



Federaal Plan
voor 2021-2025
Verkeersveiligheid

Inleiding

Het verkeer in België neemt toe. Elk jaar **groeit het aantal weggebruikers met 1%**. Geconfronteerd met milieu- en gezondheidsproblemen kiezen steeds meer Belgen bij hun verplaatsingen voor **actieve vervoerswijzen** zoals te voet gaan en fietsen

Deze nieuwe vervoersrealiteit beïnvloedt de manier waarop we ons verplaatsen, de vervoersmiddelen die we gebruiken en **het gedrag** dat we aanvaardbaar achten. En dat heeft een directe weerslag op **de verkeersveiligheid**.

Verkeersveiligheid: wat er op het spel staat voor de samenleving

Het afgelopen decennium heeft aangetoond dat het steeds moeilijker was om grote stappen vooruit te zetten op het gebied van verkeersveiligheid. En dus om **het aantal verkeersdoden verder te doen dalen**. De Europese trend van de laatste jaren was er eerder een van stagnatie.

De vergrijzing van de bevolking, meer afleiding achter het stuur, met name door het gebruik van smartphones en andere elektronische toestellen, meer rijden onder invloed van drugs en verboden middelen, overdreven snelheid en heel wat andere factoren of risicogedrag leiden rechtstreeks of onrechtstreeks tot een toename van het aantal ongevallen op de weg.

In het licht van deze evolutie kan het klassieke arsenaal aan maatregelen niet volstaan. De oplossing is deels te vinden in krachtvolle maatregelen zoals een **zoals strengere wegcontroles**, of het gebruik van **nieuwe geavanceerde technologieën**. Die bieden het vooruitzicht om snel resultaten te boeken en het aantal verkeersongevallen aanzienlijk te verminderen, en dat op een duurzame manier. Daarbij dient men altijd rekening te houden met de beperkingen van deze technologieën.

De geschiedenis en de aanpak in het kort

In 2001 werd federaal minister van Mobiliteit Isabelle Durant geconfronteerd met de schokkende realiteit van de verkeersveiligheid in België: **1486 verkeersdoden in 2001**.


In datzelfde jaar richtte Isabelle Durant, in nauw overleg met de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen, **de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid** op om van verkeersveiligheid een **maatschappelijke kwestie te maken**. Het doel is om de weggebruikers meer te **sensibiliseren en responsabiliseren** voor ongevallen en de dramatische gevolgen daarvan.

20 jaar later is het aantal verkeersdoden in België aanzienlijk gedaald. In 2019 (referentiejaar) werden er in België **644 verkeersdoden** geteld.

Hoewel de evolutie dus gunstig is, moeten er nog inspanningen geleverd worden, met name voor **rijden onder invloed van alcohol en drugs, snelheidsovertredingen of afleiding tijdens het rijden** door het gebruik van een smartphone of andere elektronische toestellen.

De **“All For Zero”**-aanpak, waartoe de aanzet is gegeven door federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet, heeft tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren door het bevorderen van de samenwerking met de burgers en de verschillende overheidsniveaus.

 **Het Federaal Verkeersveiligheidsplan** is het resultaat van **een burgerbevraging** via een **online enquête en 6 panels** in het hele land om de belangrijkste verkeersveiligheidskwesties te bespreken.

 Het eerste Interfederaal Verkeersveiligheidsplan is het resultaat van de samenwerking tussen de federale overheid en de drie gewesten. Het zal worden gepresenteerd ter gelegenheid van de 20e verjaardag van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 23 november.

Doelstellingen van het Federaal Verkeersveiligheidsplan

In haar regeerakkoord spreekt de federale regering het voornemen uit om **“de verkeersveiligheid te verhogen en te komen tot een forse vermindering van het aantal verkeersdoden op onze wegen”**.

Doelstellingen

- **0 verkeersdoden** tegen **2050**;
- **90% minder zwaargewonden** in het verkeer tegen **2050**
- **50% minder risicogedrag**: te snel rijden, rijden onder invloed, geen gordeldracht, afleiding tijdens het rijden, het niet dragen van een helm op motorvoertuigen
- **1 op 3 bestuurders wordt gecontroleerd** in het verkeer
- **Bestrijding van het normaliseren** van risicogedrag in België.

Vorm van het plan

Het Federaal Verkeersveiligheidsplan bundelt de maatregelen van **de federale regering**, van het proces van **de burgerenquête** en van **de Federale Verkeersveiligheidscommissie**.

Om de nationale en Europese doelstellingen te halen, steunt het Federaal Verkeersveiligheidsplan op **32 concrete maatregelen** die tegen **2024** moeten worden uitgevoerd en op de samenwerking met de gewesten in het kader van het Interfederaal Verkeersveiligheidsplan.

Het Federaal Verkeersveiligheidsplan steunt op **vijf pijlers**:



Samen op (de) weg: een evenwicht vinden op onze wegen tussen de verschillende vervoerswijzen;



Risicogedrag: het bestrijden van risicogedrag dat de veiligheid van weggebruikers in gevaar brengt;



Controle, sancties, ondersteuning en opleiding: de sancties beter afstemmen op het bestrijden van recidive;



Gegevensanalyse en kennisontwikkeling: kennis ontwikkelen voor beter beheer en betere anticipatie;



De "All-For-Zero"-dynamiek: samenwerken voor een gestructureerde en doeltreffende actie.



1. Beter samen op (de) weg

Een beter evenwicht vinden op de weg, zodat elke gebruiker zijn plaats vindt, ongeacht zijn vervoermiddel: :

- 1. De Wegcode moderniseren en uitklaren** door er het STOP-beginsel in op te nemen voor een evenwicht op de weg dat verankerd is in de huidige realiteit ;
- 2. Versterken van ongevallenpreventie voor actieve weggebruikers** door een betere registratie en analyse van ongevallen, met name via ziekenhuisgegevens en de betrokkenheid van gebruikersverenigingen ;
- 3. Meer rekening houden met de factor « gewicht van voertuigen »** in het federale beleid en via de sensibilisering ;
- 4. Versterken van de controle op overtredingen die actieve gebruikers in gevaar brengen,** zoals parkeren op fietspaden of trottoirs, botsingen tussen fietsers,...
- 5. Bevorderen van het gebruik van de fiets bij de lokale politie** door het opzetten door het opzetten van specifieke opleidingen;
- 6. Een nieuw evenwicht brengen in de publieke ruimte door toe te zien op het wederzijds respect onder alle gebruikers,** met aandacht voor agressief of confronterend gedrag;
- 7. De kennis van de Wegcode bij de weggebruikers vergroten** door toegankelijke informatie te verspreiden over de geldende regels en door permanente vorming over wijzigingen in de Wegcode.



2. Opvoeren van de strijd tegen risicogedrag

Vergroten van het bewustzijn omtrent, en de controles op, gedrag dat de veiligheid van weggebruikers in gevaar brengt:

- 1. Meer doeltreffend maken van de controles** met name door meer controles op risicogedrag en een meer doelgerichte aanpak;
- 2. Opvoeren van de strijd tegen rijden onder invloed** door de controles te verbeteren en de sancties te versterken;
- 3. Opvoeren van de strijd tegen afleiding tijdens het rijden het wettelijk kader te herzien dat het gebruik van halfautomatische middelen toestaat**, door de definitie van afleiding tijdens het rijden uit te breiden tot alle elektronische toestellen met een scherm, en door de impact van andere vormen van afleiding op de verkeersveiligheid te analyseren;
- 4. Verbeteren van de veiligheid aan spoorwegovergangen** door het verbeteren van de procedure voor het supprimeren van spoorwegovergangen, door het herzien van de wetgeving om wegmarkeringen in schaakbordpatroon en het gebruik van camera's mogelijk te maken, en door het invoeren van een systeem van administratieve boetes voor overtredingen begaan aan spoorwegovergangen;
- 5. De tolerantie marges voor snelheidsovertredingen verkleinen** door de oprichting van een nationaal parket;
- 6. Zichtbaar maken welke medicamenten de rijvaardigheid beïnvloeden** door middel van eenvoudige en begrijpelijke etiketten;
- 7. Verbeteren van de informatie en de sensibilisering van de overtreders** door een evaluatie van de bewustmakingsfiches die overtreders krijgen bij de onmiddellijke inningen, en door de ontwikkeling van nieuwe voorlichtingstools via www.verkeersboetes.be;



3. Controle, sancties, ondersteuning en opleidingen

Beter aangepaste en evoluerende sancties om recidive tegen te gaan:

- 1. De sancties evalueren en aanpassen zodat ze in verhouding staan tot het gevaar dat door de overtreding wordt veroorzaakt** met name de sancties die de veiligheid van de meest kwetsbare gebruikers in gevaar brengen;
- 2. De doeltreffendheid van controles opdrijven door het gebruik van intelligente camera's** om overtredingen inzake het gebruik van mobiele telefoons vast te stellen en kijken hoe deze gebruikt kunnen worden om toe te zien op gordeldracht en het respecteren van de afstand tussen voertuigen;
- 3. Verdere automatisering van de controles op vlak van verzekering** door volledige digitalisering van het systeem tegen 2022-2023;
- 4. Systematisch de overtredders identificeren** door elke overtreding toe te wijzen aan de daadwerkelijke bestuurder, zelfs wanneer het betrokken voertuig is ingeschreven op naam van een rechtspersoon;
- 5. Een betere afhandeling van verkeersovertredingen** door de oprichting van een nationaal parket dat de afhandeling en opvolging van het merendeel van de verkeersboetes zal centraliseren;
- 6. Een progressief sanctiesysteem invoeren** om recidive te bestrijden op basis van internationale best practices;
- 7. Meer gebruikmaken van alternatieve maatregelen (opleidingen)** tot de onmiddellijke invordering in geval van recidive en ter vervanging van het theoretisch en praktisch re-integratie-examen na een ontzeggen van een rijbewijs;
- 8. Invoeren van een procedure voor het schorsen van rijbewijzen in geval van onbetaalde boetes** door het juridische kader voor deze schorsing van het rijbewijs te verduidelijken en aan te vullen;
- 9. De behandeling van strafbare feiten met buitenlandse overtredders vergemakkelijken** door de werkings sfeer van de EU-richtlijn inzake de uitwisseling van informatie over strafbare feiten uit te breiden;



4. Analyse van gegevens en kennisontwikkeling

Weten is meten. Ontwikkelen van een kwaliteitskennisnetwerk om beter te kunnen anticiperen:

- 1. Versterken van de kennis over verkeersveiligheid** door het ontplooiën van een onderzoeksbeleid met het Vias-instituut ;
- 2. Versterken van het benutten en onderling koppelen van bestaande gegevensbronnen** door een systematische vergelijking van Belgische en Europese gegevens inzake verkeersveiligheid, een betere doorgifte van gegevens door de politie, en de registratie en analyse van ongevallen waarbij de meest kwetsbare vervoerswijzen betrokken zijn ;
- 3. Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden** zoals gegevens van de verzekeringen, nieuwe technologische instrumenten (Event Data Recorder) en gegevens van het gerecht om onze kennis over recidive te verfijnen;



5. De "All-For-Zero"-dynamiek

Verkeersveiligheid is een structurele uitdaging die moet worden aangepakt door een betere samenwerking tussen de overheidsniveaus:

- 1. Coördineren en uitvoeren van het eerste Interfederale verkeersveiligheidsplan** in nauwe samenwerking met de gewesten, om het begrip en de leesbaarheid van de maatregelen te verbeteren en tegelijk hun gezamenlijke actie te versterken ;
- 2. Faciliteren van de toegang tot informatie over verkeersveiligheid en de burgers er meer bij betrekken** door het platform www.all-for-zero.be te ontwikkelen en te voeden;
- 3. In stand houden en versterken van een regelmatige dialoog met de burgers** door op gezette tijden thematische uitwisselingen van hoge kwaliteit te organiseren ;
- 4. Versterken van de federale verkeersveiligheidscommissie** als adviserend en raadgevend orgaan ;
- 5. Regelmatig organiseren, in samenwerking met de gewesten, van lokale verkeersveiligheidsevenementen** in het hele land ;
- 6. Organiseren, in samenwerking met de gewesten, van een jaarlijkse interfederale verkeersveiligheidsvergadering** om de balans op te maken van de initiatieven die zijn gepland in het kader van "All For Zero".

Overzicht van de verkeersveiligheid in België



Doelstellingen in verband met verkeersveiligheid

1/3 1 op 3 bestuurders wordt gecontroleerd in het verkeer

- 50% minder risicogedrag

(overdrijven snelheid, dronk, veiligheidsgordels, afleiding, geen helm dragen op gemotoriseerde voertuigen)

-50%



-50% verkeersdoden tegen 2030, dus <320 doden



-50% Minder zwaargewonden in het verkeer tegen 2030, dus <1800 zwaargewonden

2030



0 Verkeersdoden tegen 2050

2050



-90% Minder zwaargewonden in het verkeer tegen 2050, dus <360 zwaargewonden

2020

98,5 % van de dodelijke ongevallen zijn te wijten aan ongevallen waarbij een gemotoriseerd voertuig is betrokken.

79 kinderen en adolescenten raakten zwaar gewond op de fiets 15 kinderen en adolescenten kwamen om op de weg

Verkeersdoden zijn voetgangers, fietsers en motorrijders

50%

Recidivisme

34,9% van de Belgische chauffeurs die tussen 2014 en 2019 bij een ongeval betrokken waren, waren recidivisten

Recidivisten hebben 9,7% meer risico dan andere chauffeurs om betrokken te raken bij een ongeval

Overdrijven snelheid

4,059 miljoen snelheidsovertredingen in België in 2020

36 % van de bestuurders rijdt te snel binnen de agglomeratie en 90 % binnen de zone 30.

Afleiding tijdens het rijden

28%

Van de Belgische chauffeurs geven toe dat ze tijdens de voorbije maand op hun smartphone keken tijdens het rijden

95%

van de Belgische chauffeurs draagt een veiligheidsgordel

Rijden onder invloed

24% van de Belgische chauffeurs geeft toe dat ze de afgelopen maand onder invloed van alcohol hebben gereden

Ongeveer 1 ongeval om de twee uur

3,3% van de chauffeurs testte positief op alcohol tijdens de BOB-zomercampagne

7% van de Belgische chauffeurs geeft toe dat ze de afgelopen maand onder invloed van drugs hebben gereden

2.3 % boven 8 promille

1 % tussen 5 en 8 promille.

Een persoon met 1,7% alcohol heeft 200 keer meer kans om een ongeval te veroorzaken