waarbij er geen motorvoertuig betrokken is. Vooral ouderen (50-plussers) hebben het grootste risico om als fietser ernstig gewond te raken bij dergelijke verkeersongevallen. Zowel mannen als vrouwen lopen daarbij evenveel risico en circa een derde van hen ofwel 39% fietste op een elektrische fiets. R. Davidse et alii, Fietsongevallen van 50-plussers: hoe ontstaan ze en wat kunnen we eraan doen? <http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%206-2.pdf>, bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven. Voor de uitgebreide studie zie: <http://www.swov.nl/rapport/R-2014-03.pdf>.

68 Vroeger donker? Zorg voor een klare kijk! Hoger ongevalsrisico voor voetgangers in donkere avondspits, persbericht BIVV, http://bivv.be/frontend/files/press_releases/vroeger-donker-zorg-voor-een-klare-kijk.pdf en Wintertijd leidt tot meer ongevallen, http://www.gva.be/cnt/dmf20151023_01934551/bivv-wintertijd-leidt-tot-meer-ongevallen




Welnu, als we er samen in slagen om één miljoen handtekeningen te verzamelen in zeven EU-lidstaten, dan komt de **afschaffing van het verkeersonveilige winteruur op de Europese agenda (Voorstel 9)**.

Uiteraard zal die maatregel de verkeersonveiligheid niet oplossen, geen dronken of te snel rijdende bestuurders van de baan houden, maar zelfs al leidt het tot één verkeersslachtoffer minder, dan is het de moeite waard. Misschien kan het een goed excuus zijn om een extra reis te plannen binnen de EU en er mensen aan te spreken over verkeersonveiligheid. Eén miljoen handtekeningen verzamelen in zeven EU-lidstaten biedt immers evenveel kansen om te sensibiliseren en te benadrukken dat overdreven snelheid, sturen onder invloed en verkeersonveilig gedrag mensenlevens kost en/of verwoest. Wil niet iedereen, in de donkerste tijd van het jaar de eindejaarsfeesten ingaan zonder te moeten rouwen om overleden of zwaargewonde gezins- of familieleden?






8. Naar een doorgedreven en consequente handhaving



Verkeerscriminaliteit is zware criminaliteit. Laten we daarvan uitgaan. Jaarlijks sterven meer mensen in het verkeer dan door gemeenrechtelijke misdrijven als moord en doodslag. Voor alle duidelijkheid: het zou verschrikkelijk zijn mochten moord en doodslag even frequent voorkomen als dodelijke verkeersongelukken. Anderdeels, waarom leidt een dode door moord en doodslag- afrekeningen in misdaadmilieus eventueel uitgezonderd- kennelijk tot veel grotere maatschappelijke verontwaardiging dan het veroorzaken van een dodelijk ongeval? Beschouwen we verkeersdoden als collaterale schade van gewenst of minstens stevig ingeburgerd maatschappelijk gedrag? Is dat de prijs die we (willen) betalen voor onze vrijheid om de auto te gebruiken waar en wanneer wij dat willen en – voor sommigen- hoe ze willen, ongeacht de immense schade en het onnoemelijk menselijk leed dat ze anderen berokkenen? ...

Verkeersovertredingen voorkomen, toezicht houden op inbreuken en overtredingen op de verkeerswet en zorgen voor een gepaste straf voor wie zich niet aan de regels houdt: dat is waar het in de



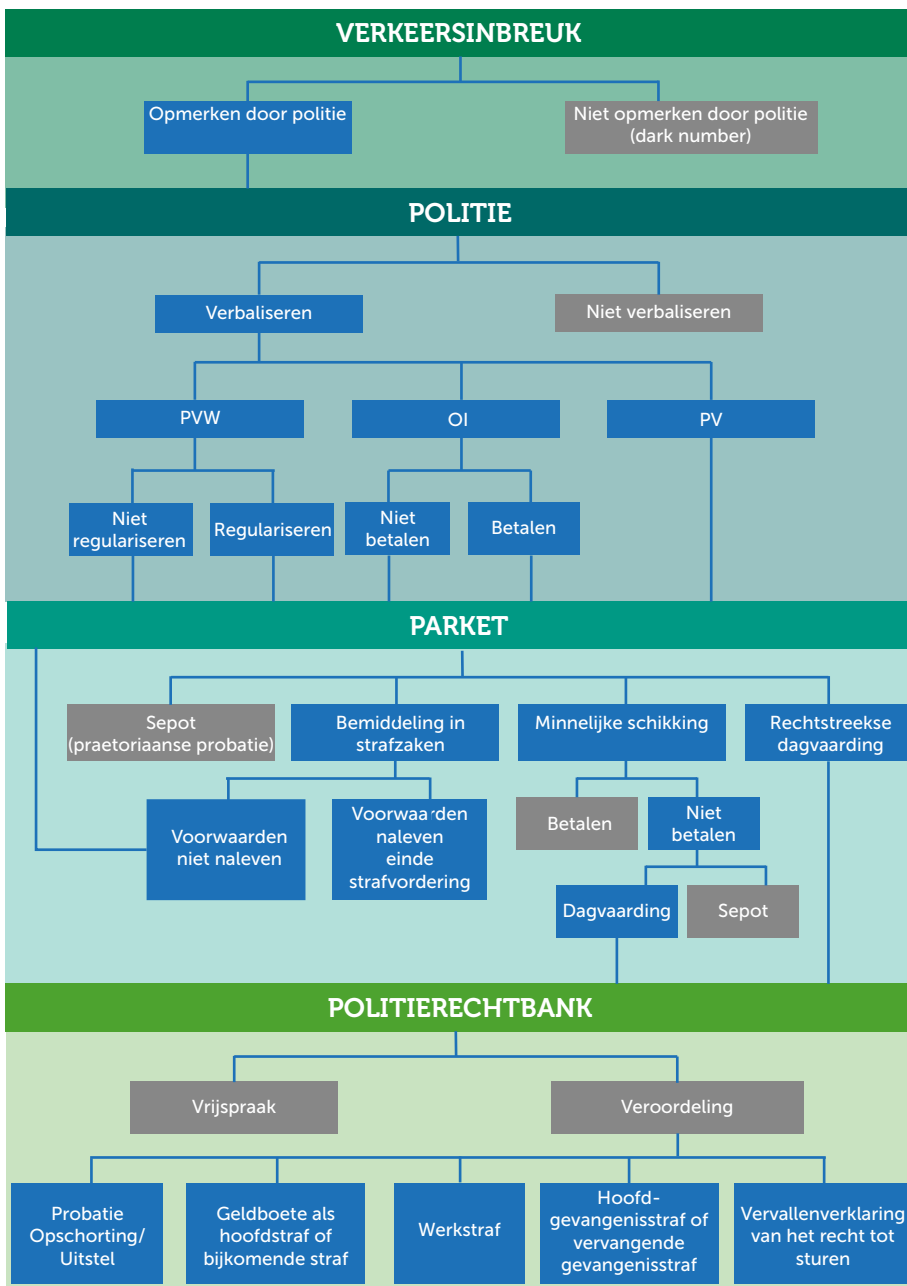
verkeershandhaving om draait. Of nog, handhaving betreft "het geheel van maatregelen en middelen bedoeld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat verkeersregels worden overtreden. Deze maatregelen hebben te maken met verkeerstoezicht (politie), vervolging (parket) en bestraffing (rechtbank)"⁶⁹. Onder verkeershandhaving ressorteert dus "het totale proces van strafrechtelijke middelen, politietoezicht, juridische afhandelingsprocedures en feitelijke bestraffing, met als doel dat weggebruikers zich veilig en conform de bedoelingen van wet- en regelgeving gedragen. Idealiter maakt verkeershandhaving ook deel uit van een integrale aanpak van verkeersonveiligheid waarbij maatregelen op het terrein van Engineering, Education en Enforcement elkaar onderling aanvullen of versterken. Fouten, vergeetachtigheden en uitglijders kunnen beter door veranderingen in de infrastructuur gecorrigeerd worden"⁷⁰.

In Vlaanderen bestaat een breed draagvlak voor een nadrukkelijk handhavingsbeleid aldus het Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013⁷¹. Er zijn overigens redenen te over om verkeerscriminaliteit niet anders te benaderen en te behandelen als gemeenrechtelijk criminaliteit. Onderstaande figuur geeft het vaststellingsbeleid van de politie, het vervolgingsbeleid van het parket en het bestraffingsbeleid van de rechtbank in geval van overtredingen (de verschillende schakels uit de keten) schematisch weer.

69 Adriaensen, M. & Vlamincq, F. (2009), *Kwaliteitshandboek politionele verkeershandhaving*, BIVV, Brussel. http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/R2015S02NL_Stat_Rapport_2014_Handhaving.pdf en http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Dossiers%20thematiques_Themadossiers/Themadossier_3_Handhaving.pdf

70 Adriaensen, M., Kluppels, L. & Goldenbeld, C., (2015), *Themadossier verkeersveiligheid nr. 3 Handhaving Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid-Kenniscentrum Verkeersveiligheid*, 33p.

71 Carpentier A., Schoeters A., Nuyttens N., Declercq K. & Hermans E. (2014), *Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid*, p. 118.





8.1. Evidence based verkeershandhaving


Een optimale verkeershandhaving leidt tot een betere voorkoming en preventie en heeft finaal tot doel dat weggebruikers zich veilig gedragen in het verkeer zodat er geen doden of zwaargewonden meer vallen door het verkeer. Verkeershandhaving moet vooral ook een krachtig middel tot gedragsbeïnvloeding zijn dat ongewenst gedrag voorkomt of bestrijdt en het gewenst verkeersgedrag stimuleert of zelfs "uitlokt".

Gedragsbeïnvloeding is complex. Zowel voorlichting, aangepaste infrastructuur, nieuwe voertuigtechnologie als goede wetgeving en consequente handhaving, en meer nog een combinatie van dat alles spelen een doorslaggevende rol.

De achterliggende logica van doorgedreven en dus zinvolle handhaving en bij uitbreiding het nut van toezicht en straffen, wordt traditioneel verklaard door twee overheersende theorieën. Bij de instrumentele benadering, gestoeld op de klassieke afschrikkingstheorie, staat de angst voor straf centraal. Die angst fungeert tegelijkertijd als belangrijkste trigger om bepaald ongewenst (verkeers)gedrag te vermijden. De efficiëntie van de opgelegde straf wordt dan beoordeeld op basis van de vraag of strengheid ervan herhaling al dan niet voorkomt of uitstelt.

De *normeringstheorie* doet een beroep op de zelfregulerende werking van de maatschappij en op de daarbij horende normen, waarden en het rechtsgevoel die burgers zich doorgaans eigen hebben gemaakt. Met het risico van het oplopen van een straf gaat ook een maatschappelijke afkeuring gepaard die een formele straf bovendien tot een psychologische straf maakt. Wie een verkeersovertreding begaat wordt daarvoor doorgaans niet alleen door een rechtbank veroordeeld maar ook door (een deel van) de gemeenschap. Sociale invloed is dus belangrijk.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid onderscheidt drie methodes: het 'naming and shaming'-principe (publicatie van de naam van de overtreder); het onmiddellijk signaleren van de overtreiding ("u rijdt




te snel!”,...) en het informeren van overtreders dat medeweggebruikers zich wel aan de regels houden.

Willen we de verkeershandhaving vooral doeltreffend en efficiënt houden, zo stelt het BIVV, dan moeten we ervoor zorgen dat ze aan een aantal voorwaarden voldoet. Volgende krachtlijnen zijn daarbij belangrijk: **1)** de aanvaardbaarheid en bekendheid van de gehanteerde regels (alleen op die manier leren weggebruikers immers het nut van de controles en geldende regelgeving inzien), **2)** een preventieve aanpak die primeert op een repressieve benadering en uitgaat van verkeersveiligheid in zijn meest brede betekenis, **3)** een voldoende hoge objectieve pakkans en daarmee gepaard gaand **4)** een gelijktijdige verhoging van de subjectieve pakkans. Voorts is ook **5)** de afstemming met een efficiënte communicatie belangrijk. Hierbij zijn zowel de zogenaamde actie- of handavingscommunicatie alsook de beleids- en interne communicatie van cruciaal belang. Twee bijkomende krachtlijnen van verkeershandhaving zijn respectievelijk **6)** de straffkans moet de pakkans volgen en **7)** controles en maatregelen moeten planmatig worden aangepakt⁷².

Vanzelfsprekend blijven goede vaststellingen door traditionele politiecontroles, cameratoezicht of trajectcontroles cruciaal om zowel de objectieve en subjectieve pakkans bij weggebruikers te verhogen. Effectief verkeerstoezicht op het meest risicovolle gedrag leidt immers tot een betere naleving van de snelheidslimieten, van wettelijke alcoholgrenzen en van de verplichte gordeldracht. Een veiliger verkeersgedrag resulteert bovendien in minder ongevallen. Minder ongevallen in minder slachtoffers. Hoe meer en beter wordt gecontroleerd, hoe beter de data, gegevens en statistieken waarmee we het gedrag van de verschillende weggebruikers (zowel naar leeftijd, geslacht,...) in kaart kunnen brengen. Hoe meer gegevens, hoe beter we kunnen begrijpen welke handavingsinstrumenten effectief zijn. Hoe beter het zicht op de effectiviteit van de handavingsinstrumenten, hoe gericht we kunnen controleren en doel(groep)gericht (kinderen, ouders, jongeren,

72 *Ibid.*, p. 11-14.



jongvolwassenen, 30 tot 65-ers en ouderen) we kunnen communiceren en sensibiliseren.

Hoe cruciaal deze info ook voor een doortastend handhavings- en dus verkeersveiligheidsbeleid is, bij politie en parket klinkt het steevast dat ze niet steeds over voldoende middelen en mankracht beschikken om het handhavingsbeleid ook effectief uit te voeren. Een frustrerende vaststelling met grote gevolgen.

8.1.1. Falende wetgeving op het terrein

De mismatch tussen de huidige verkeersrealiteit én de vaak starre, grotendeels achterhaalde Belgische verkeerswetgeving is een eerste pijnpunt. Sinds hun publicatie zijn de wegverkeerswet van 1968 en het verkeersreglement van 1975 al veelvuldig gewijzigd, aangepast en bijgestuurd tot een typisch Belgisch huis met veel koterijen en aanbouwen. De huidige reglementering consequent naleven en handhaven is bijgevolg een hele klus⁷³. Touring pleit daarom voor een juridisch waterdichte tekst met een heldere en handzame handleiding, zodat de geldende regelgeving voor iedereen duidelijk is. VAB is het daarmee eens en rekent erop dat er ook rekening wordt gehouden met nieuwe technologieën die best ook een plaats krijgen in het nieuwe verkeersreglement (zie o.a. e-bikes en high speed e-bikes).

8.1.2. Nood aan meer en betere technische handhavingsmiddelen voor de politie


Optimale technologische en technische middelen hebben ongetwijfeld een positieve invloed op de handhavings- en verwerkingscapaciteit van de politiediensten. Hoe groter de capaciteit, hoe groter de pakkans, hoe

⁷³ Zie ook Karin Genoe, gedelegeerd bestuurder van het BIVV in *De Tijd*, eerder geciteerd. Zij wordt hierin o.m. bijgetreden door Touring en VAB.

groter de nood aan capaciteit... De meest dringende noden op het terrein zijn allicht gekend, soms beproefd maar zeker meer dan gewenst:

- **Voorstel 10:** *Een mobiel werkstation (mobile office) waarmee de politie de administratie op het terrein afwerkt en cruciale opzoekingen onmiddellijk uitvoert (Rijksregister, DIV, ...).* De politiezones die ermee werken zijn alvast enthousiast over de efficiëntie en niet geheel onbelangrijk: de tijd- en kwaliteitswinst.
- **Voorstel 11:** *Mobiele betaalterminals die de administratieve afhandeling op het terrein vergemakkelijken.* Ze bieden het voordeel dat boetes, in het bijzonder ook van buitenlandse chauffeurs, onmiddellijk kunnen worden geïnd. Zo volgt de bestraffing onmiddellijk op de overtreding en krijgt een heus lik-op-stukbeleid tastbaar vorm. De administratie wordt tot een minimum beperkt en er moeten achteraf geen inspanningen meer worden geleverd om boetes in te vorderen, met extra capaciteitswinst tot gevolg.
- **Voorstel 12:** *Een geactualiseerde en ter plaatse door de politie te consulteren databank die toelaat om de wagen te koppelen aan een chauffeur, zodat ook bestuurders van bedrijfs- of leasingwagens niet langer buiten schot blijven⁷⁴.* In het land van de bedrijfswagen zou deze maatregel allerminst een overbodige luxe zijn.
- **Voorstel 13:** *Een betrouwbare, geactualiseerde en door de politie en justitie makkelijke te consulteren databank voor de controle op de rijbewijzen wordt dringender met de dag.* Recidivisten, zij die vervallen zijn van het recht tot sturen... komen dan niet langer weg zonder of met een te lichte sanctie. Zodra alle relevante informatie m.b.t. de staat van het rijbewijs of het gebrek daaraan beschikbaar is op het terrein, zal niet alleen de handhavingseffectiviteit maar ook de tijdswinst enorm zijn. Dankzij

74 *Snelheidsduivels in bedrijfswagens aangepakt:* http://www.standaard.be/cnt/dmf20150707_01765992, *De Standaard*, 07/07/2015.



een goede kruispuntbank rijbewijzen kunnen politie, parket en zetel meteen achterhalen of:

- het rijbewijs van de bestuurder niet werd ingetrokken voor een bepaalde periode, bijvoorbeeld na het afleggen van een positieve alcohol- of drugstest;
- de bestuurder rondrijdt tijdens een periode van verval op het recht van sturen, opgelegd door de Rechtbank;
- een bestuurder een mindervalidenkaart heeft en dus gebruik mag maken van de voorbehouden parkeerplaatsen dan wel daar onterecht gebruik van maakt;
- ...

Idealiter bevat de kruispuntbank ook een interface met gelijkaardige kruispuntbanken van de andere lidstaten van de Europese Unie. Buitenlandse chauffeurs moeten zich eveneens aan de regels houden en effectief gestraft kunnen worden als ze die met de voeten treden.

- **Voorstel 14: De snelle overgang van een papieren naar een elektronisch rijbewijs, bij voorkeur geïntegreerd in de ID-kaart voor alle bestuurders.** Zo kunnen alle rijbewijzen onmiddellijk worden uitgelezen en moet de intrekking van een rijbewijs niet langer fysiek en administratief gebeuren, maar kan worden overgaan tot een makkelijker te controleren 'digitale' intrekking. Fraudeurs en strafontlopers krijgen het op die manier een heel pak moeilijker.
- **Voorstel 15: Een performant registratiesysteem zou politiediensten toelaten om een informatiegestuurd verkeersbeleid uit te tekenen.** De software van de politiediensten (ISLP) maakt registratie van een groot aantal gegevens mogelijk. Helaas zijn de mogelijkheden om deze data ook te verrijken tot informatie op basis waarvan doelgerichte acties kunnen worden ondernomen erg beperkt. De opmaak van de rapporten op basis



van de gegevens uit ISLP gaat daardoor niet veel verder dan een loutere weergave van cijfermateriaal, zonder de noodzakelijke contextualisering of situatieschets. Maandelijkse rapporten die bovendien met enige vertraging worden overgemaakt aan de politiezones komen bovendien te laat. Kort op de bal spelen bij bepaalde fenomenen (bv. verhoogd aantal ongevallen n.a.v. wegwerkzaamheden; de wekelijkse afterwork-party op woensdagavond,...) blijft zo helaas onmogelijk.

- **Voorstel 16:** *Een gebruiksvriendelijk ademtesttoestel, dat een aantal functies combineert.* Het is minder onderhevig aan de weersomstandigheden, kan worden geïntegreerd met de resultaten van de sampling en de resultaten van de ademanalyse automatische overmaken aan ISLP.
- **Voorstel 17:** *Toestellen die een betrouwbare speekselanalyse de zware testbatterij (urine – en bloedonderzoek) na positieve speekseltest eindelijk overbodig maken.* De controle op rijden onder invloed van drugs zou eindelijk verder gaan dan het uitermate kleine topje van de spreekwoordelijke ijsberg. De capaciteitswinst zou meer dan aanzienlijk zijn.

- **Voorstel 18:** *Alle controlemiddelen en instrumenten moeten vanzelfsprekend ook voldoende beschikbaar zijn. Zolang de speekselanalyse op zich laat wachten moeten de zones minstens over voldoende speekseltests kunnen beschikken. Budgettaire beperkingen zijn een wrang excuus.*

— 8.1.2.1 ANPR⁷⁵

ANPR staat voluit voor Automatic Number Plate Recognition (= automatische nummerplaatherkenning). ANPR wordt gebruikt om kentekens met behulp van camera's automatisch te lezen. De zogenaamde reads worden vrijwel onmiddellijk vergeleken met een verzamel- of vergelijkingsbestand, een blacklist die volledig bestaat uit nummerplaten waarin de politie om diverse redenen bijzonder geïnteresseerd is.

De nummerplaat (of de auto waarbij de nummerplaat hoort) wordt gezocht omdat de auto of de nummerplaat gestolen is of omdat het voertuig vermoedelijk gebruikt werd bij een misdrijf⁷⁶. Een andere mogelijkheid is dat de nummerplaathouder/eigenaar van het voertuig zelf wordt gezocht omdat hij openstaande boetes heeft, belastingschulden niet betaalde of betrokkenheid was/is bij criminele activiteiten.⁷⁷

Rijdt een wagen met een dergelijk kenteken, dat opgenomen is in het vergelijkingsbestand, voorbij een ANPR-camera dan levert dit een zogenaamde hit op, die automatisch wordt doorgestuurd naar de betrokken politiezone.⁷⁸ De razendsnelle communicatie tussen het ANPR-toestel en de lokale politie maakt het mogelijk om het betrokken voertuig,

75 Dit hoofdstuk is grotendeels ontleend aan de sterke masterthesis van Joram Maes, "Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) en het recht op eerbiediging van het privéleven, zoals gewaarborgd door artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM): *Big Brother is watching you?*", nog niet gepubliceerd.

76 https://cbpweb.nl/sites/default/files/downloads/rs/rs_20090714_def_anpr.pdf.

77 *Ibid.*

78 L. BREWAES, "DE WET VAN 9 MAART 2014: BELANGRIJKE WIJZIGINGEN IN DE VERKEERSWETGEVING", VAV 2014, AFL. 5, (4) 4-5.



dat aanleiding gaf tot de hit, onmiddellijk te onderscheppen voor verdere controle.⁷⁹

De doelstelling(en) die met nummerplaatherkenning wordt nagestreefd bepaald welk soort ANPR-camera wordt ingezet.

Vaste ANPR-camera's, die vast worden gemonteerd op een bijv. verlichtingspaal⁸⁰ staan continu aan en scannen 24 uur per dag alle voorbijrijdende nummerplaten. Deze camera's kunnen worden vergeleken met monitors waarbij alle hits geregistreerd en gemeld worden bij de lokale politiezone. Intercepties van voertuigen op basis van deze hits zijn eerder zeldzaam. Overigens, geen enkel politiekorps heeft voldoende capaciteit om bij elke –en dat zullen er nogal wat zijn nu de camera's systematisch nummerplaten registreren - hit uit te rukken.⁸¹

Mobiele ANPR-camera's daarentegen zijn gemonteerd op al dan niet geanonimiseerde politievoertuigen.⁸² Zij kunnen een stuk gericht worden gebruikt dan vaste camera's en bieden ook meer kansen om een auto, die een hit heeft gegenereerd, snel te onderscheppen met de scanauto zelf.⁸³ In het raam van grote verkeerscontroles kunnen collega's

79 *Ibid.*

80 <https://www.besafe.be/sites/default/files/kennisdatabank/bp-weekiv/Daniël%20dumoulin%20def.ppt>.

81 S. Flight en P. Van Egmond, *Hits en hints: de mogelijke meerwaarde van ANPR voor de opsporing*, Amsterdam, DSP-groep, 2011, 45 en 66-67. De politiezone van Rotterdam-Rijnmond heeft eind 2010 een driemaandelijks proefexperiment gehouden, waarbij patrouillerende noodhulpvoertuigen van de politiezone gedurende de vrijvaluren (= de momenten waarop geen noodoproepen worden gemeld) reageerden op de door vaste ANPR-camera's geregistreerde hits. Op een periode van drie maanden leidde dit uiteindelijk tot 225 ondernomen acties en een boete-opbrengst van ongeveer € 56.000.

82 <https://www.besafe.be/sites/default/files/kennisdatabank/bp-weekiv/Daniël%20dumoulin%20def.ppt>

83 S. Flight en P. Van Egmond, *Hits en hints: de mogelijke meerwaarde van ANPR voor de opsporing*, Amsterdam, DSP-groep, 2011, 45.



van de politiezone het ANPR-politievoertuig bijstaan om verdachte voertuigen te onderscheppen.⁸⁴

Uniek aan ANPR-systemen is de schier eindeloze reeks toepassingsmogelijkheden die de technologie biedt. Relevant in een rede over verkeersveiligheid zijn: verkeersanalyse en –handhaving die meestal worden gerealiseerd met behulp van vaste ANPR-camera's. Hiertoe behoren meer concreet, **1**) trajectcontrole⁸⁵ waarbij de nummerplaat door camera 1 wordt ingelezen bij het inrijden van de controlezone en vervolgens door camera 2 wordt gefotografeerd bij het uitrijden van de zone. Daarop berekent de processor van het ANPR-systeem de gemiddelde snelheid van het voertuig in kwestie, door de vaste afstand tussen de twee meetpunten te delen door het tijdsverschil tussen het nemen van foto 1 en foto 2. Ligt de berekende snelheid hoger dan de snelheidslimiet dan reed de bestuurder te snel en worden de gegevens van de overtreding doorgestuurd naar de politie en zal een sanctie volgen.⁸⁶

84 *ibid.*, 44.

85 T. De Schepper, Nummerplaatherkenning: niet meer telkens van nul beginnen, Lokaal 2012, afl. 12, (28) 29 en M. Vermeulen, Het gebruik van location tracking-technologieën door politiediensten: nood aan verdere regulering? in J. Noppe, V. Pashley, P. De Hert en W. Huisman (eds.), *Cahiers Politiestudies 27: Mensenrechten en politie*, Antwerpen, Maklu, 2013, (47) 52.

86 A. Marut, Bewakingscamera's in C. Postal (ed.), *Post Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Brussel, Kluwer, 2012, losbl., B 193/30.3 en <http://www.wegenverkeer.be/verkeer-en-mobiliteit/verkeershandhaving/trajectcontrole.html>.

Andere voordelen verbonden aan ANPR zijn onder meer: **2)** Verkeerstellingen en verkeersoptimalisatie⁸⁷; **3)** het informeren van bestuurders over de gemiddelde reistijd tussen twee verschillende camera's via dynamische borden in geval van file⁸⁸ en **4)** controle op een inhaalverbod.

Daarnaast kunnen ANPR-toepassingen ook worden gebruikt voor de handhaving van een toegangsverbod via whitelist-controle⁸⁹. ANPR wordt dan gebruikt om zware vrachtwagens⁹⁰, vervuilende voertuigen en/of niet-lokaal sluipverkeer te weren uit bepaalde gebieden. Voor deze toepassing bestaat het vergelijkingsbestand enkel uit nummerplaten die de 'bewaakte' zone **mogen** inrijden en leveren net de kentekens, die niet in het bestand opgenomen zijn, een hit op.

Andere in het licht van deze rede erg relevante voertuiggebonden overheidstoepassingen, die vaak steunen op listings en mobiele ANPR-systemen zijn o.m. **1)** het staande houden van wagens waarvan het kenteken toebehoort aan een chauffeur die vervallen is van het recht tot sturen; **2)** het tegenhouden van niet-verzekerde wagens, waarbij een private database van de verschillende verzekeraars als vergelijkingsbestand wordt gebruikt⁹¹ **3)** controle op de geldigheid van de autokeuring en het


87 Powerpoint Coördinatieceel ANPR 15 december 2014, niet gepubliceerd.

88 <http://www.anpr-tutorial.com>

89 M. Vermeulen, Het gebruik van location tracking-technologieën door politiediensten: nood aan verdere regulering? in J. Noppe, V. Pashley, P. De Hert en W. Huisman (eds.), *Cahiers Politiestudies 27: Mensenrechten en politie*, Antwerpen, Maklu, 2013, (47) 52 en Powerpoint Coördinatieceel ANPR 15 december 2014, niet gepubliceerd.

90 T. De Schepper, Nummerplaatherkenning: niet meer telkens van nul beginnen, Lokaal 2012, afl. 12, (28) 29.

91 L. Brewaeyts, De wet van 9 maart 2014: belangrijke wijzigingen in de verkeerswetgeving, VAV 2014, afl. 5, (4) 4; M. Vermeulen, Het gebruik van location tracking-technologieën door politiediensten: nood aan verdere regulering? in J. Noppe, V. Pashley, P. De Hert en W. Huisman (eds.), *Cahiers Politiestudies 27: Mensenrechten en politie*, Antwerpen, Maklu, 2013, (47) 52 en T. De Schepper, Nummerplaatherkenning: niet meer telkens van nul beginnen, Lokaal 2012, afl. 12, (28) 29.



betalen van verkeersbelasting⁹² en **4)** inning van onbetaalde verkeersboetes.⁹³

Om de inzet van multifunctionele ANPR-toepassingen te optimaliseren en de performantie van de lokale ANPR-investeringen door samenwerking te optimaliseren, richtte ik een coördinatiecel ANPR op. Samen met enkele gedreven korpschefs, burgemeesters, de dienst mobiliteit van de provincie, een vertegenwoordiger van de minister van Binnenlandse Zaken, vertegenwoordigers van het Openbaar Ministerie, de Lokale en Federale politie, de Commissie voor bescherming van de persoonlijke levenssfeer CBPL, het Agentschap Wegen en Verkeer, Beleid mobiliteit en verkeersveiligheid van de Vlaamse overheid, de stad en de haven van Antwerpen... werken we aan een goede coördinatie en afstemming van het ANPR-cameragebruik in onze provincie. Samen beogen we verschillende doelstellingen zoals **1)** reflectie over gebruiksfinaliteit van ANPR, **2)** afstemming van de verschillende initiatieven omtrent ANPR, **3)** sensibilisering omtrent legitimiteit en proportionaliteit van het middel, **4)** opvolging van de implementering op het terrein, **5)** detecteren van knelpunten op het terrein en proberen daaraan te verhelpen, **6)** partners samenbrengen om ideeën en goede praktijken uit te wisselen over deze problematiek en ze desgevallend aan elkaar aan te bevelen en tot slot **7)** bovenlokale informatie-uitwisseling faciliteren⁹⁴.

Die laatste doelstelling is wellicht de meest zichtbare op het terrein.

Voorstel 19: We werken naarstig verder aan de aankoop van een bovenlokale computerserver die de ANPR-toepassingen van de verschillende politiezones met elkaar verbindt. Als alles goed gaat zal de bovenlokale server in de loop van volgend jaar geïnstalleerd worden bij het Communicatie- en Informatie Centrum Antwerpen. Vanuit dit federale

92 *ibid.*, (47) 52.

93 <http://wegcode.be/actueel/1977-douane-kan-voertuig-immobiliseren-bij-onbetaalde-verkeersboetes>.

94 Alle verslagen van de coördinatiecel en andere relevante achtergrondinfo over ANPR vindt u terug op: www.cathyberx.be (<http://www.cathyberx.be/taken-en-bevoegdheden/coordinatie/anpr.html>). Ook op de website van Wegen en Verkeer kan je terecht voor meer duiding.




dispatchingcentrum kan de operationele aansturing van interventieploegen – verkeersteams – steuneenheden (bv. luchtsteun), de ondersteuning van gespecialiseerde politiediensten (Wegpolitie, Federale Gerechtelijke Politie) én de afhandeling van hits volgens interventiescenario's optimaal worden gerealiseerd in goed overleg met de zones die over een eigen dispatching beschikken.

Tot slot zorgt de inzet van slimme camera's voor een betere samenwerking met het Gewestelijk Verwerkingscentrum van de federale politie wat een aanzienlijk voordeel oplevert bij de afhandeling van verkeersovertredingen. Ook de samenwerking in dat verband met het Vlaams Verkeerscentrum voor dataverwerking inzake dagelijkse verkeersgeleiding en bij crisissituaties en calamiteiten (o.a. toegangs- en evacuatiewegen), is een belangrijke troef.

De keuze voor het gebruik van een ANPR-toepassing, de uitbouw van een lokaal netwerk en de bijbehorende investering in materiaal (palen, camera's, backoffice,...) blijft een beslissing en verantwoordelijkheid van elke individuele politiezone en hun colleges. **Voorstel 20: Met de coördinatiecel blijven we zorgen voor een multidisciplinaire context waarbinnen een performante, uitdagende samenwerking verzekerd blijft met de inbreng en expertise van alle leden.**

We kunnen enkel hopen en stimuleren dat de politiezones er in goede samenwerking optimaal gebruik van maken. En dit niet enkel in het raam van criminaliteitsbestrijding maar zeker ook om de verkeersveiligheid te bevorderen door meer en betere verkeershandhaving.

Met ANPR kan veel, maar uiteraard niet alles om verkeersregels systematisch en gericht te handhaven en een goed mobiliteitsbeleid te voeren. Ze zijn een uitermate interessante aanvulling op de klassieke snelheidscamera's die in bepaalde gevallen onvervangbaar blijven. Dat zou met name ook het geval zijn mochten het Vlaams gewest en de Vlaamse gemeenten volgende uitermate nuttige verkeersveiligheidsmaatregel uit Zweden, die perfect past in Vision Zero (nul-verkeersslachtoffers), willen introduceren. **Voorstel 21: Zet goed zichtbare snelheidscamera's in om**



de snelheidslimiet aan zebrapaden die consequent op 30 km/uur ligt af te dwingen. Sinds Vision Zero staat Zweden vol flitspalen. Wie meer dan 30 km/uur te snel rijdt moet ter plaatse zijn rijbewijs afgeven aan de politie. Kortom, wie 60 km/uur rijdt aan een zebrapad is zijn rijbewijs kwijt. In een recordtempo werden Zweden veel voorzichtiger aan zebrapaden. Camera's hoeven niet zozeer geld op te brengen, maar wel de snelheid doen dalen. En dat doen ze ook. Zeker nu het aantal verkeersslachtoffers spectaculair daalde sinds de invoering van Vision Zero is de weerstand tegen die zee aan camera's verwaarloosbaar of onbestaande⁹⁵.


Technische en technologische middelen als instrumenten worden steeds belangrijker voor een performant handhavingsbeleid met relatief beperkte capaciteit. De verkeersveiligheidsketen is pas echt rond als ook justitie volgt en overtredingen niet enkel worden vastgesteld maar overtreders ook snel, efficiënt én met kennis van alle antecedenten gepast worden gestraft.

8.1.3. Pleidooi voor recht met scherpe(re) tanden

Vele parketten zitten met de handen in het haar. Zij smeken om meer en betere middelen om hardleerse bestuurders aan te pakken in het bijzonder de recidivisten, zij die niettegenstaande ze hun rijbewijs keer op keer verliezen of zelfs nooit hebben gehaald toch weer de baan op gaan, zware ongevalveroorzakers en de plegers van vluchtmisdrijven. Opdat ze echt, snel en doortastend zouden kunnen optreden en het verkeersrecht de noodzakelijke scherpe tanden kunnen geven, hebben ze minstens nood aan:

- **(Zie eerdere voorstellen 12 en 13): Een snelle toegang tot correct gevoede, geactualiseerde databanken.** De wet van 9 maart 2014 mag dan al geleid hebben tot strengere rijverboden en meer herstelexamens, zolang de controle op de naleving hiervan

95 *Knack*, nr. 44, 28 oktober 2015, 32.




ernstig wordt bemoeilijkt bij gebrek aan een robuuste databank rijbewijzen, blijft het instrument kaduuk. Ook een correct en actueel strafregister blijft cruciaal voor het parket. Enkel zo kunnen parketmagistraten de tenlastelegging correct kwalificeren want nagaan of er sprake is van een bijzondere of wettelijke herhaling. Alleen dan kunnen ze de juiste strafmaat vorderen.

- **Voorstel 22: Een doorgedreven optimalisatie van de verwerkingscapaciteit van zowel politie als parket.** Pas wanneer de vaststellingen van politie leiden tot een effectieve, correct uitgevoerde en opgevolgde sanctie is de handhavingsketen compleet. Ook daar zijn we nog lang niet. Slechts wanneer de politiediensten over een goed werkende RENTA-databank kunnen beschikken zullen ze verkeersinbreuken met leasingwagens kunnen koppelen aan de bestuurders van deze voertuigen.

Met een goede regeling van bevel tot betaling, zal eindelijk snel en efficiënt kunnen worden opgetreden. Een minnelijke schikking of verval van strafvordering tegen betaling van een geldsom krijgt dan meteen een uitvoerbare titel en is daardoor opeisbaar. Verdere bureaucratische rompslomp die enkel de vele overtreders al dan niet recidivisten en hun advocaten goed uitkwam is dan eindelijk van de baan. De kans dat overtreders vaststellingen nog met succes kunnen betwisten op een veel later tijdstip -wanneer de controleerbaarheid sterk afneemt- wordt dan erg klein. Om te vermijden dat 'vaste klanten' van minnelijke schikkingen en/of VSBG's van de radar verdwijnen, is een 'bijblad verkeer' bij het strafregister aangewezen. Wie al te vaak wegkomt met een minnelijke schikking moet door het parket alsnog kunnen worden vervolgd zodat hij zich op een bepaald moment toch voor de politierechter moet verantwoorden.

- **Voorstel 23: Een handhavingstoets voor nieuwe regels.** Elke wetswijziging zou een gedegen afweging moeten bevatten tussen enerzijds wat die maatregel oplevert op het vlak van betere




handhaving en anderzijds hoeveel extra (overbodig) werk voor parket en gerecht er het gevolg van is. Is de regel goed uitvoerbaar leidt hij niet tot ongewenste effecten? Beschikken magistraten over alle instrumenten om nieuwe wetgeving degelijk en meteen uit te voeren? Tegen een redelijke en relevante hoeveelheid extra werk voor strengere straffen voor recidivisten daarentegen zullen weinig magistraten zich verzetten...als de middelen en mankracht volgt en ze hun capaciteit vooral daarop kunnen focussen. Dat de techniek van behoorlijke regelgeving nog onvoldoende is, zou kunnen blijken uit het nieuwe artikel 38/6 VVW. Het voorziet in nieuwe vormen van herhaling en strengere straffen⁹⁶ maar creëert in de praktijk ook extra werklast die mogelijk te vermijden was. Nog beter en vooral voorafgaand overleg met het parket, politierechters en de FOD Mobiliteit bij de redactie van ontwerp-wetteksten helpt! De reacties op de oproep van minister Galant klinken alvast eenduidig: straf sneller, harder, duidelijker en consequenter⁹⁷!

Ook de bepaling van de strafmaat én vooral het minstens ogenschijnlijk gebrek aan consistentie waardoor een gevoel van willekeur heerst, blijft een heikel punt. Een straf heeft uiteenlopende doelen: de samenleving behoeden voor verder ongewenst verkeersgedrag in hoofde van de dader, vergelding,

96 Vanaf 1 januari 2015 gelden strengere straffen voor verkeersrecidivisten. Voortaan kan elke weggebruiker die twee verschillende zware overtredingen heeft begaan (rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, overdreven en onaangepaste snelheid (meer dan 30 of 40 km/uur te snel in de bebouwde kom), vluchtmisdrijf pleegt, rijdt zonder geldig rijbewijs, een radarverklikker gebruikt, en een bevel van een politieagent negeert...) worden gekwalificeerd als recidivist. Ook de bestraffing van wie twee keer in de fout gaat, is daarmee recht evenredig. Behalve een geldboete, krijgt de verkeersovertreder ook een rijverbod van minstens 3 maanden (kan met uitstel en met aanvullende voorwaarden worden toegekend) en wordt hij bijkomend verplicht om ook het theoretisch én praktisch rijexamen opnieuw af te leggen en medische en psychologische tests te ondergaan. Tot zover de theorie. In de praktijk worden veel verkeersrechters geconfronteerd met het probleem dat de strafregisters niet actueel zijn op het moment dat een overtreder voor hen verschijnt wat het gevoel van straffeloosheid alleen maar in de hand werkt.

97 http://bivv.be/frontend/files/press_releases/4-op-de-5-weggebruikers-pleiten-voor-verplicht-alcoholslot-voor-veroordeelden.pdf




compensatie van het slachtoffer én gedragsbeïnvloeding van de veroorzaker. Waar vroeger de voorkeur werd gegeven aan vergelding en een herbevestiging van de norm, ligt de nadruk nu meer op herstel en responsabilisering van de dader. Hij krijgt met andere woorden een meer actievare rol in zijn bestraffing en wordt zo meer betrokken bij zijn rehabilitatie. In de meeste gevallen en voor de meeste chauffeurs is dat een goede evolutie die het strafrechtelijk systeem deels mee ontlast.

Voor kleinere daarom niet minder storende inbreuken op de verkeerswetgeving zijn de lokale besturen steeds meer aan zet nu zij het instrument van de Gemeentelijke Administratieve Sanctie voor steeds meer verkeersovertredingen kunnen inzetten.

Alternatieve straffen onder de vorm van gemeenschapsdienst komen terecht steeds vaker voor, al oogt het beeld soms grillig waardoor al dan niet terecht een gevoel van willekeur heerst. Bovendien, bij werkstraffen horen idealiter behalve hoofdstraffen ook bijstraffen zodat een rechter die kiest voor een alternatieve straf in de vorm van gemeenschapsdienst niet de mogelijkheid verliest om bovendien ook een meer klassieke straf uit te spreken.

Tot slot worden ook de mogelijkheden om voertuigen van hardleerse recidivisten en/of zeer zware verkeerscriminelen in beslag te nemen en verbeurd te verklaren, best verruimd en vereenvoudigd. Voor dergelijke bestuurders is de auto immers het voorwerp waarmee een ernstig misdrijf werd gepleegd of de beste, zo niet de enige straf om te vermijden dat zij nieuwe verkeersmisdrijven plegen. Echt sluitend is deze straf pas wanneer autoverkopers slechts dan een wagen mogen verkopen wanneer de potentiële koper een recent bewijs voorlegt waaruit blijkt dat hij over een geldig rijbewijs beschikt en/of toegang krijgen tot een databank waarin ze dit kunnen nagaan. Anderdeels, meer sanctiemogelijkheden kan het risico op (een gevoel van) willekeur verhogen.

Blijkbaar zijn ook de veroorzakers-daders zelf vragende partij om het strafsysteem meer in die richting te zien evolueren. Behalve de hardleerse, zeg maar de haast psychopathische recidivisten die elke vorm van




empathie ontberen, vragen de meeste veroorzakers-daders niets liever dan dat de aan hen opgelegde straf in de praktijk een gedragswijziging teweegbrengt. De mindervermogende bestuurders merken bovendien op dat de meer kapitaalkrachtigen probleemloos hun verkeersboetes kunnen betalen. Veel gedragswijziging hoeft het betalen van een relatief gezien haast verwaarloosbaar bedrag aan boete dan niet tot gevolg te hebben.

Voorstel 24: *Allicht meer nog dan politie en justitie wil vooral de gemeenschap een verkeershandhavingssysteem dat transparant en rechtvaardig is.* Hoe leg je uit aan een ouder die een kind verloor dat de ene dader vijf jaar opsluiting, een fikse boete en een levenslang rijverbod opgelegd krijgt terwijl de dader die zijn of haar kind doodreed er met een veel lichtere straf vanaf komt? Of erger nog, leg maar eens uit aan een slachtoffer dat hersenschade opliep bij een ongeval dat hij een jaar moet wachten om na talloos vele medische onderzoeken opnieuw een wagen te mogen besturen, terwijl de dader-veroorzaker al na drie maanden opnieuw de baan op mag, verklaar maar eens dat de man die je kind doodreed kennelijk al tot drie keer toe zijn rijbewijs verloor en in een recent verleden nog vaak herhaaldelijk werd betrapt op rijden zonder rijbewijs⁹⁸.

Verschillen in strafmaat tussen rechters en gerechtelijke arrondissementen kunnen dan al te verklaren zijn. Contexten zijn zelden volledig vergelijkbaar. Te begrijpen laat staan te aanvaarden zijn ze zelden. Grote verschillen in het vervolgingsbeleid door de verschillende parketten, strafmaten die verschillen enkel en alleen omwille van de visie en praktijk van de politierechter waar de verkeersovertreder moet verschijnen, botsten terecht op zeer veel onbegrip en frustratie. Ze zijn niet enkel onwenselijk, want onmenselijk en dus onaanvaardbaar. Binnen marges moeten vergelijkbare overtredingen in vergelijkbare contexten min of meer vergelijkbaar worden gestraft. Minstens moet elke straf en elk

⁹⁸ Sommige wegpiraten hebben zelfs nooit een rijbewijs gehaald en kregen meermaals een rijverbod, zo bleek onlangs naar aanleiding van het tragische ongeval waarin de 12-jarige Merel De Prins het leven verloor. Bovendien pleegde de verdachte vluchtmisdrijf.



verschil in strafmaat objectief verantwoord en verklaard kunnen worden. Over hoe we daaraan in de toekomst verder invulling moeten geven zal ongetwijfeld nog hard en vooral ten gronde worden gedebatteerd. De jaarlijkse publicatie van actuele lijsten van inbreuken – met korte duiding van de context en antecedenten - en opgelegde straffen van alle politie – en correctionele rechters geanonimiseerd die voor eenieder toegankelijk zijn, lijkt stilaan een minimum. Met een inbreuk op de onafhankelijkheid, als basisprincipe van onze democratisch rechtstaat, van de rechterlijke macht heeft dat alvast niets te maken.

Voorstel 25: En tot slot, waarom zou de *kennis van parketten en van politierechters* die vaak over heel wat kennis beschikken van wat waar op het terrein fout loopt, niet worden aangeboord *bij de uitwerking van campagnes of beslissingen tot (her)aanleg van de weginfrastructuur?* Mij zijn alvast geen gemeenten bekend die verkeersmagistraten om advies vragen alvorens hun verkeersreglement aan te passen. Verkeersmagistraten zouden in deze materie nochtans de beste raadgevers van burgemeesters en politiezones kunnen zijn. Toegegeven, ook dit vergt capaciteit en tijd en die is er niet in overvloed. Maar als ongevallen zo kunnen worden vermeden, rendeert de investering.



9. Grote(re) inzet op preventie en educatie




De Zweden geloven er niet in: verkeerslessen voor kinderen werden afgeschaft. Zolang de kinderen niet minstens 13 jaar zijn, zouden verkeerslessen niets uithalen⁹⁹.

Eerder benadrukten we het belang van goede preventie en sensibilisering: elk vermeden ongeval, elk vermeden slachtoffer in het verkeer, loont en is maatschappelijk waardevol. Preventieve handhavingsacties en campagnes die ons gedrag willen sturen of beïnvloeden, zijn in meer of minder grote mate succesvol. Zolang menselijk gedrag aan de basis ligt van veruit het grootste aantal ongevallen, lijkt sensibilisering waardevol, al treedt er mogelijk een zeker gewenning op. Misschien volstaan infocampagnes niet. Is er meer nodig na verkeerseducatie op school en campagnes allerlei? Men zou kunnen denken aan (online) opfrissingscursussen, aanvullende opleidingen om de 10 jaar die inzetten op bijkomende vaardigheden zoals ecodriving, aquaplaning, grip & slip, defensief rijden en autoveiligheid voor automobilisten of motorbeheersing en bochtentechniek voor motorrijders én waarom niet, veilig op weg met de (E-) fiets.

Voorstel 26: *Waarom nodigt de Vlaamse overheid bestuurders niet per mail uit om theorie en bijbehorende kennis van de verkeersregels, de verkeersborden en de aangepaste wegcode op te frissen en daarover een online toets af te leggen?* "Bingel voor volwassenen". Vier op de tien ervaren bestuurders zouden daar -zo blijkt uit een enquête van een grote

99 *Knack*, nr. 44, 28 oktober 2015, p. 31.



bandenfabrikant- zelfs voorstander van zijn. Een handvol oudere bestuurders geeft grif toe dat ze twijfelen over hun rijvaardigheden. Veel erger zijn zij die zich in het verkeer ongenaakbaar, want ervaren wanen en overlopen van zelfvertrouwen over hun rijkunsten. Beschikken ze niet over een jarenlange praktijkervaring ? Blijven hun reflexen niet scherp en accuraat als altijd, zelfs al hadden ze een spreekwoordelijk glaasje te veel achter de kiezen? En hoeveel ouderen rijden nog met een rijbewijs gekregen na de verklaring dat ze kunnen/konden rijden zonder ook maar één theoretische of praktische toets? Even zorgwekkend is dat jongeren vaak de slechte rijgewoontes van hun ouders overnemen.

Bijna de helft van alle ouders van beginnende automobilisten in de EU is voorstander van de invoering van een zogeheten 'zwarte doos' waarmee ze de snelheid en het rijgedrag van hun kinderen in de gaten kunnen houden. 40% van de Belgische ouders gelooft dat regelmatige controles op het rij- en snelheidsgedrag van hun kinderen hun houding ten opzichte van verkeersveiligheid zal verbeteren. Ook de invoering van een geleidelijk rijbewijs zouden heel wat ouders van beginnende autobestuurders (ongeveer 42%) toejuichen¹⁰⁰.

Voorstel 27: Laten we sterker *inzetten op de 5 E's*: Educatie op de eerste plaats, maar ook een **duurzaam verkeersEngagement** en maatregelen die dat afdwingbaar maken via Enforcement en een aangepaste structuur ofwel **Engineering** én een **Evaluatie** voor een evidence based bijsturing als dit noodzakelijk blijkt.

De basis voor verkeersopvoeding wordt meer nog dan thuis vooral ook in het onderwijs gelegd. De kernvraag blijft hoe we kinderen en jongeren via educatie veilig(er) kunnen laten deelnemen aan het verkeer. Zowel de Provincie Antwerpen als de Vlaamse Stichting Verkeerskunde spelen

100 http://www.goodyear.eu/nl_nl/media-and-promotions/news-items/articles/2015/02/ouders-van-nieuwe_169316 en <http://nieuws.vtm.be/binnenland/117291-4-op-10-chauffeurs-willen-opfrissing>



hierop in door een waaier van verantwoorde educatieve projecten aan te bieden aan fietsende scholieren.

9.1. Verkeerseducatieve projecten Provincie Antwerpen

Jong geleerd is oud gedaan, aldus het provinciebestuur van Antwerpen. Met de campagne 'laatjefietsen' biedt de provincie een uitgebreid aanbod aan voor zowel bedrijven, scholen als gemeenten, met de ambitie om alle enthousiaste fietsers te bereiken. Met het verkeersinitiatief 10op10 helpt ze leerlingen van de basisscholen veiliger in het fietszadel¹⁰¹ dankzij een versterkte inzet op verkeersveiligheid door Antwerpse scholen. Praktijklessen verkeer, een veilige schoolomgeving, betrokken ouders en een stevig draagvlak zijn de basis. Na afloop van het traject krijgen de scholen een deellabel¹⁰² uitgereikt en een 10op10-subsidie ter aanmoediging. Aan de hand van een eenvoudig meetinstrument kan de school het verplaatsingsgedrag van leerlingen meten. Handzame fiches geven inspiratie voor verkeersoefeningen op maat van kleuters en leerlingen voor op de speelplaats of op straat¹⁰³. Het G-sportfonds biedt

101 <http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienst-mobiliteit/educatie-sensibilisatie/het-10op10-project.html>

102 <http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienst-mobiliteit/educatie-sensibilisatie/het-10op10-project/drie-10op10-deellabels.html>


103 <http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienst-mobiliteit/educatie-sensibilisatie/het-10op10-project/de-10op10-ondersteuning/de-vervoerskeuze-meten.html>

faciliteiten aan voor **sporters en leerlingen met een handicap**. En ook **een dagje mountainbiken met de klas behoort tot de mogelijkheden**¹⁰⁴.

9.2. Verkeerseducatieve projecten Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Hoe vaak klinkt niet met een zucht: verkeerseducatie en sensibilisering van leerlingen neemt een prominente plaats in tijdens de kleuterklas en de lagere school. Daarna is het afgelopen, terwijl uitgerekend middelbare scholieren de grootste nood en baat hebben bij goede verkeerseducatie op school of in een verkeerseducatief centrum. Meer zelfs, in Zweden werden verkeerslessen voor min dertienjarigen afgeschaft! Wie 13 is en ouder, op die doelgroep focussen de Zweden. Ze doen dat kennelijk met succes. **Voorstel 28:** Inderdaad vooral de **12-plussers hebben nood aan veel informatie over verkeersveilig gedrag** van en naar school, de sportclub en wie weet het eerste lief. Pas wanneer ze 12 plus zijn gaan ze voorzichtig voor het eerst en al wat verder op stap en worden ze zelf en zonder begeleiding geconfronteerd met tal van uitdagingen zoals rijden in een éénrichtingsstraat, het belang van het dragen van de fietshelm, het gevaar en risico dat verbonden is aan zich op de verkeerde kant van het fietspad te begeven,.... Gierende hormonen, hersenen volop in ontwikkeling, een grotere ik-gerichtheid en onderontwikkelde vaardigheden om vooruit te denken en daarnaar te handelen maken hen extra kwetsbaar. Voorts is erg onduidelijk of en wie precies de verkeerseducatie van scholieren op zich neemt, of geacht wordt dit te doen. Sommige scholen nemen die verantwoordelijkheid op zich. Andere scholen doen dat niet of zijn zelfs van plan daarmee te stoppen omdat het leerplan onvoldoende ruimte biedt. Politiezones beschikken niet langer

104 <http://laatjefietsen.be/fiets-eens-rond/>



over het nodige personeel en schroeven hun inspanningen terug net als de gemeenteniveaus die hun middelen node anders inzetten.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde onderkent die noden en zet daarom al een aantal jaren in op een uitgebreid aanbod voor zowel het basis- als het secundair onderwijs¹⁰⁵. Sommige initiatieven mikken op “voetgangersvaardigheden”, andere op veilig op stap met de fiets. Zo zijn er de Medailles Verkeer op School, het Voetgangersbrevet Brons (derde kleuterklas), Voetgangersbrevet Zilver (eerste graad) en Het Grote Voetgangersexamen (vierde leerjaar). Vooral de Grote Verkeerstoets (vijfde leerjaar) waarbij de kennis en de vaardigheden van jonge kinderen worden getest, blijft nuttig. Verder zijn er ook het Fietsbrevet Brons (eerste graad), het Fietsbrevet Zilver (tweede graad) en Het Grote Fietsexamen (zesde leerjaar), de Verkeersouders, de Nascholingen Verkeer op School, het Nieuws Verkeer op School, de Webshop Verkeer op School en de Moving Forward - digitale schoolbereikbaarheidskaarten.

Met de pilootprojecten Helm Op Fluo Top die o.m. liepen in de politiezone Geel-Laakdal-Meerhout wilde de stichting kinderen op een leuke manier stimuleren om een fietshelm en fluokledij te dragen tijdens de donkere wintermaanden¹⁰⁶. Elke ouder weet allicht hoeveel overredingskracht daar steeds weer voor nodig is. De resultaten oogden alvast veelbelovend. Droeg bij de nulmeting voor de start van het project slechts 17% van de schoolgaande kinderen een fluohesje droeg op weg van en naar school, dan liep dat tot 87% op het einde van het project.

Het proefproject in Provincie Antwerpen werd een groot succes: maar liefst 91 000 leerlingen uit 340 scholen namen eraan deel. Elke keer dat een leerling met een fietshelm of fluokledij naar school kwam, ontving een sticker. Wie een spaarkaart vol spaart wordt beloond. Helm op Fluo

105 <http://www.vsv.be/verkeer-op-school>

106 <http://www.helmopfluotop.be/helm-op-fluo-top> en S. D’Hulster, *Helm op Fluo Top*, <http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%204-1.pdf>, bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven.



Top werd wegens groot succes verlengd en uitgebreid. Vanaf het schooljaar 2015-2016 kan heel Vlaanderen meedoen.

Aan leerlingen uit het secundair biedt de VSV enkele vervolgtrajecten aan. Zo vormt Rijbewijs op School voor 40 000 studenten uit het secundair vanaf 17 jaar een unieke kans om al vanop de schoolbanken te starten met professionele theorielessen ter voorbereiding van het praktisch rijexamen¹⁰⁷. Tijdens de lessen wordt ook voldoende aandacht besteed aan het milieu en aan duurzame mobiliteit. Ook de opvolger van de Grote Verkeersquiz uit de basisschool, Mobibrein, is een nuttig instrument om de kennis van verkeersveiligheid bij leerlingen uit het secundair aan te scherpen¹⁰⁸. Voorts zijn er projecten zoals Slimme Mobiele Scholen, de FietSOMeter, Nascholingen, Nieuws en Webshop Verkeer op School alsook educatieve fiches en Moving Forward voor scholieren secundair¹⁰⁹.


Kortom, het aanbod is er. Het komt er nu vooral op aan de vraag te stimuleren en vooral ook tieners aanstekelijk en overtuigend te blijven sensibiliseren. Maar ook na de tienertijd houdt het niet op.

Zolang veilige, performante en 100% bedrijfszekere zelfsturende wagens nog geen realiteit zijn, blijft het **(voorstel 29) noodzakelijk om te hameren op preventie en educatie om verkeersellende te voorkomen**. Samen met de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen, politie, parket, provincie en steeds meer gemeenten én zelfs bestuurders-veroorzakers, die tot inkeer kwamen, blijf ik opkomen voor een **lik-op-stukbeleid**. Dat heeft een belangrijk gevolg voor de beeldvorming van verkeersongevallen. Tegelijk moeten we meer dan ooit **(voorstel 30) een goed forum creëren zodat verhalen over verkeersdrama's en wat ze**

107 <http://www.vsv.be/verkeer-op-school/secundair-onderwijs/rijbewijs-op-school>

108 K. Jacobs en D. Gabriëls, *Mobibrein: een verkeersstoets voor jongeren van de tweede graad van het secundair onderwijs*, <http://2015.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/sites/default/files/VSV-Jaarboek%202015-%204-11.pdf>, VSV, bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven.

109 <http://www.vsv.be/verkeer-op-school/secundair-onderwijs>. Voor nog meer inspiratie en goede, educatieve projecten zie ook: *Hoofdstuk 4: Hoe kunnen we kinderen en jongeren via educatie veilig laten deelnemen aan het verkeer?*, bijdrage aan het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid van 17 maart 2015 in Leuven p. 59-111.




aanrichten, de gevolgen van overmatig alcoholverbruik en te hoge snelheid beter zichtbaar worden voor het grote publiek en dit zowel vanuit het perspectief van de slachtoffers als dat van daders en van hun resp. netwerken van ouders, kinderen en vrienden die ongewild ook levenslang krijgen.


*Rondpunt, een expertisecentrum dat ijvert voor een goede opvang van alle verkeersslachtoffers in Vlaanderen, is pionier op dat vlak. Rondpunt werkt met getuigenissen van slachtoffers én daders als deel van het educatieve aanbod. Vermeldenswaard is ook de door de Vlaamse overheid gesubsidieerde film *Booster*¹¹⁰. Overbodig en achterhaald worden is finaal de grootste droom!*



110 http://rondpunt.be/medialibrary/Digitale%20Versie%20Jaarverslag%202014_258.pdf?download=true en <http://www.vlaamsefilm.be/booster-0>




10. Wat kunnen we als provincie beter en verkeersveiliger doen? Conclusie en aanbevelingen



Verontrustende ongevals cijfers, tragische weekendongevallen waarvan vooral jongeren het slachtoffer worden, het grote aantal ongevallen van en naar het werk veelal veroorzaakt door menselijke factoren zoals overdreven snelheid en overmatig alcohol- of middelengebruik, vermoeidheid en afleiding achter het stuur of stress in een samenleving waar de auto voor velen een cocon blijft waarin ze zich even heer en meester wanen, ontsnappen aan of nog bol staan van de stress en hectiek van de dag, het weekend... Zolang de altijd veilige, zelfsturende auto geen feit is, zullen we samen andere antwoorden moeten uitdenken en waarmaken om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen tot nul, ZERO. Elke andere doelstelling klinkt immers als een gelaten "ik geef me over en berust".

In zijn openingsrede uit 1994 deed mijn voorganger Camille Paulus, geïnspireerd door de onvermoeibare en bevlogen dr. Luc Beaucourt, een warme oproep om in het bijzonder jongeren aan te sporen om zich anders en dus voorbeeldiger te gedragen in het verkeer waarvan ze de gevaren als beginnende chauffeurs vaak onderschatten. Meer dan wie ook waren en zijn zij slachtoffers van het nachtelijk weekendverkeer. Ere-gouverneur Camille Paulus zei: 'Ik vraag u dit als beleidsverantwoordelijke




van onze provincie, maar ook en vooral als ouder. U die wellicht ook 's nachts wakker ligt, onrustig woelend, tot u uw zoon of dochter hoort thuiskomen en u weer opgelucht kunt ademhalen. Of u, die ook met een bang hart uitkijkt naar de tijd wanneer uw kinderen de leeftijd bereikt zullen hebben waarop zij zullen vragen: "Mag ik vanavond de auto lenen?"

Woorden zijn niet genoeg. En dat wist hij. Daarom initieerde hij WODCA, een uitermate sterk project dat we zullen verder zetten tot de ZERO-doelstelling onomkeerbaar is bereikt.

In twintig jaar is er zeker een weg afgelegd. Maar, we zijn er nog lang niet. De enig juiste en aanvaardbare ambitie -waarover we het allemaal best heel snel eens geraken-, nul slachtoffers door het verkeer en multolerantie voor overdreven snelheid en rijden onder invloed, hebben we nog lang niet bereikt. Het doorleefd eens raken over die doelstelling is een eerste stap. Minstens wordt dan duidelijk dat doden en slachtoffers in en door het verkeer eindelijk resoluut worden afgewezen als zogenaamde collaterale schade van ons gedrag in het algemeen en ons verplaatsingsgedrag in het bijzonder.

Een gedeelde doelstelling kan bijdragen tot die noodzakelijke mentaliteitswijziging¹¹¹. Maar, educatie, boodschappen, sensibilisering zullen nooit volstaan. Meer zelfs, ze zullen slechts dan effect hebben wanneer de regelgeving helder, de handhaving consequent, streng en consistent is. En dat impliceert een blijvende inzet op een grote pakkans op strategische én ad random gekozen controleplaatsen en op betere controletechnieken. Vaststellingen van verkeersovertredingen moeten bovendien consequent worden gevolgd door een sanctie of straf. Behalve op een grote zorg voor slachtoffers en hun dierbaren, wordt best ook maximaal beroep gedaan op de ervaring en getuigenissen van daders-veroorzakers. Pas als zij doordrongen van spijt en zelfinzicht hun ervaring

111 O.c., p. 38-41.



delen, is de kans reëel dat ze hun gedrag niet enkel duurzaam zullen aanpassen maar ook anderen zullen aanzetten om hetzelfde te doen.

Tot slot roep ik u en alle Antwerpenaren graag op om van **Antwerpen de meest verkeersveiliger provincie te maken**. Een oproep waarvan ik hoop dat elke gemeente van onze provincie hem meteen ook overneemt. Pas wanneer ook elke gemeente diezelfde uitdaging aangaat en deelneemt aan de jaarlijkse benchmark kunnen we die doelstelling bereiken, nog voor ongevalvermijdende en veilige zelfsturende wagens een feit zijn. Een concrete definitie van die provinciale doelstelling kan- in navolging van het Vlaamse niveau- zijn dat we met **de Provincie Antwerpen de uitdaging aangaan om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden ten laatste tegen 2030 tot nul te herleiden. Tot dan moet het aantal doden en zwaargewonden in Provincie Antwerpen jaarlijks dalen met minstens 10%**.


Al dreigt een wildgroei aan charters, met een ZERO-charter¹¹² zullen we gemeenten belonen waar in het voorbije jaar niemand het leven liet of zwaargewond raakte in een verkeersongval. Het kan geïntegreerd worden in het zogenaamde SAVE-charter van de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen.

Omdat veilig verkeer over zoveel meer gaat dan veilig autoverkeer, blijft het kapitaal om **te blijven inzetten op een zogenaamde modalshift, op een uitgebreid mobiliteitsaanbod met een uitgesproken focus op de fiets, het openbaar vervoer en de collectieve organisatie van het woon-werkverkeer**¹¹³.

Tot slot herhaal ik de aanbevelingen die het Steunpunt Verkeersveiligheid en het BIVV in hun Jaarrapport Verkeersveiligheid ontwikkelde bij de voorstelling van de kencijfers inzake van verkeersveiligheid: **1)** verbeter de ongevallenstatistieken, **2)** laat de aandacht voor verkeersveiligheid nooit verslappen en blijf u rekenschap geven van het aantal verkeersdoden en

112 <http://save.ovk.be/wp-content/uploads/2014/10/SAVE-charter-Steden-Gemeenten-A4-draft.pdf>

113 <http://www.provincieantwerpen.be/beleid/leefomgeving/mobiliteit.html>




de ernst van de ongevallen tijdens week- en weekendnachten, **3)** zorg voor goede educatie en sensibilisatie voor 15- tot 19- en 20- en 24-jarige bestuurders, **4)** maak komaf met de bovengemiddelde ongevallenernst van ongevallen op snelwegen en de doorgaans onaangepaste snelheid in de bebouwde kom, **5)** houd er rekening mee dat vooral zwakke weggebruikers zoals fietsers, voetgangers maar ook bromfietzers en motorrijders slachtoffer worden van verkeersongevallen binnen de bebouwde kom, **6)** zet in op specifieke maatregelen voor jongeren tussen 20 en 24 jaar en 75-plussers die nog te vaak slachtoffer worden bij een verkeersongeval en tot slot **7)** maak blijvend werk van alcoholcontroles en sensibilisatiecampagnes en focus gericht op vooral mannelijke auto- en vrachtwagenbestuurders die rijden onder invloed op nachtelijke tijdstippen¹¹⁴.

Maar terug naar onze provinciale ambities inzake verkeersveiligheid. Een nultolerantie en ZERO- beleid... Velen branden het af als naïef dromen wegens niet van deze wereld. Zelfs de Zweden slagen er niet in. Nog niet! M.i. terecht houden ook de Zweden deze ambitie aan. Welk ander streefdoel zou overigens aanvaardbaar zijn? "ZERO-verkeersslachtoffers en nultolerantie" trekken niet alleen een klare lijn, ze houden ook verplichtingen en verantwoordelijkheden in: voor alle overheden, onderzoekers, verkeersdeskundigen, wegenbouwers en –aannemers, voertuigproducenten, bestuurders maar ook voor fietsers, voetgangers, skaters, ouders, scholen, werkgevers, de horecasector, cafés, restaurants...

De taken van de overheden zijn breed. Omarm innovatie: maak proefprojecten m.b.t. zelfsturende wagens mogelijk en investeer in intelligente, goed aangelegde weginfrastructuur en hoogtechnologische controle-instrumenten, zoals camera's, ANPR... Zorg voor duidelijke en transparante regelgeving en waak erover dat de handhavings- en verwerkingscapaciteit van de gemeentelijke overheden, de politie, het parket en politierechters volgen. Een strenge handhaving van transparante

114 *O.c.*, p. 119-120.



en als rechtvaardig aangemerkte strenge verkeersregels blijft immers de beste preventie.

Niet enkel tussen de twee oren en op vlak van handhaving is nog veel winst te boeken. Dat geldt net zo op het vlak van infrastructuur en technologie. Zo braken we een lans voor veiliger voertuigen; (on)bemande en intelligente camera's als krachtig instrument in de verkeershandhaving; een (betere) leesbaarheid van de verkeersinfrastructuur; aangepaste technologieën zoals gebruiksvriendelijke ademtoestellen voor politie én in de wagen; mobiele betaalterminals voor de uitvoering van een lik-op-stukbeleid; een betrouwbare, geactualiseerde databank rijbewijzen; mobiele werkstations voor de politie...

De provincie heeft maar een beperkt aantal sleutels in handen. En die moet ze gebruiken door 1) de juiste doelstelling te formuleren en samen op te nemen met de gemeenten; 2) fietsostrades aan te leggen; 3) verantwoorde verkeerseducatie en sensibilisering te blijven ondersteunen; en 4) uitgebreide risico- en locatieanalyse van de gevaarlijkste zwarte punten in het verkeer in de provincie te blijven afdwingen. Samen met de horecafederaties en de brouwersvereniging kunnen we ondernemers en bedrijven op hun verantwoordelijkheid wijzen inzake hun alcoholbeleid in het personeelsrestaurant, voor recepties of andere events. Woorden wekken, voorbeelden strekken. Waarom kiezen we er zelf niet voor om alcoholrijke dranken voortaan nog enkel betalend aan te bieden en de alcoholvrije gratis? Zo creëer je als bedrijf en overheid een cultuur die werknemers sensibiliseert. Zo ben je consequent en bewijs je dat je het meent: nultolerantie voor rijden onder invloed als één van de vele sleutels voor een ZERO-beleid: 0,0 slachtoffers in het verkeer. Want meer aanvaarden we niet!




Colofon



Alert en verantwoordelijk: zo zou elke weggebruiker zich idealiter in het verkeer moeten begeven. En vooral: zich voortdurend bewust van de voetgangers, fietsers en bestuurders die hem omringen. De realiteit is helaas al te vaak anders, harder en bij momenten bijzonder confronterend. De voorstellen die in deze tekst worden gedaan willen hieraan zo veel als mogelijk verhelpen en, in navolging van degelijke studies van mobiliteitsexperten en geëngageerde oproepen van bevoegde ministers, het pad effenen naar een verkeersveiligere regio. Een go for zero en nultolerantie-beleid kunnen we pas waarmaken als ook alle burgers zich als actieve partners mee engageren en achter de gemeenschappelijke uitdaging scharen. De overigens allesbehalve naïeve oproep van minister voor Mobiliteit Jacqueline Galant getuigt m.i. van moed en spoort aan tot nog meer hoffelijkheid en verantwoordelijke burgerzin in het verkeer.

Als provincie willen we vooral ook de jongere generaties daarvan bewust en doordrongen maken. We doen dat met subsidies voor educatieve en verkeersveilige materialen in het basisonderwijs en het 10op10-project dat individuele begeleiding biedt aan scholen die een sterke verkeerswerking willen uitbouwen. Kinderen, jongeren en via hen hun ouders verkeers-educatief sensibiliseren om hun schoolomgeving nog veiliger te maken, blijft de doelstelling en uitdaging. Maar zeker ook in het secundair onderwijs, hebben jongeren nood en behoefte aan begeleiding en concrete, liefst "coole" tips op het vlak van verkeersveiligheid.




Het is, net zoals het ontbreken van handzame databanken op het terrein, één van de vele blinde vlekken die in deze openingsrede aan bod komen.

“Uw verhaal is er één van de zovele over dit thema”, hoor ik u zuchten. Ik ben me daar zeer goed bewust. Bovendien is het definitie onvolledig, want dagelijks in ontwikkeling en bijgevolg ook vatbaar voor kritiek en noodzakelijke aanvullingen. Verkeersveiligheid leeft. Dat is goed want noodzakelijk. En, het belangt ons allen aan.

De ideeën voor deze openingsrede kwamen tot stand na een bezoek aan het BIVV, overleg op PAVA (Provinciale Adviescommissie Verkeersveilig Antwerpen) en een stevig brainstormmoment met experts en stakeholders. Mijn oprechte dank en waardering gaan dan ook in de eerste plaats uit naar Gerrith Buts (Horeca Vlaanderen), Hannah Gevers (vzw Ouders van Verongelukte Kinderen – OVK), Eddy Klynen (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Wouter Van den Berghe (BIVV) en Gerdine Westland (vzw Rondpunt). Ook Danny Lamoury (PZ Antwerpen), Rudi Maes (PZ Noord-Oost) en Cindy Van Dyck (politieparket Antwerpen) ben ik bijzonder erkentelijk voor hun waardevolle inbreng over o.m. de vele lacunes op het vlak van handhaving die zovelen op het terrein danig frustreren. Ook de collega's Chris Brouwers en verbindingssambtenaren An Van Mieghem en Luc Vanlouwe dank ik heel in het bijzonder. Anne-Marie Gepts, procureur des Konings bij het parket van Antwerpen, deelde met veel overtuiging de visie van het parket inzake verkeersveiligheid. Ze wees niet enkel op lacunes maar deed ook concrete voorstellen om hieraan gericht te remediëren.

Ook kabinetsmedewerkers Sara Claes, Raoul Bosch, Bram Adams en kabinetschef Hans Ides dank ik van harte. Meest erkentelijk ben ik Nathalie Milio. Zij bracht alle relevante data en informatie samen en maakte een eerste ontwerpsneuveldtekst, waarop ik verder kon bouwen. Zij hield me aan de deadline en zorgde voor de praktische afwerking. Dankzij Annemie Druyts van de grafische dienst van Provincie Antwerpen oogt de vormgeving ook dit jaar weer bijzonder fraai en aantrekkelijk.



Tot slot wil ik u, geachte lezer, bedanken voor de tijd en interesse om deze openingsrede met veel belangstelling te lezen en ze kritisch te beoordelen. Ook nu weer bieden we de tekst digitaal aan. U kan dus schrappen, toevoegen, verbeteren...En uiteraard blijf ik erg geïnteresseerd in uw nuttige aanvullingen en suggesties. Het allergrootste compliment dat u ons kan geven, ligt voor de hand: wees de aanbevelingen indachtig als u rijdt, fietst, wandelt, skeelert..., handel ernaar en verwacht van uw dierbaren hetzelfde. En deel de ultieme doelstelling: samen herleiden we het aantal verkeersdoden en -slachtoffers resoluut tot nul. Want meer aanvaarden we niet! Gaat u mee voor ZERO?

Cathy Berx
Gouverneur Provincie Antwerpen



