

## Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen.

Aanbevelingen aan de Vlaamse overheid en het Steunpunt Verkeersveiligheid bij stijgende mobiliteit op basis van een beschrijvend onderzoek.



*Sofie Boets, Ward Vanlaar.*  
*BIVV in opdracht van het steunpunt verkeersveiligheid*

PROMOTOR ▶ Rob Cuyvers  
ONDERZOEKSLIJN ▶ Stand van zaken  
ONDERZOEKSGROEP ▶ PHL, LUC, VUB, Vito  
RAPPORTNUMMER ▶ RA-2003-05

**UNIVERSITAIRE CAMPUS  
GEBOUW D  
B 3590 DIEPENBEEK**

T ▶ 011 26 81 90  
F ▶ 011 26 87 11  
E ▶ [info@steunpuntverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be)  
I ▶ [www.steunpuntverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be)



# Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen.

Aanbevelingen aan de Vlaamse overheid en het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit op basis van een beschrijvend onderzoek.

RA-2003-05

*Sofie Boets, Ward Vanlaar*

Onderzoekslijn stand van zaken



DIEPENBEEK, 2003.

STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID BIJ STIJGENDE MOBILITEIT.

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: RA-2003-05  
Titel: Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen.  
  
Ondertitel: Aanbevelingen aan de Vlaamse overheid en het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit op basis van een beschrijvend onderzoek.  
  
Auteur(s): Sofie Boets, Ward Vanlaar  
Promotor: Rob Cuyvers  
Onderzoekslijn: Stand van zaken  
Partner: Limburgs Universitair Centrum  
aantal pagina's: 218  
Trefwoorden: verkeersveiligheid, steunpunt, ...best presterende landen  
  
Projectnummer Steunpunt: 0.2  
Projectinhoud: Aanpak verkeersnveiligheid in best presterende landen

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, januari 2003.

Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit  
Universitaire Campus  
Gebouw D  
B 3590 Diepenbeek

T 011 26 81 90  
F 011 26 87 11  
E [info@steunpuntverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be)

## **Voorwoord**

---

Voorliggend onderzoek werd uitgevoerd door het BIVV in opdracht van het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.

Doel van het onderzoek is de beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen op alle beleidsniveaus te beschrijven en de doelstellingen en werkplannen van het steunpunt voor de volgende jaren aan te scherpen op basis van een screening van het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen.

Al vrij snel werd duidelijk dat de gegeven opdracht binnen een tijdsbestek van 3 maanden onmogelijk was. De screening van het verkeersveiligheidsbeleid in de onderzochte landen – Canada, Denemarken, Finland, Groot-Brittannië, Nederland, Zweden – op basis van literatuurstudie, vragenlijsten en interviews was omvangrijker dan oorspronkelijk verwacht. In het Europese Sunflower-project, waarin Groot-Brittannië, Nederland en Zweden hun verkeersveiligheidsbeleid onderzochten, kwam men tot dezelfde vaststelling.

Daarom werd de optie genomen om een algemene beschrijving op te nemen van het verkeersveiligheidsbeleid in de voornoemde landen met bijzondere aandacht voor de elementen die voor Vlaanderen interessante ideeën kunnen aanreiken. Ten aanzien van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid werden het mobiliteitsplan Vlaanderen en het eindverslag van het Vlaams Overlegforum binnen de Belgische context als uitgangspunt genomen. De bespreking ervan in dit rapport beperkt zich tot het strategische niveau waarbij de ervaringen uit het buitenland als referentiekader werden genomen. Voor de doelstellingen en werkplannen van het steunpunt werd dezelfde aanpak gevolgd.

Dit rapport is dan ook een eerste aanzet tot verder onderzoek naar mogelijke implementatie van buitenlandse ervaringen inzake verkeersveiligheid in Vlaanderen.

We danken in het bijzonder Myriam Adriaensen en Christiane Neuville voor het voorbereidende opzoekingswerk.

Miran Scheers  
Afdelingshoofd, Afdeling Gedrag en Beleid

## Inhoudstafel

1	INLEIDING .....	1
2	METHODOLOGIE .....	5
3	HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID VAN 6 BEST PRESTERENDE LANDEN .....	7
3.1	Groot-Brittannië .....	7
3.1.1	<i>Inleiding</i> .....	7
3.1.1.1	<i>Beleidsplan</i> .....	7
3.1.1.2	<i>Actoren</i> .....	7
3.1.1.3	<i>Groot-Brittannië in cijfers</i> .....	8
3.1.2	<i>Education</i> .....	8
3.1.2.1	<i>Campagnes</i> .....	8
3.1.2.2	<i>Verkeerseducatie</i> .....	9
3.1.2.3	<i>Rijopleiding</i> .....	9
3.1.3	<i>Engineering</i> .....	10
3.1.3.1	<i>Infrastructuur</i> .....	10
3.1.3.2	<i>Verkeersveiligheidsaudits</i> .....	11
3.1.3.3	<i>Zwarte punten</i> .....	11
3.1.3.4	<i>Technologie</i> .....	12
3.1.4	<i>Enforcement</i> .....	12
3.1.4.1	<i>Verplichte veiligheidsmaatregelen</i> .....	12
3.1.4.2	<i>Snelheid</i> .....	12
3.1.4.3	<i>Alcohol</i> .....	13
3.1.4.4	<i>Fiscale voordelen</i> .....	13
3.1.4.5	<i>Handhavingsbeleid</i> .....	13
3.1.5	<i>Implementatie e nevaluatie</i> .....	14
3.1.5.1	<i>Implementatie</i> .....	14
3.1.5.2	<i>Budgettering</i> .....	14
3.1.5.3	<i>Evaluatie</i> .....	14
3.2	Zweden .....	15
3.2.1	<i>Inleiding</i> .....	15
3.2.1.1	<i>Beleidsplan</i> .....	15
3.2.1.2	<i>Actoren</i> .....	16
3.2.1.3	<i>Zweden in cijfers</i> .....	17
3.2.2	<i>Education</i> .....	18
3.2.2.1	<i>Rijopleiding</i> .....	188
3.2.2.2	<i>Campagnes</i> .....	18
3.2.2.3	<i>Draagvlak</i> .....	199
3.2.2.4	<i>Bedrijven</i> .....	199
3.2.2.5	<i>Diepte-studies</i> .....	19
3.2.3	<i>Engineering</i> .....	20
3.2.3.1	<i>Infrastructuur</i> .....	20
3.2.3.2	<i>Technologie</i> .....	21
3.2.4	<i>Enforcement</i> .....	22

3.2.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen.....	22
3.2.4.2	Snelheid .....	22
3.2.4.3	Alcohol .....	22
3.2.4.4	Handhavingsbeleid .....	23
3.2.5	Implementatie en evaluatie .....	23
3.2.5.1	Budgettering .....	23
3.2.5.2	Evaluatie.....	23
3.3	Nederland.....	24
3.3.1	Inleiding .....	24
3.3.1.1	Beleidsplan.....	24
3.3.1.2	Actoren.....	25
3.3.1.3	Nederland in cijfers .....	25
3.3.2	Education.....	26
3.3.2.1	Verkeerseducatie .....	26
3.3.2.2	Rijopleiding .....	26
3.3.2.3	Campagnes .....	27
3.3.2.4	Bedrijven .....	27
3.3.3	Engineering.....	27
3.3.3.1	Infrastructuur .....	27
3.3.3.2	Zwarte punten .....	28
3.3.3.3	Technologie.....	29
3.3.4	Enforcement.....	29
3.3.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen.....	29
3.3.4.2	Alcohol .....	29
3.3.4.3	Snelheid .....	29
3.3.4.4	Fiscale voordelen .....	30
3.3.4.5	Handhavingsbeleid .....	30
3.3.5	Implementatie en evaluatie .....	31
3.3.5.1	Budgettering .....	31
3.3.5.2	Evaluatie.....	32
3.4	Denemarken .....	32
3.4.1	Inleiding .....	32
3.4.1.1	Beleidsplan.....	32
3.4.1.2	Actoren.....	34
3.4.1.3	Denemarken in cijfers .....	34
3.4.2	Education.....	35
3.4.2.1	Verkeerseducatie .....	35
3.4.2.2	Rijopleiding .....	36
3.4.2.3	Campagnes .....	36
3.4.2.4	Bedrijven .....	37
3.4.2.5	Diepte-studies .....	37
3.4.3	Engineering.....	37
3.4.3.1	Stedelijk wegmanagement.....	37
3.4.3.2	Infrastructuur .....	38
3.4.3.3	Verkeersveiligheidsaudits .....	38

3.4.3.4	Zwarte punten .....	39
3.4.3.5	Technologie.....	39
3.4.4	Enforcement.....	39
3.4.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen.....	39
3.4.4.2	Snelheid .....	40
3.4.4.3	Alcohol .....	40
3.4.4.4	Handhavingsbeleid .....	40
3.4.5	Implementatie en evaluatie .....	41
3.4.5.1	Implementatie .....	41
3.4.5.2	Budgettering .....	42
3.4.5.3	Evaluatie.....	42
3.5	Finland.....	43
3.5.1	Inleiding .....	43
3.5.1.1	Beleidsplan.....	43
3.5.1.2	Actoren.....	44
3.5.1.3	Finland in cijfers.....	44
3.5.2	Education.....	45
3.5.2.1	Verkeerseducatie .....	45
3.5.2.2	Campagnes .....	45
3.5.2.3	Rijopleiding .....	466
3.5.2.4	Bedrijven .....	477
3.5.3	Engineering.....	47
3.5.3.1	Infrastructuur .....	47
3.5.3.2	Zwarte punten .....	488
3.5.3.3	Technologie.....	488
3.5.4	Enforcement.....	488
3.5.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen.....	48
3.5.4.2	Fiscale maatregelen.....	499
3.5.4.3	Snelheid .....	499
3.5.4.4	Alcohol .....	499
3.5.4.5	Handhavingsbeleid .....	50
3.5.5	Implementatie en evaluatie .....	51
3.5.5.1	Implementatie .....	51
3.5.5.2	Budgettering .....	51
3.5.5.3	Evaluatie.....	522
3.6	Canada .....	522
3.6.1	Inleiding .....	522
3.6.1.1	Beleidsplan.....	522
3.6.1.2	Actoren.....	533
3.6.1.3	Canada in cijfers .....	544
3.6.2	Education.....	544
3.6.2.1	Rijopleiding .....	544
3.6.2.2	Campagnes .....	555
3.6.3	Engineering.....	56



3.6.3.1	Infrastructuur .....	566
3.6.3.2	Technologie.....	566
3.6.4	Enforcement.....	57
3.6.4.1	Verplichte veiligheidsmaatregelen.....	57
3.6.4.2	Snelheid .....	577
3.6.4.3	Alcohol .....	577
3.6.4.4	Handhavingsbeleid .....	588
3.6.5	Implementatie en evaluatie .....	588
3.6.5.1	Budgettering .....	588
3.6.5.2	Evaluatie.....	599
4	EVALUATIE VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSPROGRAMMA'S .....	60
4.1	Inleiding.....	60
4.2	Evaluatie.....	60
4.2.1	Visie .....	60
4.2.2	Kwantitatieve doelstellingen .....	621
4.2.3	Strategie .....	621
4.2.4	Maatregelenpakket.....	633
4.2.4.1	Education.....	633
4.2.4.2	Engineering.....	655
4.2.4.3	Enforcement.....	666
4.2.5	Actoren .....	677
4.2.6	Budgettering .....	699
4.2.7	Evaluatie .....	70
4.2.8	Schema .....	71
5	DE BELEIDSRELEVANTE ELEMENTEN VOOR VLAANDEREN .....	72
5.1	Inleiding.....	72
5.2	Vergelijking van het verkeersveiligheidsbeleid van de best presterende landen met het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid .....	722
5.2.1	Waarden, normen en een visie.....	733
5.2.2	De realiteit.....	744
5.2.3	Kwantitatieve doelstellingen en subdoelstellingen .....	766
5.2.4	Strategie .....	777
5.2.5	Maatregelen .....	799
5.2.6	Evaluatie .....	80
5.3	Besluit .....	80
6	AANBEVELINGEN VOOR DE WERKPLANNEN VAN HET STEUNPUNT .....	822
6.1	Inleiding.....	822
6.2	Steunpunt .....	822
6.3	Beleidsmanagement.....	822

6.4	Education .....	833
6.5	Engineering .....	844
6.6	Enforcement .....	844
6.7	Rol van het steunpunt binnen het verkeersveiligheidsbeleid .....	844
7.	REFERENTIES .....	86
8.	AFKORTINGEN .....	94
9.	BIJLAGEN.....	97
9.1	Contactpersonen .....	97
9.2.	Ingevulde vragenlijsten .....	98
9.3.	Tabellen .....	130
9.4.	Bijlagenbundel .....	130
1.	GROOT-BRITTANIË.....	131
1.1	Nationaal niveau.....	131
1.1.1	<i>Inleiding</i> .....	131
1.1.2	<i>Detail</i> .....	131
1.1.2.1	<i>Doelstellingen</i> .....	131
1.1.2.2	<i>Strategie</i> .....	132
1.1.2.3	<i>Implementatie</i> .....	142
1.1.2.4	<i>Evaluatie</i> .....	143
1.2	Intermediair niveau .....	143
1.2.1	<i>Detail</i> .....	143
1.2.1.1	<i>Strategie</i> .....	144
1.3	Lokaal niveau.....	145
1.3.1	<i>Inleiding</i> .....	145
1.3.2	<i>Detail</i> .....	145
1.3.2.1	<i>Doelstellingen</i> .....	145
1.3.2.2	<i>Strategie</i> .....	145
1.3.2.3	<i>Implementatie</i> .....	146
1.3.2.4	<i>Evaluatie</i> .....	147
2.	ZWEDEN.....	148
2.1	Nationaal niveau.....	148
2.1.1	<i>Inleiding</i> .....	148
2.1.2	<i>Detail</i> .....	148
2.1.2.1	<i>Doelstellingen</i> .....	148
2.1.2.2	<i>Strategie</i> .....	149
2.1.2.3	<i>Implementatie</i> .....	152
2.1.2.4	<i>Middelen</i> .....	152
2.2	Intermediair niveau .....	153
2.2.1	<i>Detail</i> .....	153
2.2.1.1	<i>Strategie</i> .....	153

2.3	Lokaal niveau.....	153
2.3.1	<i>Detail</i> .....	153
2.3.1.1	<i>Strategie</i> .....	153
3.	NEDERLAND .....	154
3.1	Nationaal niveau.....	154
3.1.1	<i>Inleiding</i> .....	154
3.1.2	<i>Detail</i> .....	155
3.1.2.1	<i>Doelstellingen</i> .....	155
3.1.2.2	<i>Strategie</i> .....	156
3.1.2.3	<i>Implementatie</i> .....	171
3.1.2.4	<i>Middelen</i> .....	172
3.1.2.5	<i>Evaluatie</i> .....	172
3.2	Intermediair niveau .....	174
3.2.1	<i>Inleiding</i> .....	174
3.2.2	<i>Detail</i> .....	176
3.2.2.1	<i>Strategie</i> .....	177
3.2.2.2	<i>Middelen</i> .....	182
3.2.2.3	<i>Evaluatie</i> .....	183
3.3	Lokaal niveau.....	183
3.3.1	<i>Inleiding</i> .....	183
3.3.2	<i>Detail</i> .....	183
3.3.2.1	<i>Doelstellingen</i> .....	183
4.	DENEMARKEN .....	185
4.1	Nationaal niveau.....	185
4.1.1	<i>Inleiding</i> .....	185
4.1.2	<i>Detail</i> .....	186
4.1.2.1	<i>Doelstellingen</i> .....	186
4.1.2.2	<i>Strategie</i> .....	186
4.1.2.3	<i>Evaluatie</i> .....	191
4.2	Intermediair niveau .....	192
4.2.1	<i>Detail</i> .....	192
4.2.1.1	<i>Strategie</i> .....	192
4.3	Lokaal niveau.....	192
4.3.1	<i>Inleiding</i> .....	192
4.3.2	<i>Detail</i> .....	193
4.3.2.1	<i>Strategie</i> .....	193
4.3.2.2	<i>Implementatie</i> .....	193
5.	FINLAND.....	194
5.1	Nationaal niveau.....	194
5.1.1	<i>Inleiding</i> .....	194

5.1.2	Detail .....	195
5.1.2.1	Doelstellingen .....	195
5.1.2.2	Strategie.....	196
5.1.2.3	Implementatie .....	206
5.1.2.4	Middelen .....	207
5.1.2.5	Evaluatie.....	207
5.2	Intermediair niveau .....	208
5.2.1	Inleiding .....	208
5.2.2	Detail .....	208
5.2.2.1	Strategie.....	208
5.3	Lokaal niveau.....	209
5.3.1	Inleiding .....	209
5.3.2	Detail .....	209
5.3.2.1	Strategie.....	210
5.3.2.2	Implementatie .....	210
5.3.2.3	Evaluatie.....	211
6.	CANADA .....	211
6.1	Nationaal niveau.....	211
6.1.1	Inleiding .....	211
6.1.2	Detail .....	211
6.1.2.1	Doelstellingen .....	211
6.1.2.2	Strategie.....	212
6.1.2.3	Evaluatie.....	215
6.2	Intermediair niveau .....	216
6.2.1	Detail .....	216
6.2.1.1	Evaluatie.....	217
6.3	Coherentie tussen de niveaus .....	218

# 1. Inleiding

---

In februari 2002 besloot het *Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit* het project "Aanpak verkeersonveiligheid in de best presterende landen" uit te besteden aan het *Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid* (BIVV). De opdracht bestond erin het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen te screenen met als tweeledig doel de beschrijving van de beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen op de verschillende beleidsniveaus (centraal, provinciaal, gemeentelijk) en de aanscherping van de doelstellingen en werkplannen van het steunpunt voor de volgende jaren.

De keuze van de best presterende landen is gebaseerd op de vergelijking van een aantal verkeersveiligheidsindicatoren. Deze zijn afgeleid van de officiële ongevalstatistieken per land die verzameld zijn in de International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Tabel 1 geeft de resultaten van verschillende indicatoren in het jaar 1998 / 2000 weer per land, gesorteerd op het aantal doden per 100.000 inwoners<sup>1</sup>. Om de vergelijking met een niet-Europees land mogelijk te maken, werd Canada eveneens geselecteerd.

De cijfers maken duidelijk dat binnen de Europese Unie Groot-Brittannië en Zweden de veiligste landen zijn. Dit geldt voor beide verkeersveiligheidsindicatoren. Houdt men enkel rekening met het aantal doden per 100.000 inwoners, dan zijn Nederland, Finland, Duitsland en Denemarken de volgende best presterende landen. Buiten de Europese Unie vallen ook in Noorwegen en Canada relatief weinig verkeersdoden. België scoort met 14,36 doden per 100.000 km in 2000 minder goed.

Deze relatieve getallen staan in contrast met de absolute waarden van het aantal verkeersslachtoffers. Groot-Brittannië telde in 2000 3.409 verkeersdoden (30 dagen) en Zweden 591. Dit verschil wordt verklaard door het scherpe contrast qua expositie. In Groot-Brittannië woonden in 1998 57,5 miljoen mensen en werden er 467,7 miljard voertuigkilometers gereden terwijl Zweden slechts 8,9 miljoen inwoners telt die 67,4 miljard kilometer (1998) reden.

Met 10,2 miljoen inwoners en 90 miljard voertuigkilometers in 2000 is de expositie in België niet zo groot als die in Nederland en Groot-Brittannië. Vandaar dat het interessant is om na te gaan welke elementen het verkeersveiligheidsbeleid in de 8 best presterende landen zo succesvol maken.

---

<sup>1</sup> Site van IRTAD: Federal Highway Research Institute bast.

Landen	Verkeersongevallen			Expositiegegevens		Verkeersveiligheids-indicatoren	
	Letsel-ongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Bevolking X 1.000	Miljard voertuig - kilometers	Doden per 100.000 inwoners	Dodelijk risico per miljard voertuig-kilometers
<b>Groot-Brittannië</b>	238.923 / 233.729	3.421 / 3.409	321.791 / 316.874	57.548 / 58.058	459,2 / 467,7	5,94 / 5,87	7.45 / 7.29
<b>Zweden</b>	15.514 / 15.770	531 / 591	21.356 / 22.032	8.848 / 8.861	67,4 / -	6,00 / 6,67	7.88 / -
<b>Nederland</b>	41.299 / 37.947	1.066 / 1.082	49.543 / 46.084	15.654 / 15.864	115,8 / -	6,81 / 6,82	9.20 / -
<b>Noorwegen</b>	8.864 / -	352 / 341	12.120 / -	4.418 / -	31,7 / -	7,97 / 6,84	11.1 / -
<b>Finland</b>	6.902 / 6.633	400 / 396	9.097 / 8.508	5.147 / 5.171	44,8 / 46,7	7,77 / 7,66	8.93 / 8.48
<b>Duitsland</b>	377.257 / 382.949	7.792 / 7.503	497.319 / 504.074	82.057 / 82.163	627,2 / 623,3	9,50 / 9,13	12.42 / 12.04
<b>Denemarken</b>	7.556 / 7.346	499 / 498	9.175 / 9.092	5.294 / 5.330	44,4 / 46,8	9,43 / 9,34	11.23 / 10.63
<b>Canada</b>	150.974 / -	2.934 / -	217.754 / -	30.300 / 30.759	- / 309,8	9,68 / -	-
<b>Ierland</b>	8.239 / 7.757	458 / 415	12.773 / 12.043	3.705 / 3.787	-	12,36 / 10,96	-

<b>Italië</b>	204.615 / 211.941	6.326 / 6.410	293.842 / 301.559	57.563 / -	-	10,99 / -	-
<b>Oostenrijk</b>	39.225 / 42.126	963 / 976	51.077 / 54.929	8.075 / 8.110	70,1 / 74,0	11,93 / 12,03	13.73 / 13.18
<b>Frankrijk</b>	124.387 / 121.223	8.918 / 8.079	168.535 / 162.117	58.722 / 59.225	507 / 534	15,19 / 13,64	17.59 / 15.13
<b>België</b>	51.167 / 49.065	1.500 / 1.470	70.760 / 67.961	10.192 / 10.239	86,1 / 90,0	14,72 / 14,36	17.43 / 16.33
<b>Spanje</b>	97.570 / 101.729	5.957 / 5.776	141.377 / 149.781	39.347 / 39.465	-	15,14 / 14,64	-
<b>Luxemburg</b>	1.058 / 905	57 / 76	- / 1.255	424 / 435	-	13,44 / 17,47	-
<b>Griekenland</b>	24.819 / -	2.182 / -	33.721 / -	10.499	81,6 / -	21,2 / -	26.73 / -
<b>Portugal</b>	49.319 / 44.159	2.126 / 1.860	66.603 / 59.922	9.474 / -	-	22,44 / -	-

Tabel 1: Verkeersveiligheidsindicatoren o.b.v. verkeersongevallen en expositiegegevens (1998/2000).





## 2. Methodologie

In de eerste plaats werden een aantal verkeersveiligheidsparameters (onder meer de verkeersopvoeding, de rijopleiding, de aanpak van zwarte punten, het handhavingsbeleid, etc.) gekozen waarop de screening en de onderlinge landenvergelijking gebaseerd zou worden. De keuze van de parameters werd geleid door de inhoud van de onderzoeksvraag en de algemene principes van een verkeersveiligheidsbeleid. Vervolgens werd een tabel opgesteld met alle parameters die als basis zou dienen voor de informatieverzameling (tabel 2). Het voordeel van deze tabel is dat de informatieverzameling op een gestructureerde manier verloopt. Omdat niet elk onderdeel van een beleidsplan zich laat vatten in een dergelijke rigide structuur, gebruikten we de tabel op een flexibele manier.

Land					
Niveau	Lokaal	1) Inleiding:	Algemene kwalitatieve beschrijving van het beleid (strategieën, speerpunten, visies, beleidsplannen, etc.)		
		2) Detail			
		2A) Doelstellingen:		kwantitatief/kwalitatief; subdoelstellingen	
		2B) Strategie:	Education (opvoeding en voorlichting):	overzicht campagnes (thema's)	verkeersopvoeding in basis- en secundair onderwijs rijopleiding (type, aantal uren rijopleiding, slaagpercentages)
			Engineering (infrastructuur en technologie):	definitie en aanpak zwarte punten	Architectuur van wegennet en wijze van categorisering Reglementering omtrent verblijfsgebieden (soort (zone30, woonerf, etc.), voorwaarden, hoeveel, etc.) samenstelling voertuigenpark: overzicht per gewicht- en vermogensklasse, veiligheidsvoorzieningen, etc.
			Enforcement (wetgeving en handhaving): NIET UITSLUITEND TOEGESPITST OP SNELHEID, OOK ROI, GORDEL, ETC.	wettelijke verplichtingen veiligheidsmaatregelen in voertuigen	fiscale maatregelen om veilige voertuigen te stimuleren en zware voertuigen en hoge vermogens te ontmoedigen snelheidsreglementeringen: verschillende regimes, procentuele verhouding daarvan (X% van de wegen behoort tot 120, X% behoort tot 90, etc.) handhaving: aantal PV's, handhavings- en verwerkingsbeleid, seponeringsbeleid, overzicht per categorie van snelheidsovertredingen, inzet personeel, inzet materieel (beschikbaarheid), aantal onbemande camera's
			Coherentie tussen drie E's		
			2C) Implementatie:	Hoe? Wat? Wie?	personeel belast met verkeer en vervoer
		2D) Middelen:	Budgettering		
			Extra mensen		
			Extra materiaal		
		2E) Evaluatie:	Opvolging verantwoordelijkheden		
			Opvolging plan via tussenevaluaties		
			Terugkoppeling doelstellingen	Via indicatoren (inspanningsgegevens, ongevallengegevens, gedragsgegevens, zelfrapportage, externe factoren)?	
		Intermediair			
		Nationaal			
		Coherentie tussen drie niveaus			

Tabel 2: Verkeersveiligheidsparameters

Na een eerste zoektocht naar informatie werd contact opgenomen met sleutelfiguren in de verschillende landen met de vraag of zij interessante internetadressen konden doorgeven dan wel of zij de officiële documenten van het verkeersveiligheidsbeleid wilden opsturen. Bijkomend werd aan de contactpersonen in 5 landen gevraagd of zij bereid waren te participeren aan het onderzoek door een gestandaardiseerde vragenlijst in te vullen en aan de contacten in de 3 best presterende landen – Zweden, Groot-

Brittannië en Nederland – werd de vraag gesteld of zij een diepte-interview wilden afleggen.

Aangezien tijdens de informatieverzameling bleek dat Noorwegen en Duitsland weinig Engelstalige documenten ter beschikking stellen, werd in overleg met het steunpunt besloten dat de behandeling van beide landen niet prioritair was. In de bijlagenbundel kan men de summiere informatie consulteren.

De eerste fase van de informatieverzameling omvatte een uitgebreide literatuurstudie die zich vooral richtte op de officiële internetsites van elk land (Ministeries van Verkeer, Verkeersveiligheidsorganisaties) en hun links. Op de site van de Europese Commissie konden een aantal Europese studies geconsulteerd worden en verschillende referenties konden teruggevonden worden in de documentatiedienst van het BIVV. Daarnaast hebben sommige landen officiële documenten opgestuurd en werd via internet gezocht naar meer gedetailleerde en versnipperde informatie. In een volgende fase werd ter aanvulling van de informatie uit de literatuurstudie een gestandaardiseerde vragenlijst opgestuurd naar 3 contactpersonen, respectievelijk in Canada, Denemarken en Finland. De inhoud van de vragenlijst betrof een gedetailleerde uitwerking van de tabel. Bij de opstelling van de vragen werd rekening gehouden met de methodologie van vragenlijsten en interviews<sup>2</sup>. Naast enkele opinievragen op het einde van de vragenlijst werden enkel open en gesloten vragen over feiten gesteld. Teneinde de vragenlijst niet onnodig lang te maken, werd ze per land zodanig aangepast dat enkel gepeild werd naar de uit de literatuurstudie ontbrekende informatie. In de 3 best presterende landen werd een semi-structureerd diepte-interview van een sleutelfiguur afgenomen en geregistreerd door een dictafoon. De vraagstelling was gebaseerd op de tabel/vragenlijst en op de informatie uit de literatuurstudie en verschilde bijgevolg per land. Het interview ging vooral dieper in op thema's uit de literatuurstudie en trachtte de ontbrekende informatie op een gedetailleerde manier aan het licht te brengen. Voordelen van een interview ten opzichte van een vragenlijst zijn de soepelheid – men kan om verduidelijking vragen, doorvragen, meer uitleg geven – en de volledigheid en adequaatheid. Uit tijds- en budgetoverwegingen werd geopteerd enkel interviews af te nemen in de 3 landen die het hoogst scoren op verkeersveiligheid en bijgevolg het meest relevant zijn.

Na afronding van de informatieverzameling werd de informatie gesynthetiseerd. Er werd gezocht naar de grootste gemene delers, namelijk naar die aspecten die het merendeel van de gescreende landen gemeenschappelijk heeft en waarvan bijgevolg aangenomen kan worden dat zij uniform op een positieve manier bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarnaast werden ook verschillen in aanpak van verkeersonveiligheid per land in kaart gebracht. De analyse van dergelijke verschillen kan nuttige informatie opleveren over de noodzakelijke randvoorwaarden voor de succesvolle implementatie van bepaalde verkeersveiligheidsmaatregelen.

Tenslotte werden aanbevelingen geformuleerd voor het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen en werden mogelijke bijsturingen van het actieprogramma van het steunpunt aangegeven.

---

<sup>2</sup> Billiet, J.B., 1996. *Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek: ontwerp en dataverzameling*. Acco, Leuven/Amersfoort, 319p.

## **3. Het verkeersveiligheidsbeleid van 6 best presterende landen**

---

### **3.1. Groot-Brittannië**

#### **3.1.1. Inleiding**

##### **3.1.1.1. Beleidsplan**

Het nationaal verkeersveiligheidsplan van het DTLR<sup>3</sup> (Department of Transport, Local Government and Regions) in Groot-Brittannië (GB)<sup>4</sup> "Tomorrow's roads: safer for everyone" streeft tegen 2010 de doelstelling van 40% minder verkeersdoden of zwaargewonden, 50% minder dode of zwaargewonde kinderen (<16jaar) en 10% minder lichtgewonden (uitgedrukt in aantal lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometers) na tegenover het gemiddelde in 1994-1998. Om de doelstellingen te bereiken, wil GB vooral inwerken op het rijden onder invloed van alcohol en drugs, de verbetering van de weginfrastructuur, het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding, betere programma's uitwerken ten aanzien van de zwakke weggebruikers zoals kinderen, voetgangers, fietsers en bromfietzers, het gebruik van het openbaar vervoer naast het wandelen en fietsen promoten en de snelheid op de rijbaan indijken. In het actieplan worden een aantal aanbevelingen per thema aangegeven.

##### **3.1.1.2. Actoren**

De nationale overheid DTLR is verantwoordelijk voor het nationaal beleid en wijst jaarlijks vaste budgetten voor transport<sup>5</sup> toe aan de lokale autoriteiten, die 5-jarige Lokale Transportplannen (LTP) moeten opstellen. Deze plannen worden vrij ingevuld op basis van de lokale vereisten en interesses. Op lokaal niveau hebben de verkeersveiligheidsagenten een belangrijke taak. Zij zijn tewerkgesteld door de gemeente of de politie (Schotland) en hun functie varieert van het informeren over verkeersveiligheid (publiciteit, scholen) tot het ontwerpen van ongevalreductieschema's.

Om een zekere uniformiteit over het landgebied te verzekeren, legt het DTLR bepaalde elementen wel nationaal vast zoals de rijexamens, de rijtraining, de verkeersborden, de algemene snelheidslimieten en de voertuigveiligheidsmaatregelen. De Administraties van Schotland (Scottish Parliament) en Wales (the National Assembly) bepalen daarnaast hun eigen verkeersveiligheidsstrategie. Gezien de omvang van de populatie is Engeland onderverdeeld in verschillende regionale overheden waaronder Londen. Om de consistentie van de lokale transportplannen in Engeland te verzekeren, worden, onder leiding van de regionale DTLR-overheid, bijeenkomsten per regio georganiseerd. Noord-Ierland heeft een volledig afgescheiden verkeersveiligheidsbeleid.

---

<sup>3</sup> *Tomorrow's roads: safer for everyone*. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of Transport, Local Government and Regions.

<sup>4</sup> Groot-Brittannië (GB) bestaat uit de landen Engeland, Schotland en Wales. Elk heeft een eigen Verkeersadministratie en Engeland, met de grootste bevolking, is verder onderverdeeld in verschillende regio's. De regio's van Engeland (bvb. Londen) zijn zoals Schotland en Wales verder onderverdeeld in gemeenten, het lokaal beleidsniveau. Het Verenigd Koninkrijk bestaat uit dezelfde drie landen plus Noord-Ierland. Noord-Ierland heeft een eigen verkeersveiligheidsplan.

<sup>5</sup> Transport in de brede zin kan verschillende elementen omvatten zoals bereikbaarheid, infrastructuur, verkeersveiligheid,...

Het Road Safety Advisory Panel telt alle relevante actoren uit verschillende sectoren en bestuurslagen en adviseert de Minister.

### 3.1.1.3. Groot-Brittannië in cijfers

In 2000 bedroeg het voertuigbestand 28,8 miljoen, opgesplitst in 820.000 tweewielers en 28 miljoen vier- of meerwielers. Op een populatie van 58,1 miljoen komt dit neer op bijna 50 gemotoriseerde voertuigen per 100 inwoners. De totale weglengte van GB bedraagt 391.707 km, waarvan 3.465 km snelweg, 6.941 km 2X2-wegen, 39.724 km 1X1-wegen.<sup>6</sup>

Landoppervlakte (km <sup>2</sup> )	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Bestand personen- en stationwagens (X 1000)
229.883	58.058	28.790	24.405
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo <sup>7</sup> (km)	Weglengte BuBeKo <sup>8</sup> (km)	Weglengte snelwegen (km)
391.707	185.790	205.911	3.465
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
467.700	378.700	94.100	176.900

Groot-Brittannië in cijfers (2000)<sup>9</sup>.

### 3.1.2. Education

#### 3.1.2.1. Campagnes

Ter ondersteuning van het nationaal plan richt het DTLR met de staatsgesubsidieerde nationale THINK!-campagnes<sup>10</sup> de aandacht op verschillende verkeersveiligheidsthema's zoals snelheid, kinderen, drinken-rijden, gordeldracht en vermoeidheid. Voor het jaar 2002 is een hele publiciteitskalender uitgewerkt. De lokale verkeersveiligheidsagenten steunen deze campagnes sterk door posters en ander door de overheid ter beschikking gesteld materiaal te verdelen in scholen.<sup>11</sup>In Engeland wordt € 48 miljoen (GBP 30 miljoen) per jaar geïnvesteerd in publiciteit (posters, TV, kranten,...). De publiciteitsdienst van de overheid neemt contact op met de lokale verkeersveiligheidsagenten en informeert hen over de verschillende campagnes. De campagnes omtrent rijden onder invloed worden het hele jaar door gevoerd, dus niet meer geconcentreerd op piekmomenten.

<sup>6</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

<sup>7</sup> BiBeKo is 'binnen de bebouwde kom'

<sup>8</sup> BuBeKo is 'buiten de bebouwde kom'

<sup>9</sup> IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

<sup>10</sup> Site van het DTLR: <http://www.think.dtlr.gov.uk/>

<sup>11</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

### **3.1.2.2. Verkeerseducatie**

Verkeersveiligheidseducatie<sup>12</sup> is een lokale verantwoordelijkheid en is niet nationaal in de curricula van basis- en secundaire scholen opgenomen. Wel worden leerkrachten in het basisonderwijs aangemoedigd verkeersveiligheid te integreren in andere lessen door het aanbieden van lesplannen verkeersveiligheid<sup>13</sup>. Deze plannen<sup>14</sup> kunnen zij terugvinden op het internet of in tijdschriften voor leerkrachten. Daarnaast moedigt de overheid de lokale autoriteiten aan om vrijwilligers te rekruteren (meestal (groot)ouders) om met jonge kinderen tijdens de schooluren op de baan te gaan en hen enkele praktische voetgangersvaardigheden aan te leren. Er wordt van uitgegaan dat een dergelijke praktische training meer impact heeft dan een 'in vitro' benadering. Aan 100 lokale autoriteiten zal de overheid geld toewijzen om 1 coördinator te rekruteren die de vrijwilligers zal zoeken en opleiden. Op vrijwillige basis kunnen jonge kinderen fietscursussen volgen en een fietsdiploma krijgen.

De verkeersveiligheidsagenten spelen een belangrijke rol bij het lokale beleid inzake verkeerspubliciteit en -educatie.

### **3.1.2.3. Rijopleiding**

De DSA (Driving Standards Agency), een uitvoerend bureau van het DTLR, is verantwoordelijk voor de afname en inhoud van het theoretisch en praktisch rijexamen en streeft voortdurend de verhoging van de rijstandaarden na. DSA heeft voor 'pre-bestuurders' (15- tot 17-jarigen) een educatiepakket uitgegeven en stuurt rijexaminatoren naar scholen om er uitleg te geven over rijtraining, -test en verantwoordelijk rijgedrag. De minimum leeftijden om te rijden op de Britse wegen bedragen 16 voor bromfietsen, 17 voor personenwagens en 21 voor grotere voertuigen als bussen en vrachtwagens.<sup>15</sup> De training kan op twee manieren gebeuren: in een rijsschool met een professionele instructeur of met een niet-professionele begeleider die minstens 3 jaar een rijbewijs heeft. Uit onderzoek blijkt dat 98% van de kandidaten professionele rijlessen volgen, met een gemiddelde van 31 uur.<sup>16</sup> 65% oefent daarnaast nog gemiddeld 24 uur. Het gemiddelde nationale slagingspercentage voor de eerste praktische rijtest bedraagt 47%. Om het rijbewijs te ontvangen, moet men slagen in de theorie- en nadien de praktijktest. Sinds mei 1999 is de inhoud van de praktische test aangepast: de test duurt gemiddeld 40 minuten i.p.v. 35 minuten, er wordt meer op rijbanen gereden waar hogere snelheidslimieten gelden en na de test ontvangen de kandidaten een testrapport.<sup>17</sup> De overheid promoot het gebruik van een logboek<sup>18</sup> als

---

<sup>12</sup> Etude Européenne: « Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires », menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

<sup>13</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

<sup>14</sup> Hierin staat praktisch beschreven hoe verkeersveiligheid geïntegreerd kan worden in verschillende vakken: goede praktische adviezen.

<sup>15</sup> Groot, H.A.M., Vandenbergh, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, ATh.

<sup>16</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. Changes to the practical driving test. DTLR.

<sup>17</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Chapter 3: Safer Drivers – training and testing.

<sup>18</sup> Inhoud van het logboek: vaardigheden, vooruitgang, oefeningen, speciale rij-omstandigheden (o.a. nachtrijden, slechte weersomstandigheden,...). DSA heeft 250.000 kopies ter beschikking gesteld. Het is de bedoeling het gebruik ervan op termijn te verplichten.

gids voor de training. Na het slagen ontvangt de kandidaat een rijbewijs maar blijft onderworpen aan een probatiesysteem<sup>19</sup>. Bij overschrijding van 6 strafpunten (zware overtredingen) gedurende de eerste 2 jaar wordt de bestuurder weer kandidaat-bestuurder. Bij andere bestuurders ligt deze drempel op 12 strafpunten.

Vanaf 70 jaar wordt het rijbewijs jaarlijks vernieuwd en is een medisch examen telkens verplicht. Voor ouderen zal de overheid informatie bieden over opfrissingscursussen verkeer. Bromfietzers moeten 1 dag een verplichte basistraining volgen.

### **3.1.3. Engineering**

#### **3.1.3.1. Infrastructuur**

<sup>20</sup>Over de jaren heen werden reeds verschillende wegconstructiemaatregelen genomen ter verbetering van de veiligheid: wegmarkeringen, belichting, borden, zebrapaden, drempels, vluchteilandjes. De 15.163 km hoofdwegen (Trunk roads)<sup>21</sup> vallen onder de verantwoordelijkheid van de Highways Agency, een overheidsinstelling gefinancierd door het DTLR. De overheid heeft meer controle over de acties van deze instelling dan over die van de lokale autoriteiten. De Highways Agency streeft de doelstelling van 1/3 minder verkeersdoden en -gewonden na. Hun plan is vooral gebaseerd op het verbeteren van wegontwerpen. Daarnaast promoten zij de fietserveiligheid, verkeersvertragingmaatregelen en veiligere schoolroutes. De andere wegen (34.867 km) vallen onder de verantwoordelijkheid van de lokale autoriteiten. De nationale overheid adviseert over de snelheidslimieten op de verschillende wegsoorten, doch de implementatie wordt lokaal beslist. In de bebouwde kom geldt de algemene regel dat als er straatlampen zijn, de snelheidslimiet 30 mph (48 km/u) is, tenzij anders vermeld door verkeersborden. Rond scholen en in residentiële gebieden wordt steeds vaker de 20 mph (32 km/u) limiet gesteld. De vroegere verplichte toelating van het DTLR om snelheidslimieten onder de 30 mph in te stellen, werd opgehoft. Eerder dan louter verkeersborden te plaatsen, streeft de overheid naar infrastructurele maatregelen die de snelheid automatisch doen verminderen. Scholen worden aangemoedigd om in samenwerking met de School Travel Advisory Group<sup>22</sup> 'School Travel Plans' te ontwikkelen met praktische maatregelen om het schooltraject veiliger en minder wagenafhankelijk te maken (betere wandel- en fietsfaciliteiten, aanpassing schooluren, beter busvervoer,...). Momenteel worden 9 'Home Zone' projecten<sup>23</sup> uitgewerkt en geëvalueerd.

---

<sup>19</sup> O.b.v. de 'New Drivers Act' (1997).

<sup>20</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Chapter 5: Safer Infrastructure.

<sup>21</sup> Dit zijn voornamelijk snelwegen, maar ook 2X2 en 1X1 wegen.

<sup>22</sup> STAG opgericht door de regering in 1998. Deze groep onderzoekt en adviseert over de veiligheid van schoolroutes. De leden komen uit verschillende geledingen: van ouders en leerkrachten tot verkeersveiligheidsexperts, lokale autoriteiten, vertegenwoordigers van het DETR en van de regio's.

<sup>23</sup> Gekopieerd van de Nederlandse 'Woonerven': infrastructurele aanpassingen in woongebieden waarbij de zwakke weggebruiker centraal staat.

Voor het wegontwerp biedt de regering infrastructurele standaarden (Highways Agency – ‘Standards’) aan om uniformiteit te verzekeren. Het landelijk en stedelijk wegenmanagement<sup>24</sup> richt zich vooral op de bepaling van aangepaste snelheidslimieten en de constructie van snelheidsvertragers (drempels, platforms).

### **3.1.3.2. Verkeersveiligheidsaudits**

GB is een pionier en kent reeds een hele geschiedenis (sinds eind jaren 80) in het voeren van verkeersveiligheidsaudits.<sup>25</sup> Deze checken de kwaliteit van een nieuw wegontwerpplan en gaan achteraf de effectieve werking van de nieuwe weg na. Ongevallenanalyses detecteren ongevalsfaciliterende elementen. Deze elementen vormen de basis van de verkeersveiligheidsaudit: het wegontwerpplan wordt op de aanwezigheid van dergelijke elementen (bvb. slecht geplaatste verkeersborden, onduidelijke wegmarkering,...) gecheckt. ‘Standards’ van de Highways Agency, waarin de normen voor wegontwerp aangegeven worden, en de ‘Guidelines on Safety Audits’ van het Institute of Highways and Transportation leiden het proces van de verkeersveiligheidsaudit en bijgevolg van het wegontwerp. Verkeersveiligheidsaudits worden niet systematisch gevoerd. De overheid moedigt wegontwerpers aan een verkeersveiligheidschecklist te gebruiken, doch deze is niet zo diepgaand als een audit. Auditors worden speciaal opgeleid in de cursussen Ongevallenanalyse en Veiligheidsaudit. Lokale autoriteiten wordt gevraagd audits op kinderverkeersveiligheid te voeren.

### **3.1.3.3. Zwarte punten**

Sinds het begin van de jaren 70 onderzoekt GB systematisch ongevallen en zwarte punten<sup>26</sup>. Het detecteren en elimineren van zwarte punten is een lokale bevoegdheid. Het is van het grootste belang dat data over ongevallen met letsel of dood tot gevolg op een goede manier verzameld wordt en dat mappen met dergelijke ongevalsgegevens opgesteld worden. Politierapporten specificeren de kleinste details van het ongeval en de context (tijdstip, weersomstandigheden, details bestuurder,...) en deze informatie wordt in een databestand opgeslagen dat consulteerbaar is door het DTLR en de lokale overheden. Het lokaal bestuur analyseert de ongevallen en gaat op die manier grondig op zoek naar gemeenschappelijke factoren bij meerdere accidenten (die plaatsvonden op eenzelfde plaats, gebied of weglengte) die bijgevolg geëlimineerd kunnen worden. Momenteel komen zwarte punten praktisch niet meer voor, maar spreekt men eerder van zwarte wegen en gebieden.

---

<sup>24</sup> Stedelijk wegenmanagement: verkeervertragingsmaatregelen, infrastructurele botspreventie, 20 mph-zones, snelheidscamera’s, voetgangersmaatregelen, fietserschema’s, rotondes, antislip wegoppervlak, bebording, wegmarkering.

<sup>25</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

<sup>26</sup> Interview met Dhr. Ian Drummond, Road Safety, DTLR.

### **3.1.3.4. Technologie**

Verskillende technologische aanpassingen zullen de verkeersveiligheid positief beïnvloeden<sup>27</sup>: standaardisatie kinderzitjes, gordels in nieuwe bussen, betere botscapaciteit, verplichte ABS voor zwaar verkeer. Daarnaast loopt onderzoek in verband met intelligente gordels en airbags, EuroNCAP (European New Car Assessment Programme) en ISA (Intelligent Speed Adaptation).

Vanaf drie jaar na de aankoop van een nieuwe wagen, moet de wagen jaarlijks technisch gecontroleerd worden.

### **3.1.4. Enforcement**

#### **3.1.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen**

Gordelgebruik is altijd en overal verplicht. Kinderen moeten in kinderzitjes gezet worden. Het gebruik van dergelijke zitjes wordt aangemoedigd door de overheid door er geen VAT (Value Added Tax, i.e. BTW) op te heffen. Voor brom- en motorfietsers is het gebruik van een helm verplicht. De Highway Code omschrijft alle verkeersregels voor alle weggebruikers<sup>28</sup>.

#### **3.1.4.2. Snelheid**

De nationale snelheidslimieten in GB zijn als volgt bepaald (voor wagens en motorfietsen)<sup>29</sup>:

- Bebouwde kom: 30 mph / 48 km/u;
- 1X1: 60 mph / 96 km/u;
- 2X2: 70 mph / 112 km/u;
- Snelwegen: 70 mph / 112km/u.

Deze limieten gelden tenzij een verkeersbord het anders aanduidt, er werken bezig zijn of een ongeval gebeurd is. Momenteel is een experiment aan de gang op de M25 waarbij de normale 70 mph limiet verlaagd wordt op piekmomenten om zo de wegcapaciteit te vergroten en verkeersstroom te onderhouden<sup>30</sup>.

Snelheidsovertredingen worden voornamelijk gedetecteerd door snelheidscamera's. De drempel om een snelheidsovertreding te vervolgen is de overschrijding van de snelheidslimiet met 10%. Politiecontroles worden niet specifiek georganiseerd. Eén van de maatregelen van het actieplan is de significante vermeerdering van het aantal snelheidscamera's. Vanuit deze context – vermeerdering van de snelheidscamera's leidt tot een toename van het aantal te verwerken boetes – is in 2001 een wet goedgekeurd die stelt dat het geld van de boetes gebruikt mag worden om de registratiekosten ervan te betalen, de rest gaat naar de overheid. Deze worden enkel op probleemplaatsen geïnstalleerd en om de zichtbaarheid te vergroten, moeten ze volledig geel geverfd zijn. Dit is besloten vanuit de redenering dat de weggebruiker

---

<sup>27</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Chapter 7: Safer Vehicles.

<sup>28</sup> Site van het DTLR: <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/hc/>

<sup>29</sup> Site van de Highway Code: <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/hc/09.shtml#103>

<sup>30</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR



geïnformeerd moet zijn over de controle. Momenteel wordt overgestapt op digitale camera's. De lokale overheden financieren de snelheidscamera's en de registratiekosten als verkeersveiligheidsmaatregel. Daarnaast zal men op termijn een systeem van administratiefrechtelijke afhandeling van de overtredingen instellen (cf. Nederland). Nu bekijkt de politie de foto en stuurt de boete. Gaat de beklaagde akkoord, dan wordt de boete binnen de 28 dagen na ontvangst betaald, zoniet moet de beklaagde een proces in de rechtbank inzetten. Zware snelheidsovertreders worden sowieso naar de rechtbank gestuurd.

### **3.1.4.3. Alcohol**

De legale bloedalcohollimiet (BAC) is vastgelegd op 0,8 promille, een limiet die door de meerderheid van de mensen geaccepteerd wordt.<sup>31</sup> De minimum diskwalificatieperiode is 1 jaar. Als het rijden onder invloed resulteert in een dodelijk ongeval bepaalt de rechter de boete en wordt het rijbewijs minimum 2 jaar ingetrokken. Alcoholcontroles zijn niet als zodanig georganiseerd, maar vinden plaats tijdens het algemene politiewerk en enkel bij een vermoeden mag de persoon getest worden. In 1998 werden in Engeland en Wales 815.000 ademtests uitgevoerd waarvan 95.000 positief of geweigerd. Sinds 1 januari 2000 is een nationaal schema opgesteld voor rechtbanken om bestuurders onder invloed naar rehabilitatiecursussen te sturen (vrijwillig en op eigen kosten). Bij volledige afhandeling van de training kan de diskwalificatieperiode verkort worden met 25%.

Bij een vermoeden van drugsgebruik wordt eerst het coördinatievermogen nagegaan (rechte lijn lopen, neus aanraken). Als het vermoeden blijft, wordt de persoon meegenomen naar het politiekantoor voor een bloedanalyse.

### **3.1.4.4. Fiscale voordelen**

Met de formule 'Pass Plus' kunnen nieuwe bestuurders zich inschrijven voor extra rijtrainingen waarvan zij certificaten ontvangen die zij kunnen voorleggen aan verzekeringsmaatschappijen en op die manier kortingen krijgen.

### **3.1.4.5. Handhavingsbeleid**

Verkeershandhaving valt onder het algemene politiewerk. De 'Home Office', i.e. de ministeriële dienst verantwoordelijk voor wetgeving, handhaving en politie, legt een lage prioriteit voor politionele verkeershandhaving. In 2000 werden 2 miljoen verkeersovertredingen in de rechtbank afgehandeld. Momenteel werkt de overheid aan een herziening van de strafbepalingen. Bij een overtreding vastgesteld door een politieagent wordt ofwel een boete uitgeschreven of wordt de overtreder naar de rechtbank gestuurd. Als alternatief voor de boete kan de politie eveneens beslissen de persoon naar een door het DTLR goedgekeurde 'Driver Improvement' cursus te sturen, integraal bekostigd door de overtreder ( $\pm$  € 2400 (GBP 1500)). Steeds meer lokale overheden bieden deze alternatieve straf.

---

<sup>31</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR.

### **3.1.5. Implementatie en evaluatie**

#### **3.1.5.1. Implementatie**

De nationale overheid DTLR<sup>32</sup> is verantwoordelijk voor het nationaal beleid en wijst jaarlijks vaste budgetten voor transport<sup>33</sup> toe aan de lokale autoriteiten, die 5-jarige Lokale Transportplannen<sup>34</sup> (LTP) met te implementeren maatregelen moeten opstellen. Deze schema's worden vrij ingevuld op basis van de lokale vereisten en interesses, doch de overheid staat het lokaal bestuur bij door het aanbieden van een goede praktische gids<sup>35</sup>. Het DTLR legt de jaarlijkse vaste transportbudgetten vast op basis van de lokale noden, aangegeven in de lokale transportplannen. Projecten die bijdragen tot het bereiken van de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen worden zeker gesubsidieerd. De gemeentelijke autoriteiten zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van verkeersveiligheidsacties, de regering treedt dus niet dwingend op, zolang de nationale doelstellingen maar gehaald worden. In de jaren 80 daarentegen werden subsidies specifiek voor verkeersveiligheid verdeeld.

#### **3.1.5.2. Budgettering**

Lokale autoriteiten in Engeland spenderen jaarlijks zo'n € 208 miljoen (GBP 130 miljoen) aan niet infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.<sup>36</sup> € 48 miljoen (GBP 30 miljoen) wordt geïnvesteerd in projecten voor kinderen onderweg naar school (School Crossing Patrols). Budgetten voor infrastructurele wegverbetering komen ongeveer op € 128 miljoen (GBP 80 miljoen) per jaar. Via regelmatige regionale bijeenkomsten worden de lokale transportplannen per regio op elkaar afgestemd en wordt de compatibiliteit van de lokale acties ten opzichte van het nationaal plan verzekerd. Tijdens dergelijke vergaderingen worden ervaringen uitgewisseld en adviezen ontwikkeld.

#### **3.1.5.3. Evaluatie**

In het Road Safety Advisory Panel<sup>37</sup> zetelen een 35-tal personen uit verschillende organisaties en beleidsniveaus<sup>38</sup> die de Minister van DTLR adviseren. Tijdens verschillende jaarlijkse bijeenkomsten bediscussiëren zij het beleidsprogramma en haar evolutie. Elk jaar moeten de gemeentelijke autoriteiten 'Annual Progress Reports' leveren aan het DTLR. Op basis van deze rapporten wordt om de drie jaar de vooruitgang ten opzichte van de nationale doelstellingen geëvalueerd zodat de programma's eventueel aangepast kunnen worden. Het nieuwe beleid loopt sinds 2000 en de eerste evaluatie zal plaatsvinden in 2003. De verkeersongevallendata is afkomstig van de politierapporten

---

<sup>32</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010.

<sup>33</sup> Transport in de brede zin kan verschillende elementen omvatten zoals bereikbaarheid, infrastructuur, verkeersveiligheid,...

<sup>34</sup> LTP: maatregelen i.v.m. milieu/omgeving, veiligheid, economie, bereikbaarheid en integratie.

<sup>35</sup> DTLR: A Road Safety Good Practical Guide: [www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/06.htm](http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/06.htm)

<sup>36</sup> Interview met Dhr. Bill Hills, DTLR

<sup>37</sup> DTLR: Road Safety Advisory Panel: [www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/02.htm](http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/02.htm)

<sup>38</sup> Leden: alle overheidsdepartementen, vertegenwoordigers van wagenbestuurders, motorfietsers, gehandicapten, voetgangers, rij-instructie-organisaties, child safety, BRAKE (beroepsverkeer), lokale autoriteiten (verkozenen + ingenieurs).

(ongeveer 50 vragen)<sup>39</sup> die bij letselongevallen ingevuld dienen te worden. Het DTLR leidt de evaluatie en het Road Safety Advisory Panel wordt geconsulteerd voor de beleidsherziening.

Het nationaal actieplan omvat 154 actievoorstellen. Viermaal per jaar wordt gerapporteerd over de voortgang van de implementatie<sup>40</sup>. Daarbij wordt aangegeven wie verantwoordelijk is, wat de huidige stand van zaken is, welke de volgende stappen en hun doeldata zijn en wat de doeldatum voor de volledige implementatie is.

## **3.2. Zweden**

### **3.2.1. Inleiding**

#### **3.2.1.1. Beleidsplan**

Zweden heeft tegen het jaar 2007 de doelstelling vooropgesteld niet meer dan 270 verkeersdoden en zwaar gewonden te hebben. Dit betekent een reductie van 50% van het aantal in 1996. Het beleid steunt op de Vision Zero, namelijk dat elke dode of zwaargewonde in het wegtransportsysteem er één te veel is. In 1997 besliste het Parlement dat deze visie de lange termijn doelstelling voor verkeersveiligheid is en dat het wegverkeerssysteem zodanig aangepast moet worden dat deze doelstelling in het bereik ligt. Onder Vision Zero<sup>41</sup> wordt gesteld dat de verantwoordelijkheid bij de ontwerpers van het wegverkeerssysteem<sup>42</sup> ligt en dat de weggebruiker verantwoordelijk is voor het opvolgen van de regels binnen het systeem. Het wegverkeerssysteem moet zo ontworpen zijn zodat iedereen, jong en oud maar ook fysiek gehandicapte personen veilig kunnen reizen en dat fouten van weggebruikers zoveel mogelijk opgevangen kunnen worden zodat dodelijke of ernstige verwondingen vermeden worden. De individuele weggebruiker draagt dus niet de volledige verantwoordelijkheid voor ongevallen, doch het systeem is gebaseerd op weggebruikers die zich aan de regels houden<sup>43</sup>. Het Vision Zero concept richt zich niet op de complete eliminatie van ongevallen maar op de menselijke tolerantie voor mechanische krachten<sup>44</sup> (kinetische energie): wanneer de ongevals-exposure of de mechanische krachten bij een ongeval onder de drempel van 'ernstige verwonding' (of van 'niet aanvaardbaar verlies van gezondheid') gehouden kunnen worden, dan is het systeem veilig. De zwakste

---

<sup>39</sup> Met informatie over type ongeval, details weggebruiker, details context. De politie typt deze rapporten in en automatisch ontvangen het DTLR en de regionale overheden een kopie. Jaarlijks wordt deze data samengevat weergegeven in een Annual book of statistics.

<sup>40</sup> Site DTLR: Road Safety Strategy: Implementation Progress Report to end Sept. 2000, to end Dec. 2000, to end March 2001, to end June 2001, to end Sept. 2001 en to end Dec. 2001.

<sup>41</sup> Secretary Matts-Ake Belin, 2000. Shared Responsibility for Road Safety. Swedisch Official Report, Submitted by the Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, Stockholm 2000.

<sup>42</sup> Gedeelde verantwoordelijkheid: politiekers die beslissen over ruimtelijke planning en verkeer, planners van het wegverkeerssysteem, wegenmanagers (bvb. SNRA, gemeentelijke autoriteiten), politie, voertuigfabrikanten en -verkopers, organisaties betrokken bij verkeersveiligheid, bedrijven/organisaties/private personen die transportdiensten kopen, bedrijven/organisaties/private personen die goederen en/of personen vervoeren en alle weggebruikers.

<sup>43</sup> Tingvall, C., The Vision Zero. In: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990'ies. Stockholm, Springer Verlag.

<sup>44</sup> Tingvall, C. & Haworth, N., 1999. Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6<sup>th</sup> ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sept. 1999.

weggebruiker dicteert het systeemontwerp. Drie veiligheidsnetten<sup>45</sup> vormen de oplossing van verkeersonveiligheid: ongevalpreventie, letselpreventie en spoedgevallendiensten, verzorging en rehabilitatie. In vergelijking met het wegverkeer hebben andere transportsectoren zoals de luchtvaart en de scheepsvaart een lange geschiedenis van systematisch veiligheidswerk.

### **3.2.1.2. Actoren**

De hoofdrolspelers van het verkeersveiligheidswerk zijn de SNRA (Swedish National Road Administration), de Nationale Politie en de gemeentelijke autoriteiten. Daarnaast speelt de door de staat gesubsidieerde niet-gouvernementele National Society for Road Safety (NTF), die 73 nationale en 24 gewestelijke verkeersveiligheidsorganisaties<sup>46</sup> overkoepelt, een belangrijke rol in het stimuleren en promoten van verkeersveiligheidsinitiatieven. De NTF-organisaties voorzien onder andere educatie aan lokale leden, leiden en financieren verkeersveiligheidsprojecten, informeren de weggebruiker via de media en adviseren bestuurders op elk niveau. Onderzoek en ontwikkelingactiviteiten gerelateerd aan verkeersveiligheid wordt door het VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute) en een aantal universiteiten uitgevoerd. De projecten zijn meestal door de staat gesubsidieerd. VTI voorziet eveneens informatie en documentatie over wegen, verkeer en verkeersveiligheid. De nationale overheid SNRA<sup>47</sup>, met de Minister van Transport en Communicatie aan het hoofd, heeft 4 taken: sectorale verantwoordelijkheid (samenwerking met en coördinatie van de verschillende relevante actoren), publieke autoriteit (opstellen en toepassen van reglementeringen voor voertuigen, rijbewijzen, verkeersomgeving en commercieel verkeer, en het beheer van de staatssubsidies), nationale wegenmanagement (ontwerp en onderhoud staatswegen, supervisie van het gemeentelijk wegenmanagement) en contractueel werk (planning, ontwerp, bouw, werking en onderhoud van wegen). Het Ministerie van Transport en Communicatie benadrukt het belang van de coördinatie van verkeersveiligheid met andere werkgebieden (milieu, werkomgeving, gezondheid, strafrecht,...). Het basisprincipe van Vision Zero is de gedeelde verantwoordelijkheid. De GNS (Group for National Society Co-operation) is een centraal orgaan dat de samenwerking tussen de SNRA, de Nationale Politie en de gemeenten coördineert.

Vision Zero is gebaseerd op ethische regels<sup>48</sup>: men moet alles doen wat men kan om dood of ernstig letsel te voorkomen, elke actie moet wetenschappelijk gefundeerd en getest zijn, de best gekende oplossing moet altijd gebruikt worden, zowel het risico als de mogelijke schadelijke effecten leiden de beslissing om een bepaalde situatie te veranderen en het werk is gebaseerd op het feit dat de verantwoordelijkheid voor elk sterftegeval of verlies van gezondheid bij de systeemontwerper van dat specifieke systeem ligt.

---

<sup>45</sup> Tingvall, C., The Vision Zero. In: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990'ies. Stockholm, Springer Verlag.

<sup>46</sup> Bijvoorbeeld: NTF Youth, NTF Senior, professional drivers, Families for 'Vision Zero', children's traffic club. Verschillende van deze organisaties zijn verder onderverdeeld op lokaal niveau.

<sup>47</sup> SNRA, 2000. Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000.

<sup>48</sup> Tingvall, C., The Vision Zero. In: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990'ies. Stockholm, Springer Verlag.

De regering heeft in 1999 een 11-puntenplan ter verbetering van de verkeersveiligheid opgesteld. In 2000 werkte de SNRA voornamelijk in op 6 items:

Focus op de gevaarlijkste wegen;

- Veiliger verkeer in de gemeenten;
- Nadruk op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker;
- Veilig fietsverkeer;
- Garantie voor transportkwaliteit;
- Beter gebruik van nieuwe technologie.

### 3.2.1.3. Zweden in cijfers

Het Zweedse wegennet bestaat voor 2/3 uit private niet-verharde en boswegen (over het algemeen open voor publiek).<sup>49</sup> Het overige derde bestaat uit 98.000 km staatswegen (4.900 km Europese autowegen, 10.200 km andere nationale wegen, 83.000 km gewestswegen) en 39.500 gemeentelijke wegen en straten. Over de staatswegen werd in 2000 46 miljoen kilometer gereden. Op het lokale wegennetwerk werden 21 miljoen voertuigkilometers gereden. De lengte van de voet- en fietspaden in de gemeenten wordt geschat op 30.500 km. In 2000 waren er ongeveer 3,9 miljoen geregistreerde wagens, 354.000 trucks, 15.000 bussen en 120.000 motorfietsen.<sup>50</sup> In verhouding tot de 8,9 miljoen inwoners betekent dit 44 wagens per 100 inwoners.

Landoppervlakte (km <sup>2</sup> )	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
449.964	8.861	4.735	3.890
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
210.000 (1999)	-	-	-
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
69.558 (1999)	-	9.853	-

Zweden in cijfers (2000)<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>50</sup> Swedish Institute, 2000. Fact sheet on Sweden: Road Safety in Sweden.

<sup>51</sup> IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

## **3.2.2. Education**

### **3.2.2.1. Rijopleiding**

Vanuit de overweging dat ervaring noodzakelijk is voor veilig rijgedrag werd in 1993 de minimumleeftijd voor de rijtraining (voorlopig rijbewijs) verlaagd tot 16 jaar. Op die manier wordt gemiddeld 118 uur geoefend op de baan, in tegenstelling tot slechts 41 uur wanneer men op 17,5 jaar aan de training begint. Het praktisch leerproces wordt overgelaten aan een beroepsinstructeur in een rijsschool of aan een vrijwillige begeleider naar keuze. De begeleider moet goedgekeurd worden door de gewestelijke administratieve Raad (SNRA). In 1999 stelde de SNRA gelet op het succes van de verlenging van de leerperiode, aan de regering een leerproces in drie fasen voor met een controle tussen iedere fase, een theoretisch examen in de derde fase, en een praktisch examen op het einde van die fase. Het theoretisch en praktisch examen kunnen vanaf 18 jaar afgelegd worden.<sup>52</sup> Het praktisch examen vindt zowel in residentiële zones als op snelwegen plaats en duurt 45 minuten. De kandidaat-bestuurder moet een verklaring van goede gezondheid tekenen. De slagingspercentages van personen die training volgden in een rijsschool zijn ongeveer 82% voor het theorie- en 75% voor het praktisch examen.<sup>53</sup> Van diegenen die geen professionele lessen volgden, slaagt ongeveer 55% voor het theorie- en 52% voor het praktisch examen. Het aantal praktische en theoretische rijtesten in 2000 bedroeg 165.600 respectievelijk 179.800. Gedurende de eerste twee jaar na het slagen in de rijtesten is de bestuurder onderworpen aan een voorlopig rijbewijssysteem. Wanneer het rijbewijs in deze periode wordt ingetrokken, moet de bestuurder opnieuw beide testen afleggen.

### **3.2.2.2. Campagnes**

Het 11-punten programma van de overheid<sup>54</sup> stelt dat de weggebruiker verantwoordelijk is voor het opvolgen van de verkeersreglementen. Naast verkeerstoezicht speelt informatie hierbij een belangrijke rol. Sensibilisatiecampagnes worden regelmatig gevoerd ter informering van de weggebruiker over gordelgebruik, snelheidslimieten en alcohol. Eén van de taken van het NTF is de informering van de weggebruiker via de media. In 2000 ging de aandacht onder meer naar 'de politionele verkeerscontroles', 'onvoldoende veiligheid voor kinderen' en 'de levensreddende rails'. Daarnaast organiseert NTF nationale opinieonderzoeken om het draagvlak voor verkeersveiligheid te vergroten en gedragsveranderingen na te gaan. In 1998<sup>55</sup> heeft de regering € 6,9 miljoen (SEK 65 miljoen) geïnvesteerd in een algemene informatiecampagne om een beter begrip van de verkeersveiligheid te promoten.

---

<sup>52</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 1999. TAINER: Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs.

<sup>53</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>54</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>55</sup> Ministry of Industry, Employment and Communications, 1999. 11-point programme for improving road traffic safety. Stockholm, Sweden.

### **3.2.2.3. Draagvlak**

Eén van de belangrijkste taken van de SNRA is het vergroten van het draagvlak voor verkeersveiligheid. Verkeersonveiligheid moet gezien worden als een publiek gezondheidsprobleem waarvoor tal van personen, van politicus over wegontwerper tot bedrijfsleider, een zekere verantwoordelijkheid dragen en niet meer als een negatieve bijwerking van wegverkeer. De ethische basis is dat leven en gezondheid nooit vervangen kunnen worden door andere maatschappelijke waarden. Mobiliteit moet dus geleid worden vanuit een veiligheidsstandpunt, en niet omgekeerd.

### **3.2.2.4. Bedrijven**

Zo worden transportbedrijven aangespoord veiligheid in hun beleid op te nemen waardoor de transportkwaliteit gegarandeerd kan worden.<sup>56</sup> Dit kan onder meer door het installeren van systemen zoals de alcohol ignition interlocks (alcolock) in hun transportvoertuigen waardoor nuchter rijden gegarandeerd wordt. Momenteel vinden trials plaats in 100 taxi's, 100 bussen en 100 vrachtwagens. Op langere termijn is het de bedoeling dat veiligheid een competitieve factor wordt in de transportsector. Aangezien beroepschauffeurs vaak als eerste op de plaats van een ongeval zijn, worden momenteel EHBO-opleidingen voor hen georganiseerd.

### **3.2.2.5. Diepte-studies**

Sinds 1997 voert de SNRA diepte-studies uit op elk fataal ongeval.<sup>57</sup> Daarbij worden alle mogelijke actoren (van wegontwerper tot werkgever van het slachtoffer) betrokken. Het doel van de analyse is preventief en oplossingsgericht, namelijk het ontdekken van mogelijke fouten in het systeem en die bijgevolg op te heffen zodat gelijkaardige ongevallen vermeden kunnen worden. De SNRA wordt direct door de politie op de hoogte gebracht wanneer een fataal ongeval zich voordoet. De basisgegevens die verzameld worden, omvatten onder meer het wegontwerp, de geldende snelheidslimiet, de eventuele snelheidsovertreding, het model, jaar en de veiligheidsspecificaties van het voertuig, details van de betrokken personen, details van de verwondingen en het politierapport. Nadien wordt uitgemaakt of het ongeval het gevolg was van het wegsysteem, van onvoldoende persoonlijke bescherming of van een serieuze overtreding.

---

<sup>56</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>57</sup> SNRA. All fatal accidents investigated: the SNRA's in-depth studies – vital data in road traffic safety work.

### **3.2.3. Engineering**

#### **3.2.3.1 Infrastructuur**

In 1999 werd besloten het wegennetwerk zodanig aan te passen dat menselijke fouten in zekere mate opgevangen kunnen worden<sup>58</sup>. Tal van kost-effectieve Vision Zero infrastructurele maatregelen kunnen onderscheiden worden<sup>59</sup>. Zo worden steeds meer kruispunten omgevormd tot rotondes en worden stopborden in plaats van voorrangsborden geplaatst. Een centrale beveiligingsrail voorkomt frontale botsingen. Langs de kant van de weg worden vaste obstakels (bomen, rotsblokken) zoveel mogelijk verwijderd. Vaste verkeersborden moeten vervangen worden door buigzame. De bossen worden zoveel mogelijk omheind om grote dieren (elanden, herten,...) van de weg te houden. Op plaatsen waar de wegkant niet vrijgemaakt kan worden, dienen beveiligingsrails opgesteld te worden. In tegenstelling tot de conventionele rails vangen stalen kabelrails de wagen beter op waardoor de kans op terugkaatsing in het verkeer geminimaliseerd wordt. Snelheidslimieten moeten bepaald worden door het technisch niveau van voertuig en weg zodat deze het tolerantieniveau van het menselijk lichaam niet overschrijden. Hoe veiliger de wegen en voertuigen, hoe hoger de snelheidslimieten mogen liggen. Op basis van deze bepalingen en de afgeleide snelheidslimieten kunnen wegen hiërarchisch ingedeeld worden<sup>60</sup>:

- Ononderbroken Weg (70 km/u, soms 50 of 90 km/u);
- 50/30 Straat (hoofdstraat);
- 30 Straat (residentieel gebied, rond scholen);
- Straat met wandelsnelheid (woonerf);
- Wagnvrije Zone (wegen voor voetgangers en fietsers, voetpad, fietspad etc.).

Per wegtype wordt uitleg gegeven over de functie, het verwachte gedrag en het wegontwerp. Op termijn moet het wegtype duidelijk onderscheidbaar zijn door het ontwerp zodat de weggebruiker direct weet welk gedrag verwacht wordt (snelheid) en welk gedrag van andere weggebruikers verwacht kan worden. Deze redenering komt overeen met die van 'Duurzaam Veilig' in Nederland.

Op termijn wordt gestreefd naar de nationale implementatie van deze maatregelen. De SNRA heeft in 2000 een lijst opgesteld die 3.600 km weglengte aanduidt waar het grootste aantal verkeersdoden en -gewonden vallen. Deze wegen worden als eerste aangepakt.

---

<sup>58</sup> SNRA, 2000. Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000.

<sup>59</sup> SNRA. "Vision Zero" – from concept to action.

<sup>60</sup> Wramborg, P., 2001. The new approach to traffic planning and street design – growth, account and implementation. SNRA



De Vision Zero maatregelen in de bebouwde kom<sup>61</sup> hebben vooral betrekking op de verlaging van de snelheidslimiet op banen waar zwakke weggebruikers en gemotoriseerd verkeer samen voorkomen. De 50 km/u straten dienen vervangen te worden door 50/30 km/u straten, 30 km/u straten of wandelstraten. Drempels en rotondes kunnen de aanpassing aan de snelheidslimiet verzekeren. Sinds 1 mei 2000 hebben voetgangers op zebrapaden steeds voorrang. In 2000<sup>62</sup> hebben een 150- à 200-tal gemeenten hun stratennet aangepast aan de "Lugna gatan"<sup>63</sup> (Kalme straten) planning van de SNRA. De SNRA steunt en spoort de lokale autoriteiten aan tot de aanpassing van hun wegennet door vergaderingen met experts en seminaries te organiseren. Er wordt niet dwingend opgetreden. Daarnaast worden 'goede voorbeelden' van gemeentelijke Vision Zero projecten nationaal verspreid (bvb. "Op Weg naar Vision Zero" in Trollhättan<sup>64</sup>, bijlagenbundel). De SNRA en de Nationale Politie moeten, in samenwerking met de Nationale Associatie van Lokale Autoriteiten, de gemeentelijke vorderingen opvolgen en evalueren. Het openbaar vervoer dient naast het wandelen en fietsen een meer competitieve transportmodus te worden in de stedelijke gebieden. De ruimte moet dermate ingericht worden dat personen deze modi gebruiken in plaats van hun wagen (ruimtelijke ordening) en informatieborden moeten details over vertrekuren van trein, tram en bus weergeven. Sommige bedrijfsleiders geven geldcompensaties aan werknemers die per fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het werk gaan. De huidige Zweedse belastingswetgeving regelt echter niets in dit opzicht. De samenwerking tussen de lokale inwoners en de publieke autoriteiten om levensgevaarlijke plaatsen/situaties te detecteren, wordt zoveel mogelijk aangemoedigd.

### **3.2.3.2. Technologie**

Naast de infrastructurele maatregelen, pleit de overheid voor meer gebruik van nieuwe technologie zoals het elektronisch rijbewijs. Momenteel lopen verschillende projecten rond het gebruik van ISA<sup>65</sup>, alcolock, de gordel-reminder en verkeersborden die feedback geven<sup>66</sup>. Zweden neemt ook deel aan de EuroNCAP (European New Car Assessment Program) die de voertuigveiligheid bij verschillende soorten ongevallen nagaat en de EuroRAP (Road Assessment Programme) die de veiligheidskwaliteit van wegen analyseert en de sterkwaliteit vastlegt.

---

<sup>61</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>62</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>63</sup> Dit is een compilatie van voorbeelden en advies als leidraad voor gemeenten bij het verbeteren van hun verkeersveiligheid. De categorisatie o.b.v. de snelheidslimieten wordt als basis gebruikt.

<sup>64</sup> En route to Vision Zero: national project in Trollhättan (2000-2001): De straten zijn aangepast volgens de principes van Vision Zero en extra veilige wagens kunnen gehuurd worden voor testritten door het circuit. Het project demonstreert Vision Zero in realiteit en toont aan dat kost-effectieve maatregelen radicaal de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

<sup>65</sup> In de gemeenten Umea, Borlange, Lidköping en Lund, in totaal zullen 5.500 systemen geïnstalleerd worden.

<sup>66</sup> In het noorden van Zweden, rond gevaarlijke kruispunten. Deze borden signaleren de snelheid per voertuig en waarschuwen bij snelheidsovertreding.

## **3.2.4. Enforcement**

### **3.2.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen**

Verschillende veiligheidsmaatregelen zijn verplicht. Gordelgebruik is overal verplicht in de wagen. Voor kinderen onder de 7 jaar moet een kinderzitje gebruikt worden. Achterwaartse kinderzitjes mogen niet gebruikt worden in wagens met een zij-airbag. In 2000 droeg 90% van de bestuurders en 92% van de passagiers vooraan een gordel. Eén van de Vision Zero maatregelen betreft de algemene installatie van gordel-reminders in voertuigen. Alle voertuigen moeten minstens met gedimde lichten rijden, dag en nacht, en van 1 december tot 31 maart moeten speciale winterbanden gebruikt worden. Alle motor- en bromfietzers moeten een helm dragen. De fietshelm is (nog) niet verplicht doch tal van inspanningen (campagnes) worden geleverd om het gebruik ervan te vergroten.

### **3.2.4.2. Snelheid**

Binnen Vision Zero<sup>67</sup> moeten snelheidslimieten aangepast worden aan de menselijke tolerantie voor mechanische krachten. Op plaatsen waar voetgangers en voertuigen in aanraking kunnen komen, moet de snelheid beperkt worden tot 30 km/u. Op kruispunten waar wagens zijdelings op elkaar kunnen inrijden, mag de snelheid de 50 km/u niet overschrijden. De maximale snelheid is 70 km/u op wegen waar frontale botsingen mogelijk zijn en waar noch zijdelingse noch frontale accidenten kunnen voorkomen, kan een snelheid tot 100 km/u aanvaard worden. Randvoorwaarden zijn een goed voertuigontwerp en -onderhoud en 100% gebruik van de veiligheidsmaatregelen. In 2000<sup>68</sup> werden 26.000 rijbewijzen ingetrokken, voornamelijk te wijten aan snelheidsovertredingen (12.247). In totaal werden 143.004 snelheidsovertredingen gerapporteerd. Sinds 2000 zijn de SNRA en de Nationale Politie in het kader van Vision Zero gestart met trials met geautomatiseerde snelheidscamera's. De weggebruikers worden geïnformeerd over de aanwezigheid van deze camera's. Een nationale informatiecampagne loopt samen met deze geïntensiveerde controle.

### **3.2.4.3. Alcohol**

Zweden heeft een heel strikte wetgeving rond rijden onder invloed. De legale bloedalcoholconcentratie (BAC) bedraagt 0,2 promille. De politie mag ademhalingstests uitvoeren zonder vermoeden van alcoholgebruik. De mildste straf is een geldboete en een korte intrekking van het rijbewijs.<sup>69</sup> Bij een BAC boven 1,0 promille krijgt men een gevangenisstraf, wordt het rijbewijs ingetrokken en moet men een nieuwe rijtest afleggen. Deze straffen zijn over het algemeen goed geaccepteerd door de Zweden. Zij percipiëren rijden onder invloed als een zware misdaad. In 2000 rapporteerde de politie 16.523 bestuurders onder invloed van alcohol. In totaal werden 1.108.493 ademhalingstests uitgevoerd.

---

<sup>67</sup> Tingvall, C. & Haworth, N., 1999. Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6<sup>th</sup> ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sept. 1999.

<sup>68</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>69</sup> Swedish Institute, 2000. Fact sheet on Sweden: Road safety in Sweden.

#### **3.2.4.4. Handhavingsbeleid**

De Onderzoekscommissie<sup>70</sup> herziet momenteel de reglementering inzake het niet naleven van de verkeersregels en zal wijzigingen voorstellen in het perspectief van Vision Zero.

#### **3.2.5. Implementatie en evaluatie**

##### **3.2.5.1. Budgettering**

In 1999 verdeelde de SNRA € 162,2 miljoen (SEK 1.521 miljoen) staatssubsidies over de lokale autoriteiten, organisaties en private wegautoriteiten.<sup>71</sup> Daarvan werd € 47,2 miljoen (SEK 443 miljoen) geïnvesteerd in openbaar vervoer infrastructuur en ging € 94,7 miljoen (SEK 888 miljoen) naar stedelijke aanpassingen. In april 1999 besloot de regering € 42,6 miljoen (SEK 400 miljoen) per jaar gedurende de periode 1999-2003 te investeren in specifiek fysieke verkeersveiligheidsmaatregelen. De maatregelen moesten kost-effectief zijn en geconcentreerd op de gevaarlijkste wegen. Voor deze maatregelen gaf de SNRA in 1999 reeds in totaal € 87,4 miljoen (SEK 820 miljoen) uit.

In 2000 werd in totaal € 283,9 miljoen (SEK 2.661 miljoen) geïnvesteerd in het staatswegennet, waardoor een bijkomende 112 km weglengte aangepast werd aan de normen beschreven in het National Road Management Plan 1998-2007.<sup>72</sup> Voor de andere nationale wegen en de gewestswegen werd € 323,8 miljoen (SEK 3.035 miljoen) gespendeerd. € 131,6 miljoen (SEK 1.234 miljoen) werd primair verdeeld over de implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen.

##### **3.2.5.2. Evaluatie**

Beleidsonderzoek door de Onderzoekscommissie over de nieuwe gedeelde verantwoordelijkheid in de verkeersveiligheid adviseert de opstelling van een nationale Inspectiedienst voor het wegverkeer (20-30 personen), verdeeld over verschillende lokale bureaus, met als taken<sup>73</sup>:

- Algemene en specifieke evaluaties en enquêtes;
- Toezicht op de systeemontwerpers bij het voeren van diepte-studies van ongevallen en bij hun besluitvorming over maatregelen;
- Opstelling van regels en reglementeringen voor de vereisten van een systeem van kwaliteitsgarantie voor verkeersveiligheid;
- Onderzoek en ontwikkeling.

De SNRA is verantwoordelijk gesteld voor de implementatie van een nieuw informatiesysteem voor verkeersgewonden en -ongevallen, namelijk STRADA (zie bijlagenbundel).

---

<sup>70</sup> 'Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility'

<sup>71</sup> SNRA, 2000. Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000.

<sup>72</sup> SNRA, 2001. Sectoral Report 2000.

<sup>73</sup> Secretary Matts-Ake Belin, 2000. Shared Responsibility for Road Safety. Swedish Official Report, Submitted by the Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, Stockholm 2000.

### **3.3. Nederland**

#### **3.3.1. Inleiding**

##### **3.3.1.1. Beleidsplan**

Nederland<sup>74</sup> heeft in haar Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) volgende doelstellingen vooropgesteld tegen het jaar 2010: maximum 750 verkeersdoden en 14.000 ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. Dit betekent een daling met 30%, respectievelijk 25% ten opzichte van het aantal verkeersdoden en -gewonden in het jaar 1998. De maatregelen om die doelstellingen te halen, kaderen binnen de 'Duurzaam Veilig' visie die stelt dat de *kans op actieve fouten van weggebruikers verkleind dient te worden door op een consistente en systematische manier latente fouten uit het wegverkeerssysteem te halen*. Daar waar het startprogramma Duurzaam Veilig (1997-2001) de nadruk legde op concrete infrastructurele projecten benadert Duurzaam Veilig fase 2 (2003-2010) de verkeersveiligheid op een meer integrale manier, namelijk door zicht te richten op de verkeersdeelnemer (opleidingen, voorlichting/communicatie, handhaving, beperking alcohol, drugs, medicijnen, etc.) en op de context van de verkeersdeelnemer (infrastructuur, voertuigveiligheid, verkeersmanagement, werkgevers, sociale groepen, ruimtelijke ordening, algemeen mobiliteitsbeleid, etc.). Naar aanleiding van het Decentralisatie-convenant (1994) wordt het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland zoveel mogelijk decentraal gevoerd: de rijksgesubsidieerde provinciale en gemeentelijke overheden krijgen een initiërende en coördinerende rol. Zij zijn primair verantwoordelijk voor het beheer van hun wegen en dienen in samenwerking met private partijen en maatschappelijke organisaties optimale inspanningen te leveren ter verhoging van de veiligheid. Alle provincies en *kaderwetgebieden* moeten tegen 2004 in hun integrale Regionale/Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP/PVVP) aangeven hoe zij hun, in onderling overleg afgesproken regionale doelstellingen, zullen halen tegen 2010. Elk plan moet minstens de essentiële onderdelen van het beleid bevatten<sup>75</sup>, daarnaast kan men deze plannen vrij invullen met projecten inzake educatie, informatie, infrastructuur, technologie en handhaving. De implementatie van maatregelen wordt voorafgegaan door een effecten- en kosteneffecten-analyse<sup>76</sup>.

---

<sup>74</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid.*

<sup>75</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel B: Planologische kernbeslissing: Essentiële onderdelen en plankaarten.*

<sup>76</sup> *De kosten en kosten-effectiviteit van NVVP-maatregelen.* SWOV-schrift 84, December 2000.

### 3.3.1.2. Actoren

De aanpak van het NVVP is decentraal<sup>77</sup>. Op basis van het Decentralisatie-convenant Verkeersveiligheid (1994) legde het Rijk een groot deel van haar taken neer bij de regio. Een belangrijke regierol ligt bij de provincies en kaderwetgebieden die elk een Regionaal/Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV/POV) opgericht hebben. Tegen 2004 moeten de 12 provincies en 7 kaderwetgebieden in overleg met alle overheden en partners integrale Regionale / Provinciale Verkeersveiligheidsplannen (RVVP/PVVP) ontwikkeld hebben met duidelijke weergave van de doelstellingen, de maatregelenpakketten, de projecten, de partners en de randvoorwaarden. Voor wat de inhoud van deze plannen betreft, is er geen enkele centrale controle, zolang de afgesproken regionale doelstellingen maar gehaald worden. Voor de vertaling van de nationale doelstellingen naar de regionale doelstellingen is een werkgroep in het leven geroepen, met vertegenwoordigers uit de vier bestuurslagen: Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Er wordt rekening gehouden met het inwonersaantal en de verwachte bevolkingsgroei per regio. Op lokaal niveau dienen de 504 gemeenten in hun Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerbeleid aan te geven hoe zij concreet invulling zullen geven aan de provinciale/regionale verkeers- en vervoersplannen. De Rijksoverheid vervult binnen het regionaal verkeersveiligheidsbeleid de taak van faciliterend leiderschap. Daarnaast zorgt het Rijk voor kennisverspreiding, de veiligheid op de Rijkswegen en de decentrale financiering. Voor de subsidiëring geldt dat 50% door het Rijk en 50% door de decentrale overheden gedragen wordt.

### 3.3.1.3. Nederland in cijfers

In 2001<sup>78</sup> bedroeg het aantal geregistreerde personenwagens in Nederland 6.539.212. Zij delen de baan met 755.977 bestelauto's, 83.458 vrachtauto's, 59.828 trekkers en 11.374 autobussen. De totale lengte van de fietspaden en -stroken bedroeg in 1998 19.200 kilometer. De totale netlengte van de spoorwegen bedroeg in 1999 2.808 kilometer. De dichtheid van het wegennet bedraagt 439 km/100 km<sup>2</sup>.

Landoppervlakte (km <sup>2</sup> )	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
41.526	15.864	7.927	6.539
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
116.500 (1999)	59.000 (1999)	57.500 (1999)	2.200 (1999)
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
122.530 (1999)	97.990 (1999)	-	-

<sup>77</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdpijnen van beleid: Veiligheid.*

<sup>78</sup> Kerncijfers mobiliteit 2001: Site: [www.vianed.nl](http://www.vianed.nl)

Nederland in cijfers (2000)<sup>79</sup>.

### **3.3.2. Education**

#### **3.3.2.1. Verkeerseducatie**

Een voorwaarde voor veilig verkeersgedrag is een adequaat kennis- en vaardigheidsniveau. De rijksoverheid legt het gewenste minimumniveau van kennis, inzicht, rijvaardigheid en rijgeschiktheid vast in twee juridische kaders, namelijk in dat van de onderwijsdoelen en dat van de wettelijke exameneisen<sup>80</sup>. In het basisonderwijs zijn twee kerndoelen voor Verkeer opgenomen: ten eerste 'de leerlingen kennen de verkeersregels en de betekenis van de verkeersborden en kunnen die kennis toepassen als ze deelnemen aan het verkeer', ten tweede 'de leerlingen kunnen op een veilige manier deelnemen aan het verkeer als voetganger, fietser en als zelfstandig gebruiker van het openbaar vervoer'. Deze kerndoelen zijn binnen het leergebied 'Gezond en zelfredzaam gedrag' opgenomen<sup>81</sup>. De effectieve uitwerking ervan varieert per school. Sommige gemeenten huren een verkeersleerkracht in. Aangezien de basisschoolcurricula niet veel plaats meer bieden voor verkeerseducatie hopen de Ministeries van Onderwijs en van Verkeer en Waterstaat via een grootschalig leerlingenonderzoek<sup>82</sup> besluiten te kunnen trekken voor een soepele educatiemethode.

#### **3.3.2.2. Rijopleiding**

Rijscholen zijn verantwoordelijk voor de praktische en indien *gewenst of verplicht* de theoretische rijopleiding.<sup>83</sup> Gemiddeld wordt 35 uur praktische training gevolgd bij een professioneel gekwalificeerd instructeur, doch er is geen minimum aantal lessen nodig alvorens de rijtest te mogen afleggen. Teneinde op 18 jaar het rijbewijs (B) te ontvangen, moet men slagen in een theorie- en praktijkexamen. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is verantwoordelijk voor de examens en gaat tevens de *lichamelijke en geestelijke rijgeschiktheid* na. In de loop van 2002 zullen verkeersinzichtsvragen aan het huidige theoretische examen toegevoegd worden. Sinds 30 maart 2002 is het beginnerrijbewijs ingevoerd waardoor jonge bestuurders gedurende 5 jaar strafpunten kunnen oplopen voor zware overtredingen.<sup>84</sup> Het rijbewijs wordt geschorst als iemand voor de derde maal door de politie is aangehouden en veroordeeld. Blijkt uit het daaropvolgende verplichte rijvaardigheidsonderzoek (bij het CBR) dat de beginnende bestuurder niet rijvaardig is, dan wordt het rijbewijs ongeldig verklaard en moet de persoon opnieuw een volledig examen afleggen. Personen vanaf 65 jaar krijgen om de 5 jaar een nieuw rijbewijs mits medische goedkeuring. Vanaf eind 2002 zal ook een praktisch rijexamen voor de bromfiets ingevoerd worden.

---

<sup>79</sup> IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

<sup>80</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid.*

<sup>81</sup> Kerndoelen basisonderwijs 1998: <http://www.minocw.nl/kerndoelen/kern.doc>

<sup>82</sup> Dit onderzoek omvat een nulmeting van kennisniveau en houding ten opzichte van verkeer en verkeersveiligheid.

<sup>83</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs.* CIECA, EFA, AUTH.

<sup>84</sup> Site van het CBR: [www.cbr.nl](http://www.cbr.nl)

### **3.3.2.3. Campagnes**

Naast de binnenschoolse verkeerseducatie stimuleert het project 'Permanente Verkeerseducatie'<sup>85</sup> ook tal van buitenschoolse activiteiten met als doel verkeersdeelnemers van jong en oud vertrouwd te maken met kennis, vaardigheden en verantwoordelijkheden om zich veilig te gedragen in het verkeer. De decentrale overheden kunnen dergelijke maatregelen opnemen in hun integrale RVVP/PVVP. Momenteel wordt een vervolgprouf van het regionaal project 'Rijbewijs-in-stappen' (Gelderland) gefinancierd door het Rijk<sup>86</sup>.

Voorlichting en communicatie zijn essentieel om verkeersdeelnemers te informeren over nieuw of gewijzigd beleid maar ook over verkeersveilig gedrag op zich. Tal van campagnes worden jaarlijks nationaal gevoerd. Het Meerjarenprogramma Communicatie-Verkeersveiligheid loopt parallel aan het Beleidsplan van de Nederlandse Politie en geeft voor de periode van 2002 tot 2007 de planning weer van communicatie-activiteiten en de verhoogde verkeershandhaving die daarop aansluit.<sup>87</sup> De nationale campagnes worden ondersteund door regionale activiteiten gericht op het thema. Specifieke regionale campagnes kunnen in de regionale integrale maatregelenpakketten opgenomen worden. Teneinde het draagvlak voor verkeersveiligheid algemeen te vergroten, zal een *koepelcampagne* uitgewerkt worden die de rode draad doorheen de verschillende afzonderlijke campagnes weergeeft.

### **3.3.2.4. Bedrijven**

Met het project Safety Culture geeft de overheid een kwaliteitsimpuls aan vervoersbedrijven die moet leiden tot garanties voor inspanningen op het gebied van veiligheid. Hetzelfde tracht men te verwezenlijken met het zakelijk personenverkeer.

## **3.3.3. Engineering**

### **3.3.3.1. Infrastructuur**

Wat de weginfrastructuur betreft, wordt gestreefd naar een duurzaam veilige weginrichting<sup>88</sup>, waaronder men verstaat dat elke weg één duidelijke functie en vormgeving heeft zodat duidelijk is welk gedrag van de verkeersdeelnemer verwacht wordt en dat de combinatie van te grote snelheids-, massa- en richtingsverschillen vermeden moet worden. Vijf wegcategorieën worden onderscheiden: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. In het Startprogramma Duurzaam Veilig<sup>89</sup> lag de nadruk op de duurzaam veilige inrichting van de wegvakken. Het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en

---

<sup>85</sup> Vissers, J., 2000. Permanente Verkeers Educatie: De koers voor de periode 2000 t/m 2010. – rapportnummer. TT00-3. Veenendaal, Traffic Test.

<sup>86</sup> Site van het CBR: [www.cbr.nl/vervolg/vervolg.asp?ID=74491](http://www.cbr.nl/vervolg/vervolg.asp?ID=74491)

<sup>87</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>88</sup> SWOV rapport R-2001-28

<sup>89</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

infrastructuur CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) heeft aanbevelingen gedaan over de vormgeving, doch in plaats van deze rigide op te volgen, zal in overleg met de verschillende overheden en op elementair niveau een pakket essentiële kenmerken<sup>90</sup> opgesteld worden waar iedereen zich aan moet houden. Het doel is dat het wegtype direct aangeeft wat van de weggebruiker verwacht wordt en wat de weggebruiker kan verwachten, in termen van verkeersdeelnemers, wegontwerp. Het besef groeit dat het Verkeersveiligheidsbeleid ingebed moet worden in andere beleidsdomeinen zoals de Ruimtelijke Ordening.<sup>91</sup> Een mobiliteitstoets voor ruimtelijke plannen zal ontwikkeld worden waardoor de decentrale overheden geholpen worden om in hun ruimtelijke plannen rekening te houden met verkeer en vervoer. Hoewel de provincies en kaderwetgebieden vrij zijn in de bepaling van hun ruimtelijke plannen, dwingt het Rijk enkele minimale ruimtelijke eisen af door de opname van maatregelen met een ruimtelijke relevantie in de NVVP-essentiële onderdelen. Het startprogramma Duurzaam Veilig gaf de aanzet tot verschillende infrastructurele maatregelen<sup>92</sup> zoals de categorisering in verkeersaders en verkeersluwe gebieden, de verlaging van de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 km/u, de uniforme voorrang op rotondes en de duidelijke voorrangsinformering op verkeersaders. Daarnaast werd aangevangen met de uitbreiding van de 30 km/u- en de 60 km/u-zones die op termijn met minimaal 12.000 km, respectievelijk 3000 km weglengte verlengd moeten zijn. Voor deze maatregelen, en zeker voor de reglementaire bepalingen in residentiële gebieden, bestaat geen centrale regelgeving aangezien de lokale implementatie sterk afhangt van de specifieke ruimtelijke situatie. Ook werd door een nationale wetwijziging de bromfiets binnen de bebouwde kom op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u of lager verplaatst naar de rijbaan en heeft langzaam verkeer sinds kort altijd voorrang van rechts.

### **3.3.3.2. Zwarte punten**

Voor de aanpak van zwarte punten op rijkswegen is een risico-atlas ontwikkeld die aan de hand van kleuren het risico weergeeft.<sup>93</sup> Vier indicatoren worden onderscheiden:

- aantal gewonden per kilometer weglengte;
- aantal gewonden per voertuigkilometers;
  - aantal doden per kilometer weglengte;
  - aantal doden per voertuigkilometers.

Wegvakken die op de vier indicatoren rood scoren, worden na afweging van de kosten-baten<sup>94</sup> als eerste aangepakt. Uit black-spots analyses blijkt echter dat ongevallen steeds vaker verspreid over het wegennet voorkomen. De stapsgewijze duurzaam veilige inrichting van het wegennet werkt hier het best op in.

---

<sup>90</sup> Onder andere wegmarkering, bebording,...

<sup>91</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>92</sup> COVER-evaluatie: Achtergronddocument Startprogramma Duurzaam Veilig. 29 juni 2001.

<sup>93</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>94</sup> Verhouding van het absolute aantal ongevallen tot het totale wegverkeer op die plaats.



### **3.3.3.3. Technologie**

Verder wil het Nederlandse Rijk de verkeersveiligheid bevorderen door veiligheidseisen te bepalen voor voertuigen teneinde het letselrisico voor zwakkere verkeersdeelnemers te verminderen (o.a. veiliger voorzijden van wagens, dodehoekspiegel, wiplash-preventie, betere botscompatibiliteit van voertuigen). Onderzoek naar nieuwe technologieën wordt gestimuleerd: ISA, Black Box, alcoholslot<sup>95</sup>, externe voertuigcontrole.

### **3.3.4. Enforcement**

#### **3.3.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen**

Wat de veiligheidsmaatregelen in voertuigen<sup>96</sup> betreft, is het gebruik van de autogordel vooraan en achteraan verplicht. Voor passagiers kleiner dan 1,50 meter en jonger dan 12 jaar geldt dat het kinderzitje vooraan verplicht is en achteraan enkel indien er één voorhanden is. Brom- en motorfietsers dienen een gekeurde helm te dragen en nog voor het einde van 2002 zal de dodehoekspiegel verplicht zijn voor vrachtwagens. Sinds 1 oktober 2001 moeten nieuwe vrachtwagens voorzien zijn van een dodehoekspiegel of -camera.

#### **3.3.4.2. Alcohol**

De legale BAC bedraagt 0,5 promille. In 1992 werden de straffen voor rijden onder invloed verzwaard. Overtreders met een BAC van 0,8 promille en meer worden sinds 2002 door de rechtbank verplicht tot het volgen van de cursus Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA).<sup>97</sup> Voor beginnende chauffeurs is de drempel om naar die cursus gestuurd te worden, verlaagd tot 0,5 promille. Momenteel zijn besprekingen aan de gang over de verlaging van de wettelijke BAC limiet voor chauffeurs met een beginnerrijbewijs tot 0,2 promille. Jaarlijks wordt ongeveer 1 op 16 voertuigen gecontroleerd op rijden onder invloed.

#### **3.3.4.3. Snelheid**

Per wegcategorie<sup>98</sup> worden verschillende snelheidslimieten aangegeven: binnen de bebouwde kom bedraagt de algemene snelheid 50 km/u, doch dit kan variëren tussen de 30 en 70 km/u, buiten de bebouwde kom geldt de algemene snelheidslimiet van 80 km/u en op de autowegen en autosnelwegen bedraagt de limiet 100, respectievelijk 100-120 km/u. De decentrale overheden kunnen deze nationale bepalingen aanpassen naargelang de ruimtelijke situatie. Momenteel worden de 30 km/u zones sterk uitgebreid. Het grootste deel van de snelheidscontroles gebeurt met behulp van radar, maar ook andere technieken worden gebruikt. De gewone flitspaal kan 400 of 800 opnamen maken. Laserguns worden regelmatig gebruikt aangezien deze gemakkelijk inzetbaar

---

<sup>95</sup> Alcohol Interlock Implementation in the European Union: Feasibility Study, SWOV.

<sup>96</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Verkeersborden en Verkeersregels in Nederland. Site: 'Van A naar Beter'.

<sup>97</sup> Drs. R.C. Nägele en Drs. J.A.M.M. Vissers. *Educatieve Maatregel Alcohol – Verkeersdelicten*. Blauwdruk. Rapportnummer TT94-61.

<sup>98</sup> Site van SWOV of SWOV-rapport R-2001-28.

zijn<sup>99</sup>. In 1999 werden 6,3 miljoen pv's uitgeschreven waarvan 4,4 miljoen voor overdreven snelheid.

#### **3.3.4.4. Fiscale voordelen**

Een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen in de wagen zijn vrijgesteld van de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen<sup>100</sup> (BPM) zoals de route-planner en zij-airbags. Het gebruik van andere vervoersmodaliteiten zal gestimuleerd worden door de invoering in 2004 van de kilometerheffing voor personenwagens waardoor niet het bezit maar het gebruik belast zal worden.

#### **3.3.4.5. Handhavingsbeleid**

Het Meerjarenprogramma Communicatie-Verkeersveiligheid<sup>101</sup> loopt parallel aan het Beleidsplan van de Nederlandse Politie (2002-2007). Per campagne wordt in samenspraak met de politiekorpsen de handhaving met betrekking tot het specifieke thema geïntensiveerd. Met het startprogramma Duurzaam Veilig<sup>102</sup> werden regioprojecten uitgewerkt ter intensivering van de verkeershandhaving (regionale plannen verkeershandhaving). Hiervoor worden in alle politieregio's regionale handhavingsteams ingezet. Aangezien handhaving integraal deel uitmaakt van de regionale maatregelenpakketten dienen de handhavingsprioriteiten in samenspraak tussen politie, Openbaar Ministerie en lokale besturen vastgesteld te worden.

Teneinde de werklust van politie, Openbaar Ministerie en rechter te verlichten werd in 1992 de wet 'Administratiefrechterlijke afhandeling Verkeersvoorschriften'<sup>103</sup>, of nog de 'Wet Mulder', van kracht. Lichte overtredingen worden op die manier gedepenaliseerd en afgehandeld door middel van het betalen van een geldsom, binnen de vier maanden na ontvangst van de bekeuring. De aangeschrevene moet het initiatief nemen om binnen een bepaalde termijn het proces van aanvechting van de boete op te starten. Gebeurt dit niet, dan wordt de boete automatisch opgestuurd. Zware overtredingen worden door de rechter afgehandeld. Seponering komt quasi niet voor aangezien lichte overtredingen automatisch verwerkt worden en de rechter enkel over de zware overtredingen beslist. Naast de bestraffing van negatief verkeersgedrag worden ook regelmatig door het 3VO (Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie) beloningsacties op touw gezet, bijvoorbeeld met betrekking tot gordeldracht, waarbij cadeaus (bloemen, cadeaubonnen,...) uitgedeeld worden.

---

<sup>99</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>100</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>101</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>102</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofddijnen van beleid: Veiligheid.*

<sup>103</sup> Barel, M., 1993. *Hoofddijnen van de wet Mulder*. Studiepocket Strafrecht 24. W.E.J. Tjeenk Willink Zwolle.

### **3.3.5. Implementatie en evaluatie**

#### **3.3.5.1. Budgettering**

De Rijkssubsidie voor het Startprogramma Duurzaam Veilig<sup>104</sup> (1997-2001) bedroeg € 180 miljoen, waarmee de decentrale overheden het – voornamelijk infrastructureel – maatregelenpakket konden/kunnen implementeren. De andere 50% wordt door de provincies en kaderwetgebieden gedragen. Enkel de door de Regionale Directies van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde regionale projecten konden hiervoor in aanmerking komen. Voor de interim-fase Duurzaam Veilig (2001-2003) maakte het Rijk € 60 miljoen vrij om de regionale overheden te stimuleren om zelf gekozen verkeerveiligheidsbevorderende maatregelen te nemen. Subsidies worden verdeeld op basis van het aantal inwoners in een provincie, rekening houdend met de verwachte bevolkingsgroei. Om de nationale doelstelling tegen 2010 te kunnen halen, moet Duurzaam Veilig fase 2 (2003-2010) volledig uitgewerkt worden. De hiervoor vereiste Rijksfinanciering bedraagt € 2,2 miljard. De kans dat dit bedrag voorhanden zal zijn, is klein. Als gevolg daarvan heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met de decentrale overheden afgesproken welk maatregelenpakket tot 2010 in ieder geval uitgevoerd zal worden. In het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) worden de projecten beschreven die zeker gesubsidieerd zullen worden. Het betreft vooral afspraken in verband met bereikbaarheid, en in mindere mate verkeersveiligheid. Bij elke nieuwe kabinetsperiode vindt besluitvorming plaats over investeringen in de economische structuur, waaronder infrastructuur. Gelden uit verschillende inkomstenbronnen worden dan verdeeld door het ICES (Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking). Het NVVP is op dat circuit aangesloten en heeft het project Duurzaam Veilig ingediend. Aangezien het huidige ICES-budget tegenvalt, is de kans klein dat het Rijk de volledige € 2,2 miljard zal kunnen investeren. Bij de verdeling van de rijksmiddelen over de regio's zal tijdens Duurzaam Veilig 2 rekening gehouden worden met meerdere verdeelsleutels (bvb. bodemgesteldheid, inwonersaantal, mate van verstedelijkt oppervlak). Er is enkel centrale controle op de inhoud van de projecten. Het Rijk betaalt mee aan de implementatie van de regionale maatregelenpakketten via de Gebundelde Doeluitkering, een algemeen fonds voor regionale en lokale infrastructuur. Op die manier worden decentrale MIT-projecten onder de € 12 miljoen gesubsidieerd. Duurdere projecten moeten voorgelegd worden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De aparte financieringsregeling voor de ROV/POV's zal stopgezet worden tegen 2004. Vanaf dan zal de Rijkssubsidie voor verkeersveiligheid integraal gestort worden in de Gebundelde Doeluitkering. De idee hierachter is dat het Rijk enkel inspraak heeft in de bepaling van de regionale verkeersveiligheidsdoelstellingen en dat de maatregelenpakketten vrij in te vullen zijn door de regionale overheden, zolang de afgesproken doelstellingen maar bereikt worden. In die zin is het belangrijk dat de regio's een totaalbeeld hebben van het budget dat zij kunnen verdelen over allerhande projecten.

---

<sup>104</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer – Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur – Afdeling Voertuig en gedrag.

### **3.3.5.2. Evaluatie**

De NVVP-monitor<sup>105</sup> is een gezamenlijk project van alle overheden die de concrete maatregelen analyseert, controleert en evalueert zodat bijstellingen mogelijk zijn. De Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVVB) heeft ingestemd met de voorgestelde keuze van indicatoren om het effect van het beleid te meten. Daarvoor is aansluiting gezocht bij de essentiële onderdelen van het beleid (deel B) van de NVVP. De monitor NVVP zal gezamenlijk opgesteld worden door de monitors van iedere afzonderlijke overheidslaag. Het Rijk publiceert jaarlijks de voortgang van de activiteiten van het NVVP in het jaarverslag van het departement. Daarnaast wordt in de tweejaarlijkse actualisering van de NVVP-beleidsagenda (deel C) verslag gedaan van de resultaten en van de voortgang van de aangekondigde acties. De provincies en kaderwetgebieden publiceren jaarlijks een monitor over respectievelijk de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen en de gemeenten publiceren zo mogelijk jaarlijks de resultaten van de eigen beleidsinspanningen. Via een nationaal platform inzake monitoring kunnen de verschillende overheden hun monitor afstemmen op elkaar. De specifieke monitoring van de verkeersveiligheid richt zich op het aantal slachtoffers, de handhaving, nieuwe infrastructuur, technologie en vervoer van gevaarlijke stoffen.

In 2006 zal een grote evaluatie van Duurzaam Veilig 2 plaatsvinden waarbij men de ontwikkeling zal analyseren zodat bijstellingen tijdig kunnen gebeuren.

## **3.4. Denemarken**

### **3.4.1. Inleiding<sup>106</sup>**

#### **3.4.1.1. Beleidsplan**

In 1988 lanceerde de Danish Road Safety Commission (opgericht door de Minister van Transport en samengesteld uit onder meer leden van het Deense Parlement, vertegenwoordigers van ministeries, van provincies en gemeenten, vertegenwoordigers van organisaties en talrijke deskundigen), die de Minister van Transport adviseert op het vlak van de verkeersveiligheid, het eerste Nationale Actieplan voor de Verkeersveiligheid 1989-2000. De bedoeling van dit plan was het aantal doden en gewonden tegen 2000 met 40% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1986-1987. De doelstelling was gespreid over 3 periodes: een vermindering met 15% in de eerste drie jaar, met 15% de volgende 3 jaar en met 10 tot 15% de laatste zes jaar. De nadruk lag vooral op snelheid, bestuurders onder invloed, fietsers en kruispunten. Sommige maatregelen werden ingesteld en gefinancierd door de Staat: verplichte gordeldracht in autobussen; verplicht steeds de lichten te laten branden tijdens het rijden; regelmatige veiligheidscampagnes in combinatie met verhoogde politiecontrole (gordel, alcohol, snelheid). Andere werden lokaal geïmplementeerd: informatiecampagnes, elimineren van zwarte punten, gedifferentieerde snelheidsbeperkingen in stedelijk gebied, aanpassing van de kruispunten. Daarnaast werden verschillende maatregelen die niet in het plan stonden, ingevoerd zoals de verplichte fietsreflectoren, hogere boetes voor rijden onder invloed en de verlaging van de legale BAC van 0,8 naar 0,5 promille. Ook werd beslist dat provinciale en gemeentelijke verkeersveiligheidsprojecten voor 50% gefinancierd

---

<sup>105</sup> Monitor NVVP: Opzet

<sup>106</sup> The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

zouden worden door de Staat. Niet alle maatregelen werden gerealiseerd en de doelstellingen werden niet gehaald.<sup>107</sup>

In 2001 kwam er een nieuw Nationaal Plan 2001-2012 met als doelstelling: «Elk ongeval is er één te veel», geïnspireerd op Vision Zero in Zweden. De visie betekent dat alle overheden – nationaal en lokaal – verplicht zijn hun best te doen in de planning, ontwerp, constructie en onderhoud van verkeersvoorzieningen om ongevallen te voorkomen. De doelstelling bestaat erin het aantal doden en zwaargewonden tegen 2012 met 40% te verminderen ten opzichte van 1998 (2012: max. 300 doden en max. 2.443 zwaargewonden). In tegenstelling tot het eerste Plan wordt niet meer op alle gewonden gemikt, maar op de zwaargewonden (de maatregelen tegen laatstgenoemden zullen ook een uitwerking hebben op de eerst genoemden).

Er wordt bedoeld op maatregelen die het aantal zware ongevallen verminderen, d.w.z. ongevallen met fietsers, voetgangers en jongeren. In werkelijkheid is dat moeilijker, want het feit dat er bij een ongeval licht- of zwaargewonden vallen, kan toe te schrijven zijn aan het toeval.

De strategie richt zich op 5 punten:

- “verkeersveiligheid begint bij uzelf”;
- inspanningen op individueel vlak en op het vlak van de openbare instellingen;
- 4 centrale en duidelijk zichtbare targets, dezelfde als die van het eerste plan:
  - ongevallen veroorzaakt door snelheid;
  - ongevallen veroorzaakt door bestuurders onder invloed;
  - ongevallen met fietsers;
  - ongevallen op kruispunten;
- meer inspanningen voor de verkeersveiligheid op lokaal niveau;
- nieuwe kennis op het vlak van de verkeersveiligheid.

De Commissie stelt 62 initiatieven voor om het einddoel te halen. Van een groot aantal werd de kost-effectiviteit bepaald (zie bijlagenbundel). De initiatieven houden verband met de volgende basisvoorwaarden:

- de weggebruikers moeten hun gedrag veranderen (snelheid, gordel, alcoholgebruik);
- er moeten meer initiatieven komen voor gebruikers met hoog risico (kinderen, jonge bestuurders, senioren);
- bedrijven moeten directe acties ondernemen om de verkeersveiligheid te bevorderen;
- verkeersveiligheid moet geïntegreerd worden in iedere inrichtingsplanning;
- voertuigen moeten een betere veiligheidsuitrusting krijgen;
- de plaatselijke overheden en provincies moeten de klemtoon leggen op verkeersveiligheid op lokaal vlak;
- de activiteiten van de centrale regering op het vlak van de verkeersveiligheid moeten opgevoerd worden.

---

<sup>107</sup> Desalniettemin werd het aantal slachtoffers met 30% teruggedrongen.

### **3.4.1.2. Actoren**

Verschillende organisaties en overheden spelen een belangrijke rol binnen het verkeersveiligheidsbeleid, zoals het Ministerie van Transport en het Ministerie van Justitie en de provinciale (14) en lokale (275) wegautoriteiten<sup>108</sup>. Daarnaast heeft het Danish Road Directorate een heel verscheiden takenpakket binnen de wegensector, waaronder het publiceren van de wegnormen (Road Standards<sup>109</sup>) in overleg met leden uit de hele wegsector, de informering van de verkeerssector, de ondersteuning van pilootprojecten en het ontwikkelen van methoden voor systematische ongevalsreductie. In 2000 werd het Danish Transport Research Institute gevormd om het verkeersonderzoek uit te breiden, en dit vooral gericht op de domeinen verkeersveiligheid, wegontwerp en verkeersgedrag. De Danish Road Safety Council coördineert nationale verkeersveiligheids campagnes, vooral gericht op alcohol, gordelgebruik en snelheid en uitgevoerd door de Council zelf, de Lokale Verkeersraden<sup>110</sup> en de politie. Daarnaast leidt de Council de Traffic Club<sup>111</sup> voor kinderen van 3 tot 6 jaar, waarvan 40% van de kinderen in deze leeftijdsgroep lid is. De eenheid Verkeerspolitie van de Nationale Politie is vooral verantwoordelijk voor de verkeershandhaving, maar werkt daarnaast mee aan de nationale en lokale campagnes, zetelt in de Lokale Verkeersraden en speelt een actieve rol bij de verkeerseducatie in basisscholen. Alle verkeersregelende maatregelen (bebording, markering) moeten goedgekeurd worden door de politie en er is plaats voor discussie tussen wegautoriteiten en politie over de kwaliteit van een wegontwerp. Er zijn 54 politiedistricten in Denemarken. Het Road Safety and Transport Agency tenslotte werkt rond verkeersveiligheid voor weggebruikers en voertuigen, openbaar vervoer, verkeerswetgeving (rijtraining en -testing, technisch voertuigontwerp).

### **3.4.1.3. Denemarken in cijfers**

Denemarken<sup>112</sup> heeft 71.681 km openbare wegen die onderverdeeld zijn in 1.659 km staatshoofdwegen, 9.986 km regionale wegen en 60.018 km gemeentelijke wegen. In 2000 waren er 1.843.000 personenwagen geregistreerd, 73.695 motorfietsen en 13.968 bussen en werden 46.867 miljoen voertuigkilometers gereden. In Denemarken leven 5,3 miljoen inwoners op een oppervlakte van 43.000 km<sup>2</sup>, wat een bevolkingsdichtheid van 123 inwoners per km<sup>2</sup> geeft.

---

<sup>108</sup> Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>109</sup> Voorziet de Wegsector van goed bruikbare instrumenten om wegen te ontwerpen. Sterke focus op verkeersveiligheid.

<sup>110</sup> Leden van de Local Road Council: vertegenwoordigers van de gemeenten, van de lokale politie, van het schoolbestuur,...

<sup>111</sup> Alle kinderen van 3 jaar ontvangen een uitnodiging tot lidmaatschap. Leden ontvangen om de 6 maand verkeerstrainingsboekjes en -speelgoed tot 6,5 jaar.

<sup>112</sup> Statistical Yearbook 2001 : Transport: Site: [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

Landoppervlakte (km <sup>2</sup> )	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
43.069	5.330	2.409	1.843
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
71.681	19.999	51.682	953
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
46.867	37.235	9.698	21.832

Denemarken in cijfers (2000)<sup>113</sup>.

### 3.4.2. Education

#### 3.4.2.1. Verkeerseducatie

De Council heeft een educatieprogramma<sup>114</sup> verkeersveiligheid voor kinderen van 3 tot 7 jaar opgesteld. Dit wordt sinds 1970 in de Traffic Club voor kinderen (3-6), sinds 1991 in de kindertuinen (3-6 jaar) en sinds 1993 in de overgangsklas (5-7) gebruikt. Jonge kinderen wordt aangeleerd hoe ze veilig kunnen wandelen en de Verkeerspolitie bezoekt de klassen. Elke school heeft een verkeersleerkracht die de veiligheidseducatie coördineert.

Verkeersveiligheidseducatie in het primair en secundair onderwijs<sup>115</sup> is sinds 1995 verplicht opgenomen in het curriculum en wordt geïntegreerd onderwezen in andere leergebieden. De praktische leerdoelen in het basisonderwijs omvatten het veilig gedrag als voetganger, fietser en passagier, betere vaardigheden en kennis van de reglementen en verkeersborden. Met de jongeren wordt vooral getraind in reële situaties en voor hen worden fietscursussen georganiseerd. De politie controleert ook regelmatig de fietsen op school (remmen, lichten). Voor 14- tot 16-jarigen zijn er een aantal campagne-activiteiten waarbij personen die als jongere gehandicapt werden door een verkeersongeval, komen vertellen over hun ervaring. Onlangs organiseerde de Council een op jongeren gerichte campagne (16-24) "SMS-Buddy with style"<sup>116</sup>.

<sup>113</sup> IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

<sup>114</sup> Etude Européenne: "Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

<sup>115</sup> Etude Européenne: "L'éducation routière au niveau secondaire dans les pays de l'Union Européenne." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

<sup>116</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

Momenteel zijn er 18.000 'school patrol' kinderen in Denemarken. Zij zijn opgeleid, op basis van trainingsmateriaal van de Council, in het helpen van jongere kinderen onderweg van en naar school<sup>117</sup>.

### **3.4.2.2. Rijopleiding**

De rijopleiding<sup>118</sup> wordt georganiseerd in rij scholen. Kandidaat-bestuurders moeten minstens 26 uur theorieles en 22 uur praktische training volgen, verspreid over tenminste 14 dagen, alvorens op 18 jaar het rijexamen af te mogen leggen. Het theoretisch rijexamen kan men al afleggen vanaf 17 jaar en 11 maanden. Tijdens de training wordt een logboek bijgehouden. De praktische rijtraining omvat onder meer nachtrijden en aan hoge snelheid rechtdoor rijden. De praktische rijtest duurt 45 minuten waarvan 25 minuten effectief rijden. Het Plan stelt voor om risico-perceptie in het lessenspakket op te nemen en jonge bestuurders te onderwerpen aan een rijbewijs met punten. Er is een verplichte medische controle alvorens het rijbewijs te ontvangen. Vanaf 70 jaar moet men bij elke vernieuwing van het rijbewijs een medische test ondergaan.

### **3.4.2.3. Campagnes<sup>119</sup>**

Het is van belang om de dialoog met de weggebruikers te stimuleren om iedere weggebruiker te responsabiliseren en te sensibiliseren voor de rol die hij moet spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid door zijn gedrag te veranderen op het vlak van snelheid, alcoholgebruik en het dragen van de veiligheidsgordel. Daarvoor plant de Council nationale bewustwordingscampagnes<sup>120</sup> die gebruik maken van elektronische media zoals tv of internet. De staatsbudgetten die voor dat doel worden uitgetrokken, zullen verhoogd worden. Deze veiligheidscampagnes worden meestal gecombineerd met verhoogde politiecontrole. Ook op lokaal en provinciaal niveau worden specifieke informatiecampagnes gevoerd.

Alle provincies worden aangespoord jaarlijks een 'say no'-campagne te voeren gericht tegen het rijden onder invloed bij jongeren. Een agressieve en intensieve nationale gordelcampagne zal gelanceerd worden, gekoppeld aan bewustwordingsmaatregelen en opgevoerde controles. Helmgebruik bij fietsers is ook één van de belangrijke campagne-thema's. Een andere campagne is 'Safety Through Conversation' met als doel vrachtwagenchauffeurs aan te sporen met elkaar te praten over veiligheidsproblemen. De campagne "Guardian Angels" spoort meisjes aan hun vriend niet te laten rijden onder invloed.

---

<sup>117</sup> Radet for Storre Faerdselssikkerhed: Site: [www.Faerdselssikkerhed.dk](http://www.Faerdselssikkerhed.dk)

<sup>118</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

<sup>119</sup> The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

<sup>120</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.



#### **3.4.2.4. Bedrijven**

De Commissie streeft een veiligheidsbeleid in openbare en privé-ondernemingen<sup>121</sup> na. Richtlijnen worden voorbereid waarin aangegeven wordt hoe bedrijven hun veiligheidseisen moeten stellen als ze een beroep doen op vervoersdiensten. Private en openbare bedrijven worden aangesproken om speciale bedrijfsplannen voor verkeersveiligheid op te stellen. De Road Directorate heeft een aantal richtlijnen gegeven voor de opstelling van dergelijke plannen. Deze omvatten onder andere verkeersveiligheidsinformatie en -educatie aan het personeel, ongevalsinstructie en EHBO, de verbetering van de veiligheid van bedrijfsvoertuigen en verkeersveiligheidsvoorwaarden in contracten met transportbedrijven.

#### **3.4.2.5. Diepte-studies**

Een Accident Investigation Board is opgericht om, onafhankelijk van de politie en voertuigeninspectie, diepte-analyses van geselecteerde ongevalsituaties uit te voeren teneinde de kennis over oorzaken en omstandigheden van specifieke ongevallen te vergroten en preventief te kunnen optreden. Daarbij zullen onder andere het wegontwerp, het verkeersvolume en het voertuigontwerp onderzocht worden.

### **3.4.3. Engineering<sup>122</sup>**

#### **3.4.3.1. Stedelijk wegmanagement**

De meeste gemeenten hebben een lokaal verkeersveiligheidsplan opgesteld met lokale maatregelen zoals stedelijke planning, snelheidsmanagement, verkeersvertraging versus verkeersseparatie.

Provinciale en lokale snelheidsplannen moeten opgesteld worden als onderdeel van de lokale verkeersveiligheidsplannen waarin de snelheidsdifferentiëring aangegeven wordt. Daarbij is het van belang dat de wegen gecategoriseerd worden als verkeerswegen, lokale wegen, residentiële straten, industriële wegen, ringwegen of schoolwegen. Het specifieke ontwerp per wegtype is weergegeven in de Road Standards. Na de taxatie in termen van weggebruik en -ontwerp, moet bepaald worden welke snelheidslimieten gepast zijn. Deze plannen moeten eveneens de middelen en methoden aangeven om de gewenste snelheidsreductie te bereiken. Het Danish Road Directorate is verantwoordelijk voor de implementatie van de recentste verkeersveiligheidsontwikkelingen op de Deense wegen en voorziet richtlijnen voor stedelijk snelheidsmanagement<sup>123</sup>. Verschillende snelheidsvertragende maatregelen kunnen gebruikt worden: drempels, wegeilandjes, wegversmalling, gerimpelde of verhoogde markeringen en rotondes. In de bebouwde kom moeten er meer oversteekmogelijkheden voor voetgangers zijn, moet het verkeer meer gescheiden worden en het verbindingswegennet voor fietsers uitgebreid worden.

Over het algemeen geldt dat in stedelijk gebied de snelheid niet boven de 50 km/u mag gaan en wanneer de weg gedeeld wordt met zwakke weggebruikers (residentiële straten,

---

<sup>121</sup> Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>122</sup> The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

<sup>123</sup> Snelheidsmanagement: weginfrasstructuur, wetgeving, handhaving, campagnes, technologie.

rond scholen), niet boven de 30-40 km/u. Er bestaan richtlijnen<sup>124</sup> voor planning en ontwerp van wegen in residentiële gebieden. Daarnaast bestaat er een wet in verband met veilige routes naar school, die gemeenten verantwoordelijk stelt. Kinderen (6 jaar en ouder) moeten veilig kunnen wandelen of fietsen naar school. Is dit niet het geval, dan moeten de gemeenten betalen voor openbaar vervoer of andere vervoersmogelijkheden voorzien. Vaak melden schoolverkeersborden het opschrift "snelheid naargelang de omstandigheden" (Verkeerswet §41)<sup>125</sup>. Er zijn geen specifieke verplichte verkeersmaatregelen of -reglementen rondom scholen.

### **3.4.3.2. Infrastructuur**

Op basis van snelheidslimieten kunnen snelwegen (110 km/u), highways (80 km/u) en stedelijke wegen (50 km/u) onderscheiden worden. Het wegontwerp is gebaseerd op de Road Standards waarbij sterk rekening gehouden wordt met snelheid. In stedelijk gebied is de wegenclassificatie verder gebaseerd op doelen als bereikbaarheid en mobiliteit met gevolgen voor het wegontwerp<sup>126</sup>.

Het Nationaal Plan pleit voor verschillende infrastructurele maatregelen zoals de betere verlichting van autowegen, de herinrichting van de kruispunten (o.a. rotondes), het beter onderhoud van fietspaden, snelheidsbeperkingen op de kruispunten van hoofdwegen, stopsignalen in plaats van voorrangssignalen op gevaarlijke kruispunten en de systematische identificatie van zwarte punten.

### **3.4.3.3. Verkeersveiligheidsaudits**

Sinds 1997 heeft Denemarken een model voor de systematische preventie van verkeersongevallen beschreven in het Deense Handboek voor Verkeersveiligheids Audit<sup>127</sup>. De Commissie vraagt aan alle overheden om een verkeersveiligheidsaudit toe te voegen aan alle plannen voor bouwwerkzaamheden aan nieuwe of bestaande wegen. De nadruk zou meer moeten liggen op verkeersveiligheid en adequatere transportkeuzes. De principes van de audits voor nieuwe wegen kunnen ook toegepast worden op de evaluatie van lokale plannen en op de inplanting van woonzones, nieuwe bedrijven en op de regionale plannen voor de scholen. Gekwalificeerde auditors<sup>128</sup> duiden conflictzones op de plannen aan waar de veiligheid verbeterd moet worden. Op deze manier worden potentiële zwarte punten ontdekt alvorens de wegen geconstrueerd worden.

---

<sup>124</sup> De 'National Road Standards'

<sup>125</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>126</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>127</sup> Langer, K.A. *Road Safety Audit of existing roads*. Road Safety And Environment, Danish Road Directorate.

<sup>128</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

#### **3.4.3.4. Zwarte punten**

De strikte definitie van een zwart punt is 'een locatie waar het geregistreerd aantal ongevallen hoger ligt dan het verwachte aantal (o.b.v. verkeersvolume en wegtype). Tijdens het eerste Nationale Plan heeft het Deense wegennet systematisch de ergste zwarte punten geëlimineerd. Vandaag hebben de zwarte punten een complexer patroon en zijn de effecten van inspanningen minder uitgesproken. Alle wegautoriteiten worden aangesproken om de jaarlijkse politierapporten waarin de locaties van alle ongevallen staan, te gebruiken om systematisch zwarte punten te identificeren.

#### **3.4.3.5. Technologie**

De Commissie coördineert ontwikkelings- en demonstratieprojecten op het vlak van de telematica om de voor- en nadelen van de diverse oplossingen te testen. Momenteel worden experimenten gevoerd met alcolock als maatregel tegen recidivisten van het rijden onder invloed. Onderzoek richt zich eveneens op de aanpassing van voertuigen om verwondingen bij zwakke weggebruikers bij een aanrijding minder erg te maken.

Sinds 1996 moeten alle wagens om de twee jaar technisch geïnspecteerd worden.

#### **3.4.4. Enforcement**

##### **3.4.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen**

Het gebruik van de gordel is verplicht voor iedereen vanaf 3 jaar en zowel voor- als achteraan in de wagen en in autobussen. Tijdens de nationale gordelcampagne zal de handhaving geïntensiveerd worden. Het gebruik van het kinderzitje is verplicht tot 3 jaar. In 1993 zat 87% van de 0- tot 9 maanden oude baby's in zo'n zitje. Voor de 9 maanden tot 3 jaar oude baby's was dit 77%. Kinderen tussen de 3 en 7 jaar mogen ook nog in een kinderzitje zitten. De boete voor het niet dragen van de gordel en voor het niet gebruiken van een kinderzitje bedraagt € 67,2 (DKK 500). Het dragen van een helm is verplicht voor motorfietsers. Tijdens het rijden, moeten alle voertuigen op elk moment van de dag de lichten laten branden en een derde remlicht is verplicht. Zwaar verkeer moet een dodehoekspiegel hebben. Enkel handvrije mobiele telefoons mogen gebruikt worden. Jaarlijks worden ongeveer 5000 boetes uitgeschreven voor niet handenvrij bellen. Het gebruik van fietsreflectoren is verplicht, van een fietshelm niet, maar dat wordt sterk aangemoedigd via campagnes. Vanaf 1 januari 2003 zullen alle nieuwe wagens van een airbag voorzien moeten zijn. Voor nieuwe wagens met ABS is de belasting verminderd.

### **3.4.4.2. Snelheid**

De nationale snelheidslimieten zijn als volgt bepaald (voor wagens):

- Autosnelwegen: 110 km/u;
- Buiten bebouwde kom: 80 km/u;
- Binnen bebouwde kom: 50 km/u.

Snelheid wordt vooral gecontroleerd met radar of laser of vanuit een politiewagen of -motor. Politiecontroles worden systematisch gevoerd. Na een succesvolle proef<sup>129</sup> met volautomatische mobiele snelheidscontrole<sup>130</sup> wordt dit de volgende twee jaar (2002-2004) in het hele land van kracht, en dit vooral op ongevalgevoelige trajecten. Het draagvlak voor dergelijke flitscamera's is groot. Het geld afkomstig van de boetes zou lokaal gebruikt kunnen worden voor verkeersveiligheidsinitiatieven. De minimumboete bedraagt € 67 (DKK 500) en de maximumboete is € 941 (DKK 7.000). Bij overschrijding van de snelheidslimiet met meer dan 70% en voor sommige voertuigen met meer dan 40% wordt de bestuurder tijdelijk gediskwalificeerd.

### **3.4.4.3. Alcohol**

De politie-inspanningen tegen het rijden onder invloed zullen opgevoerd worden, vooral tegen de 30- tot 50-jarigen en vooral tijdens de zomermaanden. Recidivisten zullen op termijn onderworpen worden aan een alcolock-systeem. De boetes voor rijden onder invloed zijn sinds het vorige Nationale Plan verhoogd en de legale BAC is verlaagd van 0,8 naar 0,5 promille. Politiecontroles concentreren zich vooral op bepaalde momenten: kerstmis, na speciale evenementen zoals concerten en bij ongevallen. De frequente random controles focussen zich op de avond en nacht. De minimumboete voor rijden onder invloed bedraagt € 538 (DKK 4.000). Bij meer dan 1,2 promille alcohol in het bloed wordt het rijbewijs ingetrokken en krijgt men een boete. Personen die gediskwalificeerd zijn, kunnen naar een rehabilitatiecursus gestuurd worden. Een alternatieve straf is gemeenschapswerk.

### **3.4.4.4. Handhavingsbeleid**

De Verkeerspolitie is verantwoordelijk voor de verkeershandhaving. In 1999<sup>131</sup> werden 41.007 boetes uitgeschreven voor snelheidsovertredingen, 3.424 boetes voor rijden onder invloed en 7.079 voor dronken rijden. 3.442 personen die dronken reden en 3.039 personen die onder invloed reden, kregen een (meestal niet voorwaardelijke) gevangenisstraf. Naast de algemene routine controles worden regelmatig gerichte (snelheid, alcohol, gordel,...) politiecontroles georganiseerd.

---

<sup>129</sup> Onder andere in Kopenhagen: sinds 1999 experimenten met mobiele flitscamera's die het kenteken en het gezicht vastleggen. In één jaar tijd werden, met gemiddeld slechts 2 uur fotograferen en registreren per locatie, 105.000 bekeuringen uitgedeeld. Het budget voor het pilootproject was DKK 45 miljoen, gedeeld door de Politie en de Road Directorate.

<sup>130</sup> Verkeerskunde: *Denemarken: volautomatische snelheidshandhaving in het land*, nummer 3, pagina 16, 2002.

<sup>131</sup> Statistical Yearbook 2001: Social conditions, health and justice. Site: [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

De gemiddelde lengte van de periode tussen de overtreding en de handhaving bedraagt 2 tot 4 weken tenzij de beschuldigde niet akkoord gaat.<sup>132</sup> De meeste overtredingen kunnen administratief afgehandeld worden als de beschuldigde de overtreding erkent. Slechts heel zelden worden straffen geseponeerd. Het is mogelijk dat boetes verminderd worden wanneer de beschuldigde een laag inkomen heeft. Voor jongeren onder de 18 jaar worden boetes gehalveerd.

### **3.4.5. Implementatie en evaluatie**

#### **3.4.5.1. Implementatie<sup>133</sup>**

De lokale verantwoordelijkheid is groot. Van de 275 gemeenten hebben minstens 176 een lokaal Verkeersveiligheidsplan of een ander plan waarin verkeersveiligheid opgenomen is. Deze plannen omvatten voornamelijk infrastructurele maatregelen. Ook de provincies nemen regelmatig initiatieven op het vlak van campagnes en infrastructuur.

Aangezien het grootste deel van de ongevallen met lichamelijk letsel of de dood tot gevolg plaatsvinden op gemeentelijke wegen, moedigt de Commissie de 275 gemeenten aan om lokale verkeersveiligheidsactieplannen op te stellen, die de gemeentelijke inspanningen weergeven. Dergelijke plannen vergroten het algemeen draagvlak voor verkeersveiligheid, en lokken een lokaal debat over verkeersveiligheid uit. Verder dienen zij als basis voor politieke beslissingen en budgetverdelingen. Het belang van deze plannen ligt bij het feit dat de lokale autoriteiten lokale kennis hebben: zij weten welke wegen gevaarlijk zijn en welke aanpassingen nodig. De Commissie spoort de gemeenten aan om in hun plannen ook een fietsveiligheidsbeleid op te nemen. Ook moeten zij burgers trachten te motiveren om deel te nemen aan lokale verkeersveiligheidsinspanningen. Lokale Verkeersveiligheidscomités<sup>134</sup> kunnen de gemeentelijke initiatieven coördineren.

---

<sup>132</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>133</sup> The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

<sup>134</sup> Potentiële deelnemers: lokale politie, openbare engineering / technische departementen, preventiecomités, leerkrachten in verkeersveiligheid, instellingsraden in kleuterscholen/ scholen, belangstellende en actieve lokale politici, grote lokale organisaties, lokale afdelingen van verkeersorganisaties, buurtverenigingen, vertegenwoordigers van lokale rijdschoolinstructeurs, vertegenwoordigers van lokale vervoersdiensten.

### **3.4.5.2. Budgettering**

De kosten voor de implementatie van de 62 initiatieven wordt geraamd op € 1,6 miljard (DKK 12 miljard) voor de ganse periode (2001-2012). Een groot deel van de maatregelen is al geïmplementeerd<sup>135</sup>.

Om de lokale overheden aan te moedigen, werd in 1995 een Verkeersfonds<sup>136</sup> opgericht waardoor zij 50% van het totale budget kunnen krijgen voor verkeersveiligheidsprojecten die door hen opgezet en uitgevoerd worden.<sup>137</sup> Verschillende gemeenten hebben budgetten ontvangen om hun Lokale Verkeersveiligheidsplannen te maken. De Road Directorate, die de fondsen verdeelt, voorziet tevens een gids voor de opstelling van deze plannen. Bijna de helft van het Verkeersfonds (€ 8,6 miljoen (DKK 64 miljoen) voor 2000-2003) werd gebruikt voor verkeersveiligheidsprojecten.

Een onderzoek in 1997 van het Danish Road Directorate toont aan dat de lokale autoriteiten meer dan € 53,8 miljoen (DKK 400 miljoen) per jaar investeren in verkeersveiligheid.

Met de introductie van de automatische snelheidscontroles zullen budgetten geleverd worden voor politie-initiatieven en informatiecampagnes.<sup>138</sup> In 2001 werd hier € 5,6 miljoen (DKK 42 miljoen) geïnvesteerd.

De Danish Road Safety Council ontvangt € 2 miljoen (DKK 15 miljoen) per jaar en via het Verkeersfonds komt daar nog een bedrag bij om het aantal campagnes op te drijven.<sup>139</sup>

Het Road Safety and Transport Agency ontvangt een budget van € 5,8 miljoen (DKK 43,7 miljoen) voor het fiscaal jaar 2000.

Het totaal budget voor de Road Directorate was € 232 miljoen (DKK 1.728 miljoen) in 1998, waarvan € 130 miljoen (DKK 971 miljoen) naar constructie en verbetering van de nationale wegen ging.

### **3.4.5.3. Evaluatie**

Voor de volledige follow-up van de nieuwe doelstellingen zal de Commissie een werkgroep samenstellen die moet controleren of de voorgestelde initiatieven goed uitgevoerd worden en of de kennis en ervaring goed wordt verzameld en verspreid om de doelstellingen te halen.

De Commissie zal de evolutie van de toewijzing en het gebruik van gelden van de staat, de provincies en de gemeenten voor de verkeersveiligheid volgen, en oordelen of de bedragen toereikend zijn om de doelstellingen te halen.

---

<sup>135</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>136</sup> Verkeersfonds is het algemeen budget dat naar verkeersmaatregelen gaat (o.a. milieu, bereikbaarheid, verkeersveiligheid)

<sup>137</sup> Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

<sup>138</sup> Report to the Danish Parliament from the Minister of Transport on the Road Safety Commission's new objectives, 15 December 2000. Site: <http://www.trm.dk/eng/pub/safety.htm>

<sup>139</sup> Site van Ministry of Transport, Denemarken.

Regelmatig zullen de verkeersveiligheidsstatistieken verwerkt worden zodat de besluitvormers – zo nodig – hun acties kunnen aanpassen om de doelstellingen te halen.

Om de 4 jaar (begin voorjaar 2005) zal de Commissie een stand van zaken opmaken van de nationale en lokale initiatieven. In deze stand van zaken zal ook vermeld worden welke bijkomende inspanningen nodig zijn, welke nieuwe initiatieven er moeten komen en welke gerealiseerde initiatieven geëvalueerd moeten worden.

De Road Safety Commission heeft de evolutie van de ongevallenstatistieken voor de belangrijkste doelen van het eerste Plan van zeer nabij gevolgd, met uitzondering van de ongevallen die verband houden met snelheid, want die informatie kan niet voldoende in dat verband worden gebracht. Ze zal dat ook doen voor het nieuwe plan voor wat betreft snelheid, alcoholgebruik, kruispunten, fietsers en weggebruikers met hoog risico.

De Commissie wil meer gedetailleerde statistieken in het systeem POL-SAS<sup>140</sup> verzamelen, die beter gebruikt kunnen worden door de Staat en de plaatselijke overheden en wil een combinatie van data afkomstig van ziekenhuizen en van de registraties van de politie over ongevallen. Zo zullen proefprojecten opgezet worden voor het systematisch inzamelen en meedelen van de gegevens van ziekenhuizen over verkeersongevallen.

Tenslotte zal de Commissie het initiatief nemen om een evaluatie te maken van alle verkeersveiligheidsinspanningen gedurende 1998-2000.

### **3.5. Finland**

#### **3.5.1. Inleiding**

##### **3.5.1.1. Beleidsplan**

Het verkeersveiligheidsbeleid in Finland streeft met het Road Safety Plan 2001-2005<sup>141</sup> de doelstelling van minder dan 250 verkeersdoden in 2005 na. Dit betekent een reductie van 65% ten opzichte van het aantal in 1989, namelijk 734. Om dit te bereiken, worden enkele prioritaire maatregelen genomen die zich focussen op de verkeersveiligheid in de bebouwde kom (zwakke weggebruikers, snelheid), het gedrag van bestuurders (educatie, informatie, wetgeving, handhaving), de algemene appreciatie, i.e. het draagvlak, voor verkeersveiligheidszaken (politieke interesse, levenslange verkeersveiligheidseducatie) en het probleem van de baanafwijkingen en frontale botsingen (snelheid, wegconstructie). Om op lange termijn efficiënt te kunnen werken aan verkeersveiligheid wordt de nadruk gelegd op het vergroten van de algemene appreciatie voor verkeersveiligheid, de intoming van de verkeersgroei (ruimtelijke ordening, vervoersmodaliteiten) en het efficiënt gebruik van technologie. Tegen het jaar 2025 hoopt het Ministerie van Transport en Communicatie de doelstelling van minder dan 100 verkeersdoden per jaar te hebben bereikt. Het plan stelt dat toekomstige verkeersveiligheidsactiviteiten geleid moeten worden door de visie dat het wegtransportsysteem zodanig geconstrueerd moet zijn dat niemand gewond wordt of sterft op de baan (Vision Zero, cfr. Zweden).

---

<sup>140</sup> Sinds 1 april 2000 kunnen alle 54 politiedistricten verkeersongevallen rapporteren via POL-SAS.

<sup>141</sup> Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

### 3.5.1.2. Actoren

Het Ministerie van Transport en Communicatie coördineert de implementatie en het verkeersveiligheidswerk op nationaal niveau. Daarnaast bepaalt het Ministerie de wettelijke en handhavingsmaatregelen, de richtlijnen voor verkeersplanning en de strategieën voor de ontwikkeling van het weggennet. Een andere belangrijke actor is Finnra (Finnish Road Administration) die verantwoordelijk is voor het publieke weggennet en tevens een Road Safety Program 2005<sup>142</sup> opgesteld heeft. Elk jaar geeft het Ministerie een verkeersveiligheidsdoel en budget aan Finnra. De Liikenneturva (Central Organization for Traffic Safety ) promoot de verkeersveiligheid via educatie en informatie.

### 3.5.1.3. Finland in cijfers

In 2000 bedroeg het aantal voertuigen<sup>143</sup> in Finland 2,5 miljoen, waarvan 2,1 miljoen personenwagens. Dit komt neer op 476 voertuigen of 412 wagens per 1000 inwoners. Het totale weggennetwerk<sup>144</sup> bedraagt 384.000 kilometer. Finnra is verantwoordelijk voor het onderhoud en management van de openbare wegen (79.000 km), die 65% van het wegverkeer dragen. Er is 20.000 km stedelijke straten en wegen, 280.000 km private wegen<sup>145</sup>. Het grootste deel van het weggennet bestaat uit wegen waar dagelijks ofwel minder dan 1.500 voertuigen ofwel tussen de 1.500 en 6.000 voertuigen passeren. 80% van de Finnen woont in gemeenten die bereikbaar zijn met de trein. De spoor- en waterwegen zijn de belangrijkste goederenvervoernetwerken.

Landoppervlakte (km <sup>2</sup> )	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
338.145	5.171	2.483	2.083
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
384.000	-	78.706	512
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
46.710	39.820	3.970	26.560

Finland in cijfers (2000)<sup>146</sup>.

<sup>142</sup> Finnra: Road Safety Program 2005.

<sup>143</sup> Site van Finnra : [www.tieh.fi/aikas/liikonne.htm](http://www.tieh.fi/aikas/liikonne.htm)

<sup>144</sup> Site van Ministry of Transport and Communications : [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Road Transport

<sup>145</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Toivonen Saara, Finnra

<sup>146</sup> IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).



## **3.5.2. Education**

### **3.5.2.1. Verkeerseducatie**

Voor de leeftijd van 7 jaar<sup>147</sup> spelen ouders de centrale rol in de verkeerseducatie. Zij ontvangen veiligheidsinformatie in drie fasen: informatie over veilig transport van een kind, in de materniteitsdiensten; informatie over hoe een kind onafhankelijk kan beginnen bewegen, tijdens het vierjaarlijks gezondheidsonderzoek van het kind; en informatie over hoe de schoolroute geoefend kan worden, bij de schoolregistratie. In de kinderopvang voor 6-jarigen is verkeerseducatie verplicht opgenomen in het curriculum en wordt het gelinkt aan de normale activiteiten zoals tijdens het wandelen naar de bibliotheek of komt het aan bod tijdens discussies, spelletjes en liedjes.

Voor 7<sup>148</sup>- tot 15<sup>149</sup>-jarigen is verkeerseducatie sinds 1994 opgenomen in het basiscurriculum<sup>150</sup> en dit in het kader van de lessen lichamelijke opvoeding en milieu. Daarnaast kan verkeerseducatie als keuze-onderwerp in verschillende andere vakken geïmplementeerd worden. Momenteel wordt de inhoud van het curriculum herzien en men zou verkeerseducatie vast willen opnemen in een nieuw vak, de gezondheidsstudie. De praktische implementatie van de verkeerseducatie verschilt sterk tussen de scholen. Er is geen verplicht minimum aantal lessen in het curriculum vastgelegd.

<sup>151</sup>Op het internet kunnen leerkrachten in de 'Verkeerseducatie toolbox voor leerkrachten' informatie en oefeningen terugvinden en uitprinten. De Liikenneturva stelt verkeersmateriaal op dat de scholen gratis of mits betaling kunnen ontvangen.

Daarnaast streeft Finland naar verkeerseducatie via training van beleidsmensen en campagnes.

### **3.5.2.2. Campagnes**

Verkeersveiligheidscampagnes worden gepromoot en gesubsidieerd door de Ministeries van Transport en Communicatie en van Gezondheid, door het Liikenneturva en verzekeringsmaatschappijen.

---

<sup>147</sup> Huopalainen, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland.

<sup>148</sup> Etude Européenne: "Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

<sup>149</sup> Etude Européenne: "L'éducation routière au niveau secondaire dans les pays de l'Union Européenne." Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne.

<sup>150</sup> Huopalainen, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland.

<sup>151</sup> Huopalainen, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland. Site: [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

Liikenneturva<sup>152</sup> organiseert een drie jaar durende campagne onder het thema 'Behave in the Traffic' bedoeld om het draagvlak voor verkeersveiligheid te vergroten. Men redeneert dat als weggebruikers zich aan de regels zouden houden, het aantal verkeersdoden met 20 per jaar zou dalen. De link met dieren wordt gemaakt: dierlijk gedrag wordt niet geaccepteerd. De thema's van de campagnes zijn: rood licht, fietsreflectoren, gordelgebruik, fietshelm, afstand houden, vermoeidheid en snelheid.

<sup>153</sup>Langs de nationale grenzen tussen Finland en Rusland is de verkeersveiligheid een groot probleem aangezien het rijgedrag sterk verschilt en de Russen geen kennis hebben van de Finse verkeersregels. Een positieve campagne werd op punt gesteld met levensgrote posters langs de grensposten en brochures die uitgedeeld werden (met informatie over snelheidslimieten, de verplichting van de brandende koplampen, verkeersregels en verkeershandhaving). Dit werd op een humoristische manier uitgebeeld.

'Veilige schoolroute' campagnemateriaal is vorig jaar naar alle scholen gezonden. Grote posters trekken de aandacht van bestuurders op de veilige weg van kinderen naar school.

### **3.5.2.3. Rijopleiding**

Rijlessen<sup>154</sup> mogen zowel door begeleiders in rij scholen als door niet professionele begeleiders gegeven worden. In beide systemen geldt dat men minimum 20 uur theoretische en 30 uur praktische training moet volgen alvorens deel te nemen aan de examens. De voorwaarde om de rol van niet professionele begeleider op zich te nemen, is het slagen in een rij- en verkeerstest. Tijdens de praktische training moet minstens 4 uur op snelwegen gereden worden en zeker 2 uur moet men rijden na zonsondergang. Eveneens is het verplicht een slipcursus te volgen. Na het slagen in een theoretisch en praktisch examen ontvangt men een rijbewijs dat gebonden is aan een probatieperiode van 2 jaar. In de periode van 6 maanden tot 2 jaar na het ontvangen van dat rijbewijs moet men een tweede trainingssessie volgen in een rij school. Wanneer men dit niet doet of wanneer in het eerste jaar 2 of in de twee jaar 3 overtredingen begaan zijn, wordt de probatieperiode verlengd. Bij overschrijding van 3 overtredingen in één jaar of van 4 in twee jaar, wordt het rijbewijs ingetrokken.

Een systeem zal uitgewerkt worden waardoor beroepschauffeurs en senioren gecontroleerd worden op hun gezondheidstoestand en artsen zullen zich kunnen specialiseren in rijvaardigheidsassessment.

---

<sup>152</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

<sup>153</sup> Transport Issues: Traffic Safety: Government resolution on improving road safety, 18 January 2001.

<sup>154</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

#### **3.5.2.4. Bedrijven**

Publieke en private bedrijven<sup>155</sup> worden aangespoord verkeersveiligheid in hun managements- en kwaliteitssystemen op te nemen. In de transportsector zou verkeersveiligheid een competitieve factor moeten zijn.

Bij herhaalde disconnectie van de snelheidslimiteerder en de tachograaf zullen zowel de chauffeur en de geregistreerde voertuiggebruiker bestraft worden. Er zal meer controle komen op de rij- en rusttijden. Dezelfde wetsbepalingen gelden bij overtredingen door gewone en professionele bestuurders.

#### **3.5.3. Engineering**

##### **3.5.3.1. Infrastructuur<sup>156</sup>**

Het publieke wegennet (Finnra)<sup>157</sup> is verdeeld in:

- Klasse I hoofdwegen: 8.574 km;
- Klasse II hoofdwegen: 4.688 km;
- Regionale highways: 13.457 km;
- Verbindingswegen: 51.340 km.

Deze wegen omvatten 590 km snelwegen en 158 km semi-snelwegen.

Teneinde de verkeersgroei in te tomen, is een sterke coördinatie van wegplanning en landgebruikplanning nodig. Het actieplan wil dat nationale en regionale transportsysteemplannen<sup>158</sup> en -projecten samengesteld worden met als centraal uitgangspunt de minimalisatie van de nood aan wegverkeer en het gebruik van veilige vervoersmodaliteiten voor noodzakelijk reizen. Centraal staat dat landgebruikplanning en verkeersplanning gecoördineerd moeten worden<sup>159</sup>. In de gemeenten wordt transportsysteemplanning aangevuld met transportveiligheidsplanning.

De bebouwde kom moet een compacte ononderbroken structuur krijgen zodat wegverkeer geminimaliseerd wordt. In het wegontwerp wordt vooral rekening gehouden met de zwakste weggebruiker. Het netwerk van fiets- en voetpaden wordt uitgebreid en de snelheidslimieten van 30 of 40 km/u worden effectief nageleefd door verkeersvertragende maatregelen en wegontwerp. Het systeem van de progressieve snelheidslimieten wordt verder uitgewerkt. Finnra heeft richtlijnen ontwikkeld voor de snelheidslimieten in de bebouwde kom.<sup>160</sup> De algemene snelheidslimiet is nog steeds 50 km/u tenzij verkeersborden anders aanduiden. De nieuwe richtlijnen definiëren echter lagere snelheidslimieten (30-40 km/u) op het grote aantal straten en wegen in de bebouwde kom.

---

<sup>155</sup> Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

<sup>156</sup> Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki. Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. *Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on Safety Problems of Rural Roads*. Finnra, 17/1998.

<sup>157</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Toivonen Saara, Finnra

<sup>158</sup> *Finnra Road Safety Program 2005*, Helsinki 1999.

<sup>159</sup> Pakarinen, K., 1996. *Co-ordination of Traffic and Land-use planning in Finland*.

<sup>160</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Toivonen Saara, Finnra

Om de verkeersomgeving rond scholen veiliger te maken, worden de volgens de kinderen gevaarlijke plaatsen gemeld aan de technische dienst van de gemeente.

In grote stedelijke structuren ligt de nadruk op de verdere uitbouw van het openbaar vervoer, de competitieve prijzen ervan en de gemakkelijke overstap. Andere infrastructurele maatregelen betreffen de verzachting van de wegomgeving bij het naderen van de bebouwde kom, middenbermen op 1X1 wegen en de automatische signalering van elanden.

Finnra neemt veiligheidsverbetering<sup>161</sup> als de belangrijkste doelstelling bij de ontwikkeling van het hoofdwegennet tot 2030<sup>162</sup>. De nadruk zal liggen op de bebouwde kom, gebieden met een lage populatie en landelijke wegen. Doelen zullen gesteld worden voor: wegbreedte, kruispunten, verzachten van de wegomgeving en maatregelen voor zwakke weggebruikers. Nieuwe wegtypes zullen geconstrueerd worden op banen met veel verkeer teneinde frontale ongevallen te voorkomen. Voor verkeers- en wegenplanners is een nieuw educatiepakket samengesteld. Het Ministerie van Omgeving is gestart met het opstellen van richtlijnen voor duurzame verkeersplanning en het Ministerie van Transport en Communicatie stelt strategieën op voor licht verkeer en openbaar vervoer. Verkeersveiligheidsaudits zijn verder ontwikkeld.

### **3.5.3.2. Zwarte punten**

Door het systematisch verkeersveiligheidswerk werden praktisch alle zwarte punten geëlimineerd. In feite worden problematische situaties op voorhand opgelost op basis van risico-assessments.

### **3.5.3.3. Technologie**

Verder onderzoek wordt gevoerd rond nieuwe technologieën<sup>163</sup> die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. In 10.000 privé- en in 10.000 bedrijfsvoertuigen werd ISA geïnstalleerd. Informering over verkeersomstandigheden en opstoppingen lukt reeds binnen de 10 minuten.

### **3.5.4. Enforcement**

#### **3.5.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen<sup>164</sup>**

De Finse wetgeving stimuleert de verkeersveiligheid door het gebruik van de gordel vooraan en achteraan in de wagen en in vrachtwagens en in bussen tijdens lange ritten (sinds 28/09/2000) te verplichten. Kinderen onder de 12 jaar en/of kleiner dan 150 cm moeten gebruik maken van een veiligheidszitje of van aangepaste gordels. Dit gebeurt reeds in 90% van de gevallen. De koplampen moeten continu aan staan tijdens het rijden. Wagens moeten een derde remlicht hebben. De hoofdgroeven van de banden van personenwagens en vrachtwagens moeten minstens 1,6 mm diep zijn en in de

---

<sup>161</sup> Finnra: Guidelines for Road Management and Development 2015.

<sup>162</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

<sup>163</sup> Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

<sup>164</sup> Site van Ministry of Transport and Communication: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Driving in Finland: Basic Rules for your safety.

wintermaanden zelfs 3 mm. Brom- en motorfietsers zijn verplicht een helm te dragen (99%) en fiets en fietsers moeten goed zichtbaar zijn door reflectoren. Ook voetgangers wordt aangeraden reflectoren te dragen in alle omstandigheden.

De eerste voertuigeninspectie vindt plaats binnen de 3 jaar na registratie, de tweede binnen de 5 jaar na de eerste en nadien is er jaarlijks een inspectie.

#### **3.5.4.2. Fiscale maatregelen**

De belastingen op de aankoop van een personenwagen en op brandstof liggen hoog. De regering steunt het openbaar vervoer financieel. Bepaalde veiligheidsuitrusting in wagens, bijvoorbeeld ABS, leidt tot een verlaging van de verzekeringskosten.<sup>165</sup>

#### **3.5.4.3. Snelheid**

Het wegtype bepaalt de snelheidslimieten<sup>166</sup>:

- Snelwegen: 100-120 km/u;
- Gescheiden baanvakken en hoofdwegen: 80-100 km/u;
- Bebouwde kom: 50 km/u of lager.

De snelheidslimieten worden aangepast naargelang van de wegconditie, het landgebruik en het seizoen<sup>167</sup>. In de winter worden de 100 km/u limieten veranderd naar 80 km/u en die van 120 naar 100 km/u. In residentiële gebieden door een verkeersbord aangegeven, geldt de wandelsnelheid en als er geen voetgangers zijn geldt 20 km/u als de limiet. Op 250 km van de hoofdwegen (totaal 8.600 km) wordt de snelheid automatisch gecontroleerd door een 100-tal camera's. Het actieplan wil dit uitbreiden tot minstens 800 km. Snelheidsovertredingen kunnen resulteren in een eenmalige geldboete, een bepaald aantal dagen dagboete (afhankelijk van het inkomen<sup>168</sup>) tot een gevangenisstraf van 3 maanden. Gezien de beperkte beschikbare middelen van de politie worden meestal enkel die wagens tegengehouden die de limiet met minstens 10 km/u overtreden. Toch streeft men naar een nultolerantie. Snelheid wordt gemeten door de politie, met behulp van radar of snelheidsmeters.

#### **3.5.4.4. Alcohol**

De legale BAC<sup>169</sup> is vastgelegd op 0,5 promille. Het actieplan spoort onderzoek naar de verlaging tot 0,2 promille aan, zeker bij jonge bestuurders. Jaarlijks onderwerpt de politie ongeveer 1,2 tot 1,4 miljoen autobestuurders aan een ademtest en in 2000 werden 22.783 overtredingen<sup>170</sup> gerapporteerd. De controles worden het hele jaar door georganiseerd, zowel 's ochtends, als 's avonds, als in het weekend, als tijdens speciale

---

<sup>165</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

<sup>166</sup> Site van het Ministry of Transport and Communication: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Adjust your speed to the conditions.

<sup>167</sup> Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on Safety Problems of Rural Roads. Finnra, 17/1998.

<sup>168</sup> Voor serieuze verkeersovertredingen: boete op basis van het maandelijks netto inkomen gebruik makend van de taxatiedata van het vorige jaar.

<sup>169</sup> Transport Issues: Traffic Safety: Government resolution on improving road safety, 18 January 2001.

<sup>170</sup> Statistics Finland: general publications: Justice: Criminality.

vakanties. De politie blijft dan 30 minuten tot een uur ter plaatse en iedereen moet blazen. De rechtbank handelt de overtreding af<sup>171</sup>. De straf varieert van een geldboete tot een verblijf in de gevangenis van 3 maanden. De diskwalificatieperiode kan 3 maanden tot 2 jaar duren. Om het rijbewijs terug te krijgen, moet een medisch certificaat afgeleverd worden. Een experiment rond alternatieve rehabilitatiecursussen loopt momenteel. Personen onder invloed toelaten te rijden, is eveneens strafbaar.

Sinds 1951 worden regelmatig campagnes ten aanzien van rijden onder invloed gevoerd<sup>172</sup>.

### **3.5.4.5. Handhavingsbeleid**

Het is de bedoeling om 10% van de € 420,4 miljoen (FIM 2,5 miljard) van het politiebudget uit te besteden aan controles die zich voornamelijk richten op snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik. Jaarlijks worden meer dan 300.000 boetes uitgeschreven voor verschillende overtredingen. De nationale eenheid van de mobiele politie (700 man) is gespecialiseerd in verkeerstoezicht. Zij werken op de hoofdwegen. In enkele grote steden worden lokale handhavingseenheden ingezet die vooral in de bebouwde kom opereren.

Het is de bedoeling de politionele verkeershandhaving te herstellen tot het niveau in 1992. Dit is een randvoorwaarde voor de verwezenlijking van verschillende andere maatregelen in het programma.

In Finland worden alle verkeersovertredingen geregistreerd<sup>173</sup>. Wanneer een bestuurder 3 boetes krijgt op 1 jaar tijd of 4 boetes op 2 jaar tijd, wordt deze gediskwalificeerd. Normaal gezien geeft de politie de overtreder meteen een boete.<sup>174</sup> Serieuzere overtredingen gaan naar de vervolger ('prosecutor') die beslist of het in de rechtbank afgehandeld wordt. Dit proces kan een half tot een volledig jaar in beslag nemen. De politie kan bij lichte overtredingen een waarschuwing geven en de vervolger en de rechter kunnen beslissen te seponeren, doch dit gebeurt in beperkte mate.

De verkeershandhaving wordt strenger: het rijverbod zal verlengd worden en een beter systeem zal uitgewerkt worden voor hoge risico bestuurders.

Dagboetes<sup>175</sup> voor serieuze verkeersovertredingen worden bepaald volgens het maandelijks netto inkomen. Een dagboete bedraagt grofweg 1/60 van het maandelijks nettosalaris.

---

<sup>171</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de politie van Finland, Maarit Porola, Chieg Superintendent.

<sup>172</sup> 1997: Drunken Driving is not a private matter; 1998-2001: Some days you're better off without your car.

<sup>173</sup> Site van Ministry of Transport and Communication: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Driving in Finland: Enforcement and penalties.

<sup>174</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de politie van Finland, Maarit Porola, Chieg Superintendent.

<sup>175</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de politie van Finland, Maarit Porola, Chieg Superintendent.

### **3.5.5. Implementatie en evaluatie**

#### **3.5.5.1. Implementatie**

De doelstelling van minder dan 250 verkeersdoden per jaar kan enkel gehaald worden als het programma in haar geheel geïmplementeerd wordt. Essentieel hiervoor is de samenwerking van verschillende organisaties op de verschillende niveaus. De overheid moedigt de decentrale overheden aan tot inspanningen en stelt daartoe middelen ter beschikking.

De wegdistricten van Finnra implementeren die delen van het programma waar Finnra verantwoordelijk voor is.

In de provincies moet een full-time verkeersveiligheidscoördinator of een comité zetelen in de 'state provincial offices', die verantwoordelijk zijn voor de regionale implementatie, maar momenteel onvoldoende budgetten hebben.

Het Liikeneturva heeft eigen regionale diensten die werken aan educatie en informatie.

De provincies steunen hun gemeenten om actief bij te dragen tot verkeersveiligheid. De meeste gemeenten hebben verkeersveiligheidsgroepen die samenwerken met de regionale en lokale Road Administration diensten (Finnra), politie en Liikeneturva.

Gemeentelijke en provinciale verkeersveiligheidsplannen worden in samenwerking met deze actoren opgesteld en zijn afgeleid van het nationale plan maar houden rekening met regiogebonden problemen. De Gemeenten werken met concrete werkdoelen. In hun plannen moeten zeker technische en educatieve maatregelen opgenomen zijn. Het grootste deel van het geld gaat naar maatregelen in de bebouwde kom. Twee gidsen<sup>176</sup> bieden richtlijnen voor het verkeersveiligheidsbeleid in gemeenten. Over de geïmplementeerde maatregelen wordt gerapporteerd aan het Ministerie van Transport en Communicatie. Vooral projecten die openbaar vervoer, wandelen en fietsen aanmoedigen, krijgen nationale steun.

#### **3.5.5.2. Budgettering**

Om de doelstelling tegen 2005 te halen, moeten de 50 maatregelen van het programma volledig geïmplementeerd worden. De totale kost van de implementatie bedraagt € 355,9 miljoen (FIM 3,9 miljard), waarvan € 285,9 miljoen (FIM 1,7 miljard) door de centrale overheid, € 185 miljoen (FIM 1,1 miljard) door de gemeenten en € 185 miljoen door de weggebruikers betaald wordt.

Het totale openbare wegenmanagement kostte in 2000 € 0,77 miljard. Sinds 1999 voorziet het Ministerie van Transport en Communicatie<sup>177</sup> per jaar budgetten aan een tiental gemeenten voor onderzoek en ontwikkelingsprojecten rond gemeentelijk verkeersveiligheidswerk.

Finnra en de gemeenten financieren samen de gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. En beide zijn verantwoordelijk voor de implementatie van de infrastructurele maatregelen op hun eigen netwerk.

---

<sup>176</sup> 'Verkeersveiligheidswerk in gemeenten', 1999, Ministerie van Transport en Communicatie; Planning van snelheidslimieten in de bebouwde kom, Finnra.

<sup>177</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

### **3.5.5.3. Evaluatie**

De Consultative Committee on Road Safety<sup>178</sup> verzamelt informatie over de, door verschillende organisaties geïmplementeerde, maatregelen en stelt een jaarlijks follow-up rapport samen. Na de follow-up wordt het verkeersveiligheidsbeleid geëvalueerd. Verschillende onderzoeksprojecten proberen veiligheidsindicatoren<sup>179</sup> te ontwikkelen.

Om de efficiëntie van de maatregelen na te gaan, worden statistische studies toegepast waarbij men het ongevalsrisico en de densiteit met vroegere ongevallencijfers vergelijkt. Inspanningen zullen geleverd worden om ongevalgegevens betrouwbaarder en omvattender te maken. De regel geldt dat verkeersongevallen gerapporteerd moeten worden aan de politie als er serieuze verwondingen zijn, als verkeersmateriaal beschadigd is, als een groot dier aangereden is en als bezit van een derde partij beschadigd is.<sup>180</sup>

Informatie over de kosten en de implicaties van maatregelen moet samengevat worden. Finnra gebruikt automatische verkeersmeetpunten (*LAM*), 180 in totaal, om rij-informatie te verzamelen.

## **3.6. Canada**

### **3.6.1. Inleiding**

#### **3.6.1.1. Beleidsplan**

Op nationaal niveau werkte het Ministerie Transport Canada een strategisch veiligheidsplan uit dat van toepassing is op de vier transportwijzen: luchtvaart, scheepvaart, spoorwegen en wegverkeer. Meer in het bijzonder wat de verkeersveiligheid betreft, werd in oktober een programma *Vision sécurité routière 2010*<sup>181</sup> goedgekeurd. Het is de opvolger van het vorige plan «*Vision sécurité routière 2001*» dat in 1996 door de Canadese Raad van de besturen voor gemotoriseerd transport (*Conseil canadien des administrations en transport motorisé - CCATM*) werd goedgekeurd.

De CCATM is de Canadese instelling die officieel verantwoordelijk is voor de coördinatie van kwesties met betrekking tot de administratie, reglementering en controle van het voertuigtransport en met betrekking tot de verkeersveiligheid in het land. De raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale, provinciale en territoriale regeringen, en uit zowat 370 leden uit de privé-sector die belang hebben bij het wegverkeer. Het verkeersveiligheidsbeleid is grotendeels gedecentraliseerd (zie bijlagenbundel: *Verkeersveiligheidsbeleid 2001-2005 van Québec*): de provincies zijn primair verantwoordelijk en worden aangespoord hun eigen doelstellingen te formuleren. De federale regering is verantwoordelijk voor de bepaling van de veiligheidsnormen voor voertuigen en de nationale begeleiding van de provincies en *territoires* die op hun beurt verantwoordelijk zijn voor de rijtraining en -opleiding, de voertuiginspectie, verkeersveiligheidsprogramma's, weginfrastructuur en -onderhoud.

---

<sup>178</sup> Gestandaardiseerde vragenlijst, ingevuld door Dhr. Petteri Katajisto, Ministry of Transport and Communication.

<sup>179</sup> Op basis van gedrag,...

<sup>180</sup> Site van Ministry of Transport and Communication: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Driving in Finland: Traffic accidents.

<sup>181</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.



Vision sécurité routière 2010 houdt vast aan de Visie om van de *Canadese wegen de veiligste ter wereld te maken* (in vergelijking met de andere lidstaten van de OESO door als criterium het aantal doden per ingeschreven voertuig te hanteren) en aan de strategische doelstellingen van het eerste plan Vision sécurité routière 2001:

- het publiek sensibiliseren voor kwesties met betrekking tot het wegverkeer;
- de communicatie en samenwerking verbeteren tussen de diverse instellingen die op het vlak van de verkeersveiligheid actief zijn;
- de maatregelen voor de toepassing van de verkeersregels opvoeren;
- de inzameling van gegevens en de kwaliteit van de informatie over de verkeersveiligheid in het hele land verbeteren.

Daaraan voegt Vision 2010 kwantitatieve doelstellingen toe, namelijk een algemene nationale doelstelling dat het gemiddelde aantal omgekomen of zwaar gewonde weggebruikers in de periode 2008-2010 met 30% teruggebracht moet worden ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1996-2001. De Vision stelt ook verschillende partiële doelstellingen:

- het dragen van de veiligheidsgordel door minimaal 95% van de inzittenden van voertuigen en adequaat gebruik van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen door inzittenden van alle voertuigen;
- vermindering van het aantal dode of zwaargewonde inzittenden die de veiligheidsgordel niet droegen met 40%;
- vermindering van het aantal dodelijk of zwaar gewonde weggebruikers bij ongevallen met een bestuurder in staat van dronkenschap met 40%;
- vermindering van het aantal dodelijk of zwaar gewonde weggebruikers bij ongevallen veroorzaakt door overdreven snelheid of op kruispunten met 20%;
- vermindering van het percentage bestuurders die drie gevaarlijke inbreuken op het Verkeersreglement hebben gepleegd (twee als die inbreuken verband houden met alcoholgebruik) binnen een termijn van twee jaar met 20%;
- vermindering van het aantal jonge auto- of motorbestuurders tussen 16 en 19 jaar die zwaar gewond worden of omkomen in ongevallen met 20%;
- vermindering van het aantal weggebruikers die omkomen of zwaar gewond worden in ongevallen met een bedrijfsvoertuig met 20%;
- vermindering van het aantal omgekomen of zwaar gewonde voetgangers, bromfietzers en fietsers met 30%;
- vermindering van het aantal weggebruikers die dodelijk of zwaar gewond worden op rurale wegen met 40%.

### **3.6.1.2. Actoren**

Vision 2010 werd goedgekeurd door de Canadese Raad van Besturen voor Gemotoriseerd Transport (CCATM), en vervolgens officieel bekrachtigd door alle ministers verantwoordelijk voor vervoer en verkeersveiligheid. De verbintenis om samen te werken wordt op nationale schaal aangegaan: nationale, provinciale en gemeentelijke overheden delen de verantwoordelijkheid voor het beheer, de reglementering en de controle van het wegtransport en de verkeersveiligheid.

Dankzij de CCATM beschikken de diverse bestuursniveaus over een uniek kader waarbinnen ze zich kunnen informeren over de initiatieven en programma's voor verkeersveiligheid, en waarbinnen ze op dat vlak kunnen samenwerken.

Transport Canada heeft in samenwerking met de ACCP een databestand opgebouwd van de «tussenkommende partijen op het vlak van verkeer», die op de website van het ministerie staat en links biedt naar andere instellingen voor verkeersveiligheid. Dit bestand levert de doeltreffende maatregelen voor de verkeersveiligheid, volledig uitgewerkt door eerstelijns politieagenten.

### 3.6.1.3. Canada in cijfers

In Canada zijn 900.000 km wegen verdeeld over de 10 provincies en 3 territories. Er zijn bijna 18 miljoen geregistreerde voertuigen en bijna 21 miljoen bestuurders met een rijbewijs. Het gemeentelijk wegennet is 655.892 km lang. De provinciale weglengte bedraagt 230.930 km en de federale weglengte bedraagt 15.082 km.<sup>182</sup>

Landoppervlakte (km <sup>2</sup> )	Totale populatie (X 1000)	Voertuigbestand (X 1000)	Personen- en stationwagens (X 1000)
9.984.670	30.759	17.882	13.987
Totale weglengte (km)	Weglengte BiBeKo (km)	Weglengte BuBeKo (km)	Weglengte snelwegen (km)
900.000	-	-	-
Voertuigkilometers totaal (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers Personenwagens en stationwagens (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers snelweg (X 1 miljoen)	Voertuigkilometers landelijke weg (X 1 miljoen)
309.778	236.547	-	-

Canada in cijfers (2000)<sup>183</sup>.

## 3.6.2. Education

### 3.6.2.1. Rijopleiding

In Canada hebben bijna 21 miljoen personen een rijbewijs. De provincies en *territories* hebben een systeem goedgekeurd voor het behalen van het rijbewijs in fasen.

De onderdelen van het programma rijbewijs-in-fasen<sup>184</sup> verschillen licht per provincie<sup>185</sup>, maar in het algemeen wordt verlangd dat de kandidaat-bestuurder een programma voor het behalen van het rijbewijs volgt in twee fasen, met rijbeperkingen in de eerste fase en één of meer rijexamens vooraleer het eigenlijke rijbewijs te krijgen. Het programma is van toepassing op alle nieuwe bestuurders van personenwagens en motorfietsen.

<sup>182</sup> Site van Transport Canada

<sup>183</sup> IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

<sup>184</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

<sup>185</sup> Canadian Licensing Systems for Young Drivers: Laws as of October 2001. Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute.

De eerste fase van dit systeem duurt over het algemeen 6 tot 12 maanden. De opgelegde voorwaarden kunnen onder meer zijn: enkel een personenwagen besturen, enkel besturen in het bijzijn van een persoon met een rijbewijs en met een minimaal aantal jaren ervaring, enkel rijden indien men niets gedronken heeft, 's nachts niet rijden, niet rijden op wegen met gescheiden rijrichtingen of op stedelijke autowegen.

In de tweede fase zijn de beperkingen minder talrijk. De bestuurders kunnen verplicht worden enkel met een personenwagen te rijden en niets te drinken. Voor het behalen van het eigenlijke rijbewijs kunnen de kandidaat-bestuurders verplicht worden hun rijexamen van de tweede fase af te leggen binnen een termijn van uiterlijk vijf jaar. Zoniet zullen ze het programma vanaf het begin moeten overdoen.

De nieuwe bestuurders kunnen ook verplicht worden tijdens het hele programma van de toekenning van het rijbewijs in fasen vrij van overtredingen te blijven of verplicht worden een cursus preventief besturen te volgen.

Op het einde van 1999 werd dit programma opgelegd aan nieuwe bestuurders in 6 provincies (80% van de bevolking van het land).

### **3.6.2.2. Campagnes**

Tal van informerings- en sensibilisatiecampagnes worden nationaal gevoerd<sup>186</sup>. In het kader van het Canadese Programma voor de bescherming van de inzittenden 2001<sup>187</sup> wordt de 'Opération impact' jaarlijks georganiseerd. Dit is een nationaal initiatief van één dag, gepatroneerd door de Canadese Vereniging van Politiechefs (Association canadienne des chefs de police - ACCP), waarbij de politiediensten de bevolking informeren over de risico's verbonden aan het niet dragen van de veiligheidsgordel en het niet gebruiken van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen en aan het rijden in staat van dronkenschap. Het Programma combineert sensibilisatie en toepassing van de wet en is voortaan van toepassing op inzittenden van alle voertuigen, terwijl het aanvankelijk alleen van toepassing was op personenvoertuigen. Er is een tv-video met de beschrijving van de doelstellingen van Opération Impact en van de belangrijkste boodschappen. De Strategie ter vermindering van het rijden met verminderde vermogens richt zich met volledige opvoedings- en sensibilisatieprogramma's onder meer op het rijden in staat van dronkenschap. Kinderen en ouders worden geïnformeerd over verkeersveiligheid door het verdelen van een video en een praktische gids met uitleg over het correcte gebruik van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen. Andere campagnes richten zich op de veiligheid van fietsers, de veiligheid in schoolbussen, de afgebakende veiligheidszones en het rijden in de winter.

In diverse provincies of *territories* is de Opération Impact een springplank naar omvangrijkere sensibilisatiecampagnes en campagnes voor het gebruik van de veiligheidsvoorzieningen, bedoeld voor mensen die hun veiligheidsgordel niet dragen.

---

<sup>186</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

<sup>187</sup> Programme Canadien sur la protection des occupants 2001

### **3.6.3. Engineering<sup>188</sup>**

#### **3.6.3.1. Infrastructuur**

De nationale richtlijnen ter bevordering van het ontwerp van veiligere wegen wordt herzien. Zo zullen verkeersveiligheidsaudits plaatsvinden en zullen doorlopende alarmzones ingericht worden op de wegen. Dit zijn geribbelde zones die trillingen veroorzaken om de bestuurders te verwittigen dat ze van de rijbaan afwijken. Richtlijnen worden ook gegeven voor wegdekvernieuwing, wegrestauratie en -reconstructie.

Geografische Informatiesystemen (GIS) zullen gebruikt worden, die preciezer informatie leveren over de ongevallenplaatsen.

In sommige Canadese besturen (rechtsgebieden) zijn adviescomités of onderlinge instellingen opgericht waarin betrokken partijen uit de openbare en privé-sector vertegenwoordigd zijn. Deze comités bestuderen kwesties zoals de plaats van de fietser en de voetganger op de weg, het rijden in de winter, de verzadiging van de wegen tijdens de vakantie en schoolbussen. Deze programma's loven soms prijzen uit aan succesvolle projecten.

#### **3.6.3.2. Technologie**

Doorlopend onderzoek vindt plaats om de veiligheid van voertuigen te verbeteren door nieuwe veiligheidsreglementen uit te werken of de bestaande te herzien. Onderzoeksdomeinen omvatten onder meer airbags, laterale en frontale impactproeven, botsingen tussen terrein- en kleinere wagens, bescherming tegen inklemming achteraan bij bedrijfsopleggers/-aanhangwagens, nieuwe vereisten voor kinderzitjes en bescherming van autobuspasagiers. Technologie wordt verbeterd door Intelligente Transportsystemen<sup>189</sup> (ITS). Sommige nieuwe modellen bieden reeds cruise control en nachtzicht.

De Canadese Veiligheidscode (Code canadien de sécurité - CCS) bevat een gedetailleerde reeks normen voor bedrijfsvoertuigen en autobussen. Deze code is onlangs gewijzigd wat het vastmaken van de ladingen betreft, de diensturen van de chauffeurs en een puntensysteem<sup>190</sup> voor vervoerders op het vlak van de veiligheid.

---

<sup>188</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

<sup>189</sup> Aan boord computers die remmen en stuur activeren en gas minderen zonder input van de bestuurder.

<sup>190</sup> Puntensysteem voor de evaluatie van de prestaties op het vlak van de veiligheid.

### **3.6.4. Enforcement<sup>191</sup>**

#### **3.6.4.1. Verplichte veiligheidsmaatregelen**

Het gebruik van de gordel en het kinderzitje is verplicht. In 1995 droeg 92% van de bestuurders een gordel in stedelijk gebied. Achteraan bedroeg dit slechts 51%. In 1992 zat 71% van de 0- tot 4-jarigen in een kinderzitje.

#### **3.6.4.2. Snelheid**

Voor snelheidsovertredingen in communautaire veiligheidszones worden grotere of boetes ingevoerd door sommige openbare besturen (rechtsgebieden).

In sommige provincies zijn camera's op kruispunten geïnstalleerd om bestuurders op te sporen die door het rode verkeerslicht rijden of radarfoto's te nemen om de snelheid te controleren. In stedelijke veiligheidszones of op wegen waar veel zware ongevallen gebeuren, wordt de zichtbaarheid van de politie verhoogd.

#### **3.6.4.3. Alcohol**

De legale BAC<sup>192</sup> varieert naargelang van de provincie of territory. In de meeste bestuursgebieden geldt de limiet van 0,5 promille. Sommige gebieden hebben een limiet van 0,4 en 0,8 promille. Voor jonge bestuurders met een voorlopig rijbewijs geldt in verschillende provincies de nultolerantie.

De administratieve opschorting van het recht tot sturen voor bestuurders die beschuldigd worden van (maar nog niet schuldig bevonden zijn aan) het rijden onder invloed wordt ingevoerd of meer systematische toegepast. De opschorting wordt onmiddellijk van kracht en duurt 12 maanden, naargelang van de territoriale overheid. In sommige provincies wordt het rijbewijs definitief ingetrokken bij een derde overtreding. Het voertuig van bestuurders die rijden ondanks de diskwalificatie wordt onmiddellijk ingehouden.

Naast de routinecontroles zijn frequente en systematische controles gericht op rijden met verminderd vermogen. Deze controles limiteren zich niet meer tot specifieke periodes zoals rond eindejaar. Jaarlijks worden zo'n 80.000 bestuurders door de politie betrapt op rijden onder invloed.

In sommige provincies moeten personen die in staat van dronkenschap hebben gestuurd een alcolock in hun wagen installeren om hun rijbewijs terug te krijgen.

Politieagenten kunnen gespecialiseerde opleidingen volgen om bestuurders te herkennen van wie het vermogen tot sturen aangetast is door het gebruik van drugs.

---

<sup>191</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

<sup>192</sup> Transport Canada: Site: [www.tc.gc.ca/roadsafety](http://www.tc.gc.ca/roadsafety).

#### **3.6.4.4. Handhavingsbeleid**

Vision 2010 richt zich in de eerste plaats op gevaarlijke bestuurders of bestuurders met een hoog risico, met andere woorden, die hun veiligheidsgordel niet dragen, die in staat van dronkenschap rijden, die te snel of door de rode lichten rijden. Tal van sensibilisatiecampagnes<sup>193</sup> gaan gepaard met een verhoogde handhaving.

In de Strategie om het rijden met verminderde vermogens terug te dringen past de politie het Selectief Programma voor de Toepassing van de Verkeersregels (Programme d'application sélective circulation - PASC) toe om overtreders tegen te houden voor er ongevallen gebeuren.

De straffen die het Strafwetboek bepaalt voor het rijden met verminderde vermogens zijn strenger geworden. Bij een dodelijk ongeval kan de maximumstraf oplopen tot levenslange opsluiting. In het kader van het PASC koppelen vele openbare besturen actievere beteugeling aan hogere boetes en strengere maatregelen voor recidivisten.

De invoering van vernieuwende politiemethodes op communautair niveau wordt aanbevolen.

In dit verband wordt een proefstudie gevoerd in de provincie Alberta met de titel «Project van de communautaire politie» waaraan de koninklijke rijkswacht van Canada deelneemt, met de hulp van Transport Canada en in samenwerking met regionale instellingen en vervoers- en gezondheidsinstellingen van die provincie. Het hoofddoel is een protocol van de communautaire politie uit te werken, in te voeren en te evalueren zodat de kwaliteit van de maatregelen met het oog op de naleving van de verkeerscode zal verbeteren.

#### **3.6.5. Implementatie en evaluatie<sup>194</sup>**

##### **3.6.5.1. Budgettering<sup>195</sup>**

De regering deelt fondsen uit voor geselecteerde initiatieven. De private sector financiert informatie- en educatie-initiatieven.

In 2001 stelde Transport Canada het Strategisch Programma van Weginfrastructuur (PSIR) voor, waarvoor € 349 miljoen (CAD 500 miljoen) voor de wegenconstructie (provinciaal, territoriaal) en € 69,8 miljoen (CAD 100 miljoen) voor de integratie van het nationaal wegennet geïnvesteerd werd. Dit voor een termijn van 5 jaar. Op basis van de populatie en de gedeelde provinciale kosten werd € 338,6 miljoen (CAD 485 miljoen, CAD 500 miljoen min CAD 15 miljoen administratieve kosten) verdeeld over de provincies, waarbij elke regio zeker € 2,79 miljoen (CAD 4 miljoen) krijgt voor het PSIR. De provincie Alberta ontving zo € 32,2 miljoen (CAD 46,2 miljoen).

---

<sup>193</sup> Bijvoorbeeld: Canadees programma voor de bescherming van inzittenden,

<sup>194</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

<sup>195</sup> Site van Transport Canada

### 3.6.5.2. Evaluatie

De doelstellingen worden jaarlijks opgevolgd en indien nodig herzien in 2006. Een werkgroep zal samengesteld worden voor de verhoging van de kwaliteit en compatibiliteit van de ongevalgegevens en voor het aanmoedigen van de uitwisseling van informatie tussen de diverse instellingen. De invoer en overdracht van deze gegevens moeten verbeteren, en alle gegevens moeten gekoppeld worden.

Sommige openbare besturen testen nieuw materieel en nieuwe software om de invoer van gegevens te verbeteren en het opslaan en ophalen ervan te vergemakkelijken. Gelet op het belang om gegevens uit verschillende bronnen aan elkaar te koppelen met het oog op vollediger informatie, zoeken sommige besturen informatie in de aanvragen tot schadeloosstelling die bij de verzekeringsmaatschappijen worden ingediend, in de ziekenhuisregisters, de registers van de voertuiginschrijvingen en van de rijbewijzen.

In samenwerking met sommige provinciale regeringen, met sociale verzekeringsmaatschappijen en politie-instellingen, heeft Transport Canada een studie gemaakt over de haalbaarheid van het systeem voor de toepassing van technologie op het vlak van de verkeersveiligheid (STARS<sup>196197198</sup>) dat tegelijk op computertoepassingen en op communicatie gebaseerd is. Dit veelzijdige, technologische platform zou tal van gebruiksmogelijkheden kunnen bieden, onder meer het automatisch ter plaatse verzamelen van alle gegevens over botsingen van voertuigen; de toegang tot rijbewijs-, inschrijvings- en verzekeringsdossiers; het vaststellen van overtredingen en de onmiddellijke inning van boetes met kredietkaarten; en ook de betichting met het oog op de dagvaarding voor een rechtbank.

De politievoertuigen van sommige overheden zijn reeds uitgerust met computers die verbonden zijn met centrale provinciale databanken. De agent kan zo op de plaats zelf van het ongeval informatie ingeven over de eventuele overtreding, het voertuig en de plaats van het ongeval.

De haalbaarheidsstudie voor STARS wil nationaal een richting aangeven voor de uitwerking van eenvormige rendementsnormen op het vlak het automatisch verzamelen van gegevens. De invoering van STARS zou de efficiëntie, de kwaliteit en snelheid van de verzameling van gegevens over botsingen verhogen en de uitwisseling van gegevens voor de uitwerking van nationale verkeersveiligheidsprogramma's vergemakkelijken.

Ieder jaar wordt door Statistiek Canada namens Transport Canada een nationale enquête gehouden over het gebruik van personenvoertuigen. De enquête bevat gegevens over het jaarlijks aantal gereden kilometers door de belangrijkste categorieën van voertuigen; de leeftijd en het geslacht van de bestuurders; het aantal vervoerde passagiers; het tijdstip van de dag en het seizoen; de soort van gebruikte wegen; en ook het volume en de soort van goederen vervoerd met bedrijfsvoertuigen.

---

<sup>196</sup> TP 13718E, *STARS inter-jurisdictional feasibility study*, CGI Inc., 2000 (Draft); TP 13719E, *STARS cost-benefit analysis*, Société de l'assurance automobile du Québec, 2001 (Draft)

<sup>197</sup> Transport Canada, <http://www.tc.gc.ca/tdc/projects/road/j/9837.htm> (www)

<sup>198</sup> GELINAS, C., 2001. *Workshop: Collection of Citation Data at Road side*, 7 december 2001, Washington. [http://www.aamva.org/Documents/Evt\\_Presentations/drvCitationDataCollectionMtgSTARS.ppt](http://www.aamva.org/Documents/Evt_Presentations/drvCitationDataCollectionMtgSTARS.ppt) (www).





## 4. Evaluatie van de verkeersveiligheidsprogramma's

---

### 4.1. Inleiding

Alvorens het verkeersveiligheidsbeleid in de beschreven landen te evalueren, dient vermeld te worden dat – hoewel alle landen goed scoren op verkeersveiligheid – de context sterk kan verschillen. Zo geldt in Finland en Zweden bijvoorbeeld dat er een lage bevolkingsdichtheid is (respectievelijk 15,2 personen/km<sup>2</sup> en 19,7 personen/km<sup>2</sup>) ten opzichte van Nederland (385 personen/km<sup>2</sup>) en Groot-Brittannië (252 personen/km<sup>2</sup>) en dat de meeste mensen in steden, regelmatig verdeeld over het land, leven. Hun wegendichtheid (respectievelijk 23 en 31 km/100km<sup>2</sup>) is eveneens veel lager dan in Nederland (306 km/100km<sup>2</sup>) en Groot-Brittannië (161 km/100km<sup>2</sup>). Ter vergelijking, het wegennet in België heeft een dichtheid van 472 km/100km<sup>2</sup>.<sup>199</sup>

Daarnaast hebben de meeste landen reeds een lange evolutie in verkeersveiligheidsbeleid achter de rug en zijn de huidige beleidsplannen misschien niet volledig toepasbaar op een context waar verkeersveiligheid net onder de aandacht komt.

### 4.2. Evaluatie

#### 4.2.1. Visie

In Zweden (Vision Zero) en Nederland (Duurzaam Veilig) is de strategie ontwikkeld uit de ambitieuze visie dat je dient te streven naar een systeem waarin geen doden meer vallen, en dit is gebaseerd op de waarde dat elk mensenleven telt. Deze visie stamt uit de sterke democratische traditie dat het een recht van iedereen is zich veilig door openbare plaatsen te bewegen. Bij een zekere economische en sociale ontwikkeling wordt de algemene vraag naar levenskwaliteitsverbetering een belangrijke politieke factor en wordt de idee van risico tijdens het verkeer niet meer geaccepteerd. Werken met een visie beïnvloedt ook de doelstellingen. Ze zijn vaak ambitieuzer bij politieke acceptatie van een sterke visie.

Beide landen redeneren dat hun vorige beleidsplannen – die enkel gebaseerd waren op speerpunten – het aantal verkeersdoden en -gewonden niet verder konden verminderen en dat een radicale verandering in de verkeersveiligheidssituatie enkel mogelijk is als men verkeersonveiligheid percipieert als een publiek gezondheidsprobleem dat meer maatschappelijke aandacht verdient en niet meer als een neveneffect van het wegtransportsysteem. Hun maatregelenpakket is gericht op de duurzame verandering van het wegverkeersysteem en op een zodanig ontwerp van dit systeem dat fouten van weggebruikers opgevangen of zelfs vermeden kunnen worden zodat dodelijke of ernstige verwondingen niet meer voorkomen. In Zweden stelt men uitdrukkelijk dat de ontwerpers van het wegverkeersysteem – van beleidspersoneel tot weggebruiker – primair verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid en dat het de verantwoordelijkheid is van de weggebruiker om zich aan de regels te houden.

Een verkeersveiligheidsbeleid dat ingebed is in waarden als 'elk mens heeft het recht zich veilig door het verkeer te bewegen' en 'men moet alles doen om dood of letsel te voorkomen' creëert een gevoel van gedeelde verantwoordelijkheid bij alle actoren in het wegverkeersysteem en zal leiden tot een grotere inzet voor de verkeersveiligheid.

---

<sup>199</sup> EC – Transport in Figures.

Het Swedish National Road Administration (SNRA) voert op elk fataal ongeval een diepte-studie uit teneinde mogelijke fouten in het wegverkeersysteem te ontdekken en zo preventief de fouten eruit te halen. Hierbij worden alle mogelijke actoren betrokken.

#### **4.2.2. Kwantitatieve doelstellingen**

Het verkeersveiligheidsbeleid in de 6 beschreven landen is op een gelijkaardige manier gestructureerd. In de eerste plaats worden een aantal strikte kwantitatieve doelstellingen op korte termijn geformuleerd. Voordelen die vaak voortvloeien uit het stellen van concrete kwantitatieve doelen omvatten de verhoogde samenwerking, een bredere algemene acceptatie voor verkeersveiligheidszaken, meer politieke inzet, effectievere programma's en uiteindelijk minder doden en gewonden. Het stellen van doelstellingen op korte termijn vergroot de kans dat er direct actief gewerkt wordt aan verkeersveiligheid en dat de interesse niet wegebt. Sommige landen formuleren ook tussentijdse en subdoelstellingen om de implementatie nog concreter te kaderen. In Canada stelt men subdoelstellingen op met betrekking tot specifieke domeinen zoals gordeldracht, rijden onder invloed en zwakke weggebruikers.

Teneinde de doelstellingen te halen, stellen de landen een strategie voor en een pakket maatregelen dat geïmplementeerd dient te worden.

#### **4.2.3. Strategie**

In de strategie wordt specifiek aangeduid op welke kernpunten het beleid voornamelijk gericht zal zijn. Daar waar Groot-Brittannië in de strategie specifieke speerpunten opsomt (o.a. infrastructuur, snelheid, alcohol, kinderen), richten andere landen zich ook op meer structurele aspecten, zoals de verdere uitbouw en betere coördinatie van samenwerkingsverbanden (Canada, Nederland, Zweden) en de uitwerking van de decentrale verantwoordelijkheid (Nederland, Denemarken).

Uiteindelijk pleit elk land voor een geïntegreerde aanpak van verkeersveiligheid met maatregelen die inspelen op de weggebruiker (gedrag, educatie, training, handhaving, beperking alcohol en drugs,...) en de context van de weggebruiker (infrastructuur, voertuigveiligheid, werkgevers, sociale groepen, ruimtelijke ordening,...). De klassieke verdeling Education, Enforcement en Engineering wordt hier verder uitgebreid. In feite dient de strategie zich in de eerste plaats te richten op de vermindering van de ongevals-exposure, vervolgens op de reductie van de probabiliteit van een ongeval, op de minimalisatie van mogelijke gevolgen van een ongeval en tenslotte op de kwaliteit van de spoedgevallendienst en nazorg en dit door maatregelen op het vlak van de weg en de omgeving, de weggebruiker en het voertuig (Schema van Haddon<sup>200</sup>).

Een belangrijk punt waarnaar Nederland, Finland, Canada en Denemarken werken, is het vergroten van het draagvlak voor verkeersveiligheid bij verkeersmedewerkers, autoriteiten en weggebruikers. Door de vraag naar verkeersveiligheid te vergroten, zal de politieke interesse immers groeien en zullen voertuigontwerpers en de private sector meer aandacht en geld besteden aan verkeersveiligheidszaken. Er zullen dan ook meer middelen vrijgemaakt worden voor handhaving. De weggebruiker zal meer gebruik maken van veiligheidsuitrusting en ook de sociale controle op verkeersveilig gedrag zal toenemen.

---

<sup>200</sup> Haddon, Insurance Institute for Highway Safety, USA, 1970. Complexere beschrijvingen van de verkeersonveiligheid zijn de dynamische systeembenadering van de verkeersonveiligheid door E. Asmussen en A. Sanders-Kranenburg, SWOV, Nederland, 1985 en het pizza-model, AVV, NL, 2001.

#### **4.2.4. Maatregelenpakket**

Het maatregelenpakket in de verschillende landen is samengesteld volgens de specifieke nationale verkeersveiligheidsproblemen en meestal gekozen op basis van effectiviteits- en kosten-baten analyses (o.a. Nederland, Denemarken, Zweden). Analyses op kosten-effectiviteit richten zich op veiligheidsimplicaties, maar soms ook op aspecten als milieu en reistijd (Zweden). Via gesubsidieerde pilootprojecten kunnen nieuwe oplossingsmaatregelen getest worden alvorens ze algemeen geïmplementeerd worden (o.a. Nederland, Zweden).

Een voordeel van het gezamenlijk kwantitatief weergeven van de kosten en voordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen – minder doden en gewonden, minder administratieve en materiële kosten – is een economische ‘incentive’ voor verkeersveiligheid.

Het is ideaal een zo breed mogelijk maatregelenpakket voor te stellen, met andere woorden dat een integrale aanpak nagestreefd wordt met duidelijke omschrijving van de verantwoordelijkheden van de actoren uit verschillende domeinen en niveaus. Daarbij wordt aandacht gegeven aan educatie en informatie, handhaving en jurisdictie, infrastructuur, technologie en telematica maar ook aspecten als ruimtelijke ordening, gezondheidszorg en milieu moeten in dit debat aan de orde komen. In het Finse beleidsplan wordt per maatregel aangeven wie verantwoordelijk is voor de implementatie. Daarnaast zou ook de tijd- en budgetbegroting voorgesteld kunnen worden.

Zweden en Nederland streven in een eerste fase van hun nieuwe aanpak een aantal specifieke ‘duurzaam veilige’ infrastructurele maatregelen na waarbij de zwakste weggebruiker de regels en het ontwerp op een bepaalde wegcategorie bepaalt en trachten daarnaast de weggebruiker zoveel mogelijk te sensibiliseren en responsabiliseren.

Meerdere landen stimuleren de uitwerking van een veiligheidsbeleid in de bedrijfssfeer en geven een kwaliteitsimpuls aan transportbedrijven waardoor veiligheid een competitieve factor wordt (Nederland - Safety Culture, Zweden, Finland, Denemarken).

In de meeste landen wordt het maatregelenpakket op nationaal niveau uitgewerkt, doch dient dit vaak meer als richtlijn voor de decentrale overheden. In Groot-Brittannië worden Lokale Transportplannen opgesteld door de gemeenten en in Nederland integrale Regionale Verkeers- en Vervoersplannen door de provincies en dit telkens op basis van specifieke lokale / regionale behoeften. De plannen zijn gefocust op transport in de brede zin en hoeven bijgevolg geen verkeersveiligheidsmaatregelen te omvatten, zolang de nationale doelstellingen maar gehaald worden. In Nederland worden zelfs regionale doelstellingen nagestreefd. De nationale autoriteiten hebben aanvankelijk geen beslissingsrecht op de inhoud, doch in Nederland werd in dit opzicht een kleine controle ingevoerd door de verplichte opname van enkele essentiële onderdelen in de plannen.

##### **4.2.4.1. Education**

Elk land organiseert regelmatige nationale campagnes die voornamelijk gericht zijn op snelheid, rijden onder invloed en gordeldracht. Meestal zijn deze gesubsidieerd door de overheid. In Groot-Brittannië is een hele publiciteitskalender voor verkeersveiligheid uitgewerkt voor 2002 (€ 48 miljoen per jaar). Zowel Finland als Nederland voeren een campagne ter vergroting van het draagvlak voor verkeersveiligheid.

Op regionaal en lokaal niveau kunnen deze campagnes sterk ondersteund worden door ter beschikking gesteld materiaal (Groot-Brittannië, Nederland). Daarnaast kunnen ook specifieke op de regio gerichte campagnes opgezet worden (o.a. Nederland).

In Nederland en Canada loopt sensibilisatie parallel aan verhoogde politiehandhaving.

In de meeste landen hangt de verkeersopvoeding sterk af van de lokale implementatie. Zo huren bepaalde gemeenten in Nederland speciale verkeersleerkrachten in en in Groot-Brittannië biedt de overheid lesplannen verkeersveiligheid aan op het internet en in tijdschriften voor leerkrachten. De Britse overheid zal geld toewijzen om coördinatoren te recrutereren om vrijwilligers voor het geven van praktische verkeerstraining aan jonge kinderen te zoeken en op te leiden. Voor 15- tot 17-jarigen worden speciale educatiepakketten uitgegeven en geven rijexaminateurs in scholen uitleg over de rijtraining, en -test en verantwoordelijk rijgedrag. In Finland is verkeerseducatie opgenomen in de basisschool- en secundaire schoolcurricula van de lichamelijke opvoeding en milieu. Op het internet (Liikenneturva) kunnen leerkrachten informatie en oefeningen terugvinden. In Denemarken en Groot-Brittannië bestaat de 'Traffic Club' voor 3- tot 6-jarigen. Ingeschreven kinderen ontvangen op regelmatige basis verkeersboekjes en -speelgoed. In Denemarken heeft elke school een verkeersleerkracht. Jonge schoolkinderen leren veilig wandelen en krijgen bezoek van de Verkeerspolitie. Sinds 1995 is verkeersveiligheidseducatie verplicht opgenomen in de curricula van hun basis- (praktische training) en secundair onderwijs (verkeersinformatanten). Oudere kinderen worden opgeleid in het helpen van de jonge kinderen onderweg van en naar school.

In Nederland en Denemarken kan men enkel praktische rijtraining met een professioneel instructeur volgen, in de andere landen heeft men de keuze, doch kiest men meestal voor de professionele training (Groot-Brittannië). In Zweden moet de begeleider goedgekeurd worden.

Aangezien veel ongevallen 's nachts gebeuren en te wijten zijn aan een te hoge snelheid, werd in Denemarken en Finland geopteerd de rijtraining aan te vullen met nachtrijden en snel rijden. In Finland is een slipcursus ook verplicht. In Denemarken en Groot-Brittannië (vrijwillig) wordt een logboek als gids voor de training gebruikt. Denemarken wil risicoperceptie een bijkomend onderdeel in het lessenpakket opnemen.

In Canada is de rijopleiding een provinciale aangelegenheid, maar toch heeft het merendeel van de provincies het programma rijbewijs-in-fasen aanvaard. Een dergelijke benadering wordt eveneens in Zweden en Nederland nagestreefd en heeft als sterk voordeel dat het leerproces in de tijd gerekt wordt waardoor men alvorens het definitief rijbewijs te ontvangen meer rijervaring heeft. Vanuit deze redenering heeft Zweden ook de minimumleeftijd voor de rijtraining verlaagd tot 16 jaar terwijl het rijbewijs pas op 18 jaar ontvangen kan worden.

Verschillende landen onderwerpen nieuwe bestuurders aan een punten- of probatiesysteem (Nederland, Groot-Brittannië, Finland, Zweden). Bij overschrijding van het maximaal aantal toegelaten strafpunten, van een bepaald aantal overtredingen of bij een serieuze overtreding vervalt het rijbewijs en krijgt men opnieuw het leerlingenstatuut. Aangezien jonge bestuurders vaak betrokken zijn bij verkeersongevallen is het belangrijk dat deze groep extra aandacht krijgt en dat zij in de beginfase onderworpen worden aan een aantal beperkingen waardoor het risico gereduceerd wordt.

In Groot-Brittannië en Finland geldt een dergelijk systeem eveneens voor de meer ervaren bestuurders.

#### **4.2.4.2. Engineering**

De Staat, de provincies en de gemeenten zijn als wegbeheerders primair verantwoordelijk voor hun wegen (Nederland, Groot-Brittannië).

Verschillende landen categoriseren hun wegen op basis van wegfunctie en weggebruikers om nadien het wegontwerp en de wegreglementering zodanig uit te werken dat te grote snelheids-, richtings- en massaverschillen niet ongescheiden voorkomen. Hierbij geldt dat de zwakste weggebruiker prioritair de reglementering en infrastructurele aanpassing bepaalt. Aan de hand van het wegontwerp moet de weggebruiker direct weten welk gedrag van hem verwacht wordt en wat hij kan verwachten van andere weggebruikers. Hiervoor moeten nationale richtlijnen voor de essentiële onderdelen voorhanden zijn (Nederland, Zweden, Groot-Brittannië, Denemarken). In Denemarken speelt ook de Verkeerspolitie een sterke rol bij het wegontwerp.

Wegenmanagement richt zich voornamelijk op de bepaling van de snelheidslimieten en de aanpassing van de weg met snelheidsvertragende maatregelen zoals rotondes, drempels, vluchtheuvels, wegversmalling (Nederland, Zweden, Finland, Denemarken). De snelheidslimitering komt het best voort uit de wegaanpassing, maar aangezien dit proces tamelijk lang duurt, moeten in de eerste plaats de snelheidslimieten verlaagd worden.

De snelheidslimieten op autosnelwegen in de 6 landen variëren tussen de 90 en 120 km/u. Op de hoofdwegen (provinciale) gelden limieten tussen de 70 en 90 km/u en in de bebouwde kom is bepaald dat de nationale snelheidslimiet 50 km/u is. In Nederland, Zweden, Groot-Brittannië en Finland geldt echter in toenemende mate een algemene snelheidslimiet van 30 km/u op de bebouwde kom wegen. Deze algemene snelheidslimieten kunnen regionaal en lokaal aangepast worden naargelang de situatie maar dit wordt aangegeven via verkeersborden.

Verschillende gemeentelijke projecten worden nationaal ondersteund en gefinancierd, zoals 'Woonerven' in Nederland, 'Lugna Gatan' (Calm Streets) in Zweden en 'Home Zone' in Groot-Brittannië. Deze projecten tonen aan hoe men over heel het land de weginfrastructuur op termijn in de bebouwde kom wil aanpassen. De zwakke weggebruiker staat hierbij centraal en het gemotoriseerd vervoer is ondergeschikt. In gemeentelijke en stedelijke gebieden wil men van het openbaar vervoer naast wandelen en fietsen als veiligere vervoersmiddelen een meer competitieve transportmodus maken, onder andere door de aanleg van meer fiets- en voetpaden, de uitbreiding van het openbaar vervoernet, de makkelijke overstap en competitieve prijzen (Finland, Zweden). Ook de ruimte wordt dermate ingericht dat deze vervoersmodi gebruikt worden in plaats van de wagen.

Naast deze projecten moet de nationale overheid de lokale autoriteiten aansporen tot het uitbouwen van een veiligere weginfrastructuur, zoals in Zweden vergaderingen met experts en seminars georganiseerd worden. Rondom scholen gelden geen specifieke nationale reglementeringen, aangezien de ruimtelijke situatie sterk kan verschillen, maar in Groot-Brittannië bijvoorbeeld worden scholen aangemoedigd samen met de School Travel Advisory Group 'School Travel Plans' met praktische maatregelen op te stellen. In Finland worden de door de kinderen gemelde gevaarlijke plaatsen rond de school systematisch aan de gemeentelijke technische dienst gemeld. In Denemarken bestaat een Verkeerswet die stelt dat gemeenten verplicht zijn veilige routes naar school te voorzien.

Teneinde frontale ongevallen te voorkomen en de schade bij baanafwijkingen te minimaliseren, worden in Zweden en Finland op banen waar hoge snelheidslimieten gelden stalen middenrails geplaatst. Langs de kant van de weg worden vaste obstakels vervangen door buigzame of worden zijdelingse beveiligingsrails geplaatst. Stalen rails nemen meer de vorm van het voertuig aan en voorkomen zo een harde terugslag.

Het verkeersveiligheidsbeleid moet ingebed worden in de ruimtelijke ordening. Door de opname van maatregelen met een ruimtelijke relevantie in de Nederlandse NVVP-essentiële onderdelen, dwingt het Rijk enkele minimale ruimtelijke eisen af in de provinciale plannen. De gemeenten worden aangespoord rekening te houden met verkeer en vervoer in hun ruimtelijke plannen (Finland, Nederland).

Bij bouwwerkzaamheden aan nieuwe of bestaande wegen is het aangeraden een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren, in de eerste plaats op het ontwerpplan en nadien ook op de feitelijke weg. Groot-Brittannië voert reeds jaren dergelijke audits waarbij men het plan of de baan op de aanwezigheid van ongevalsfaciliterende elementen (op basis van ongevalanalyses gedetecteerd) checkt. De Britse overheid moedigt wegontwerpers alleszins aan om een verkeersveiligheidschecklist te gebruiken en vraagt de lokale autoriteiten om kinderverkeersveiligheidsaudits te voeren. Ook in Denemarken, Finland en Canada moedigt de overheid het gebruik van verkeersveiligheidsaudits aan bij wegebouwwerkzaamheden. Het is op basis van dergelijke audits dat zwarte punten preventief gedetecteerd en systematisch uitgeschakeld kunnen worden (Groot-Brittannië, Finland). Sinds 2001 organiseert Nederland cursussen Verkeersveiligheidsaudit.

Aangezien de meeste landen reeds een hele evolutie in verkeersveiligheid achter de rug hebben, komen zwarte punten op zich praktisch niet meer voor, maar heeft men het eerder over zwarte wegen of gebieden. Een stapsgewijze duurzaam veilige weginrichting over het hele land lijkt hier dan ook de beste oplossing. In Nederland bestaat voor de rijkswegen een risico-atlas waarop het aantal doden en gewonden weergegeven is. Ook in Groot-Brittannië worden dergelijke mappen opgesteld. Essentieel hierbij is de goede registratie en verzameling van data.

De meeste landen onderzoeken of maken reeds gebruik van nieuwe beloftevolle technologie ITS (intelligente transport systemen): ISA, alcolock, black box, externe voertuigcontrole, EuroNCAP, intelligente gordel, feedback verkeersborden.

#### **4.2.4.3. Enforcement**

Groot-Brittannië en Denemarken willen significant het aantal snelheidscamera's vermeerderen. Aangezien de Britse overheid ervan uitgaat dat de weggebruiker geïnformeerd moet zijn over de controle zullen alle camera's knalgeel geschilderd worden. Momenteel wordt overgestapt op digitale camera's. Aangezien deze vermeerdering van snelheidscamera's tot een toename van het aantal te verwerken boetes leidt, is in 2001 een wet goedgekeurd die stelt dat het geld van de boetes gebruikt mag worden om de registratiekosten te dekken. De beklagde moet binnen de 28 dagen de boete betalen of zelf een proces in gang zetten. Zware snelheidsovertreders worden sowieso naar de rechtbank gestuurd. Ook in Denemarken denkt men erover het geld van boetes voor lokale initiatieven te gebruiken. In Nederland gebeurt het grootste deel van de controles met behulp van radar (400 of 800 opnamen). De pakkans in Nederland is heel groot, in 1999 werden 4,4 miljoen processen verbaal uitgeschreven voor overdreven snelheid. In Finland variëren de snelheidslimieten naargelang van het zomer- en winterseizoen en worden dagboetes uitgeschreven op basis van het inkomen.

De legale BAC varieert tussen de 0,2 (Zweden) en 0,8 promille (Groot-Brittannië), en het merendeel van de landen handhaaft de 0,5 limiet. In verschillende Canadese provincies geldt de nultolerantie voor nieuwe bestuurders. In Nederland en Finland bespreekt men het voorstel van verlaging van de legale BAC voor nieuwe bestuurders tot 0,2 promille.

In verschillende landen kunnen bestuurders die onder invloed reden en/of gediskwalificeerd zijn naar rehabilitatiecursussen gestuurd worden (Nederland, Groot-Brittannië, Denemarken). Een efficiënt handhavingsbeleid is onontbeerlijk voor de beïnvloeding van rijden onder invloed (Nederland, Finland, Canada, Denemarken). De straffen zijn over het algemeen streng. Een alternatieve straf is de installatie van een alcolock (Canada, Zweden).

Essentieel voor een goed verkeersveiligheidsbeleid is de effectieve verkeershandhaving. Bij lage pakkansen zullen weggebruikers immers minder geneigd zijn hun weggedrag aan te passen. Denemarken en Finland hebben een gespecialiseerde Verkeerspolitie en Mobiele Politie. De Finnen willen 10% (€ 42 miljoen) van het politiebudget aan verkeerscontroles spenderen. In Groot-Brittannië worden geen gerichte controles gevoerd. Op lokaal/regionaal niveau worden in sommige landen speciale handhavingsteams opgericht ter intensivering van de verkeershandhaving (Finland, Nederland).

Ideaal is de situatie waarbij een oorspronkelijke hoge objectieve pakkans resulteert in een blijvende hoge subjectieve pakkans ondanks de vermindering van het aantal effectieve controles. De media kan dit effect blijvend ondersteunen. In Nederland en Canada gaan sensibilisatie en verhoogde controle gepaard. Ook veranderde wetgeving moet gepaard gaan met informatie. Zeker bij negatieve ontvangst van een maatregel (als de opoffering groter lijkt dan de waargenomen voordelen) moet men via media, informatie en publiciteit trachten de weggebruiker te overtuigen.

Daarnaast geldt in geen enkel van deze landen een seponeringsbeleid. Het rijgedrag kan enkel veranderd worden wanneer de negatieve consequenties van fout rijgedrag ook daadwerkelijk gevoeld worden. Wanneer de werklast voor de politie te hoog wordt, kan een systeem van administratiefrechtelijke afhandeling van verkeersboetes de oplossing zijn (Nederland, Denemarken) en personen die niet akkoord gaan met de boete, zouden zelf binnen een bepaalde termijn een proces moeten inspannen (Nederland). Boetes worden best bepaald volgens het inkomen, zoals in Finland en Denemarken.

Momenteel worden in verschillende landen de strafbepalingen herzien, met de bedoeling ze effectiever te maken (o.a. Zweden, Groot-Brittannië).

#### **4.2.5. Actoren**

Een kenmerkend punt in de 6 landen is de traditie van samenwerking tussen de verschillende relevante sectorale actoren en/of organisaties wier rollen en verantwoordelijkheden duidelijk omschreven zijn.

Op centraal niveau wordt een beleidsplan opgesteld door het Ministerie verantwoordelijk voor Verkeer, dan wel door een afgevaardigd bestuur met alle relevante actoren (Denemarken, Canada). Regeringsvorm en landoppervlakte beïnvloeden de nationale inbreng in het verkeersveiligheidsbeleid. Zo wordt in Canada – het land met de grootste oppervlakte – nationaal een algemene impuls gegeven en vinden de concrete initiatieven op regionaal en lokaal niveau plaats. In Nederland wordt het beleid zoveel mogelijk decentraal gevoerd en speelt het Ministerie een rol van faciliterend leider. Daar wordt het gedetailleerde nationale plan verder uitgewerkt in regionale en lokale plannen. In Groot-Brittannië dat 3 semi-onafhankelijke landgebieden omvat, geldt dat de Britse centrale

overheid verantwoordelijk is voor de bepaling van een aantal verkeersveiligheidsnormen (o.a. voertuigveiligheid, rijtraining en -examen) om zo een zekere nationale uniformiteit te behouden en dat andere verkeersveiligheidsbepalingen een decentrale aangelegenheid zijn.

Andere nationale organisaties, al dan niet rijks gesubsidieerd en NGO's, werken specifiek binnen één of meerdere domeinen van verkeersveiligheid zoals educatie, informatie (o.a. de Danish Road Safety Council; Liikenneturva (Finland); NTF (Zweden)) maar ook handhaving (o.a. de Deense Verkeerspolitie) en infrastructuur (Danish Road Directorate; Finnra; Highways Agency (Groot-Brittannië)). Dergelijke organisaties hebben vaak regionale vestigingen.

Tenslotte vindt men specifieke onderzoeksorganisaties rond verkeersveiligheid terug in Nederland (SWOV<sup>201</sup>) en Finland (Liikenneturva<sup>202</sup>). Beide zijn nationale instituten die werken aan de verbetering van de verkeersveiligheid in hun land en vallen onder de directie van de betreffende Ministeries. Het Liikenneturva is een expertorganisatie die zich naast onderzoek ook bezighoudt met publiciteit en educatie. Het instituut werkt zowel voor het overheden als voor andere organisaties en coördineert en adviseert over verkeersveiligheidswerk aan lidorganisaties. Er is een nauwe samenwerking met Statistics Finland. Het SWOV wil de verkeersveiligheid verbeteren door middel van wetenschappelijk onderzoek en kennisverspreiding en wordt daartoe gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze organisatie richt zich vooral op lange termijn onderzoeksprojecten die kort na afronding zouden moeten kunnen geïmplementeerd worden. Het onderzoeksprogramma omvat negen thema's (o.a. rond weggebruikergedrag, weginfrastructuur, voertuigveiligheid). Een Programmaraad waarin de rijksoverheid, de provinciale en lokale overheid en belangenorganisaties zetelen, dient het totale programma van het SWOV te accorderen en beoordeelt nadien de resultaten. De Wetenschappelijke Adviesraad van het SWOV met leden die de verschillende wetenschappelijke disciplines binnen het SWOV representeren (overheid, wetenschappelijke wereld, bedrijfsleven) geeft advies teneinde de kwaliteit van het onderzoek te vergroten en het wetenschappelijk belang ervan te bevorderen.

In de overige onderzochte landen zijn meer globale transportonderzoekscentra opgericht zoals het TRL<sup>203</sup> (Transport Research Laboratory) in Groot-Brittannië, VTI<sup>204</sup> (Swedish National Road and Transport Research Institute) in Zweden en DTF<sup>205</sup> (Danish Transport Research Institute) die ondermeer onderzoek en ontwikkelingsactiviteiten gerelateerd aan verkeersveiligheid uitvoeren. De VTI is een overheidsorganisatie en voert in samenwerking met universiteiten en technologische instituten voornamelijk beleidsondersteunend onderzoek voor het SNRA, met als doel de realisering van de transportbeleidsdoelstellingen waarin ook verkeersveiligheid vervat zit. De projecten zijn dan ook meestal door de staat gesubsidieerd. VTI heeft sinds 1998 een ISO 9001 certificaat<sup>206</sup>. In 2000 werd het DTF opgericht, een onderzoeksinstituut afgeleid van het Deense Ministerie van Transport, om het verkeersonderzoek uit te breiden, en dit vooral gericht op de domeinen verkeersveiligheid, wegontwerp en verkeersgedrag. In Groot-Brittannië is het TRL sinds 1996 geprivatiseerd. Deze organisatie voert naast beleidsondersteunend en -adviserend onderzoek in opdracht van het DTLR en de Highways Agency ook internationaal en consultancy onderzoek in de publieke en private

---

<sup>201</sup> SWOV: <http://www.swov.nl> (www).

<sup>202</sup> Liikenneturva: <http://www.liikenneturva.fi> (www).

<sup>203</sup> TRL: <http://www.trl.co.uk> (www).

<sup>204</sup> VTI: <http://www.vti.se> (www).

<sup>205</sup> DTF: [www.dtf.dk](http://www.dtf.dk) (www).

<sup>206</sup> Dit is een kwaliteitsgarantie gebaseerd op audits van de organisatie.



sector. De onderzoekers combineren hun kennis rond engineering met hun ervaringen rond weggebruikersgedrag om de nationale en lokale overheden te helpen bij het opstellen van effectieve verkeersveiligheidsstrategieën. Het TRL speelde een hoofdrol bij de realisering van de nationale doelstellingen voor 2000 en ondersteunde het DTLR bij de bepaling van de nieuwe doelstelling voor 2010. Het verkeersveiligheidsonderzoek richt zich voornamelijk op ongevalsanalyse, wegontwerp en snelheidsmanagement (engineering). Daarnaast werkt het TRL samen met scholen en lokale autoriteiten bij het op punt stellen van verkeersveiligheidseducatie en training.

In Nederland zijn per provincie Organen Verkeersveiligheid opgericht die onder meer verantwoordelijk zijn voor de het opstellen van regionale plannen, de regionale implementatie en de aansporing van en steun aan de lokale autoriteiten. Dergelijke regionale verkeersveiligheidsbesturen komen ook in Finland voor (provinciale verkeersveiligheidscomités).

Vanuit het besef dat de lokale besturen perfect op de hoogte zijn van hun specifieke probleemgebieden en noden lijkt het aangeraden bepaalde aspecten van verkeersonveiligheid zoveel mogelijk decentraal aan te pakken en niet alles centraal te bevelen. Uiteraard moet dit gebeuren binnen een zekere uniformiteit over het landgebied qua wetgeving, wegontwerp e.d.

Ook op lokaal niveau kunnen naast de lokale autoriteiten eveneens meer verkeersveiligheidsgerichte instanties in het leven geroepen worden, zoals de Lokale Verkeersraden in Denemarken en de Verkeersveiligheidsagenten (Road Safety Officers) in Groot-Brittannië. De eerste heeft een gemeentelijke beleidsrol, de tweede hebben eerder een praktische implementerende rol.

Aangezien de nationale coördinatie tussen de verschillende actoren op elk niveau voor de verkeersveiligheidsplanning en -implementatie fundamenteel is om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te halen, heeft idealiter één organisatie deze verantwoordelijkheid. Dit is onder meer in Groot-Brittannië met het Road Safety Advisory Panel en in Denemarken met de Danish Road Safety Commission – beide met leden uit alle relevante domeinen – en in Zweden met de Swedish National Road Administration het geval.

#### **4.2.6. Budgettering**

In Groot-Brittannië en Nederland geldt momenteel dat de lokale, respectievelijk regionale autoriteiten vaste budgetten voor transport ontvangen die zij onder meer kunnen gebruiken voor de implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen. Van 1997 tot 2001 werd in totaal € 180 miljoen vrijgemaakt in Nederland, wel specifiek voor verkeersveiligheidsmaatregelen, waarvan 50% door de rijksoverheid en 50% door de decentrale overheden. Bij de verdeling van de rijksgelden over de regio's van 2003 tot 2010 (Duurzaam Veilig 2) zal rekening gehouden worden met meerdere verdeelsleutels (o.a. bodemgesteldheid, inwonersaantal, mate van verstedelijkt oppervlak). In Groot-Brittannië worden de staatsgelden verdeeld over de lokale autoriteiten op basis van de noden die blijken uit de Lokale Transportplannen. Lokale autoriteiten in Engeland spenderen jaarlijks zo'n € 208 miljoen aan niet infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Budgetten voor infrastructuur komen ongeveer op € 128 miljoen per jaar. In Denemarken worden de kosten voor de implementatie van de 62 maatregelen geraamd op € 1,6 miljard. Sinds 1995 kunnen de lokale autoriteiten via een speciaal Verkeersfonds 50% van het totale budget krijgen voor verkeersveiligheidsprojecten door hen opgezet en uitgevoerd. Om de Finse doelstelling te halen moeten de 50 maatregelen geïmplementeerd worden ten bedrage van € 655,9 miljoen, verdeeld over de centrale overheid (€ 285,9 miljoen), de gemeenten (€ 185

miljoen) en de weggebruiker (€ 185 miljoen). In 2000 werd € 131,6 miljoen verdeeld voor de implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen in Zweden. De federale overheid in Canada verdeelde in 2001 € 338,6 miljoen over de provincies voor wegenconstructie.

#### **4.2.7. Evaluatie**

Een verkeersveiligheidsplan is pas volledig effectief wanneer de vooruitgang ten opzichte van de doelstellingen regelmatig opgevolgd en geëvalueerd wordt zodat eventuele bijstellingen mogelijk zijn. In Nederland (provincies en gemeenten) en Groot-Brittannië (gemeenten: Annual Progress Plans) en Finland worden jaarlijks de decentrale beleidsinspanningen en resultaten aan de centrale overheid overgemaakt en dan algemeen geëvalueerd. Op basis van deze informatie wordt het nationaal plan geactualiseerd. In Groot-Brittannië wordt daarnaast viermaal per jaar gerapporteerd over de voortgang van de implementatie. Vaak worden werkgroepen aangesteld voor de evaluatie.

Het is belangrijk veiligheidsindicatoren (meestal gedragsindicatoren<sup>207</sup>) te ontwikkelen, waarop de evaluatie gebaseerd wordt (Finland, Nederland). Deze geven een snel en duidelijk beeld van specifieke verkeersveiligheidsgebieden weer en zijn de voorwaarde voor een efficiënt resultatenmanagement systeem. De verkeersveiligheidssituatie kan op die manier continu en op alle niveaus gecheckt worden, en wanneer iets fout loopt kan dat direct ontdekt worden en kan men actie ondernemen.

Een randvoorwaarde voor een succesvol strategisch plan is de systematische en gedetailleerde verzameling van ongevallen- en verkeersdodendata teneinde de plannen op een betrouwbare manier te kunnen evalueren en eventueel te reoriënteren. De beleidsplannen zijn gebaseerd op de ongevallenregistraties van de politie. In Groot-Brittannië wordt het kleinste detail en de context van het ongeval geregistreerd in het politierapport en opgeslagen in een databestand dat consulteerbaar is door het DTLR.

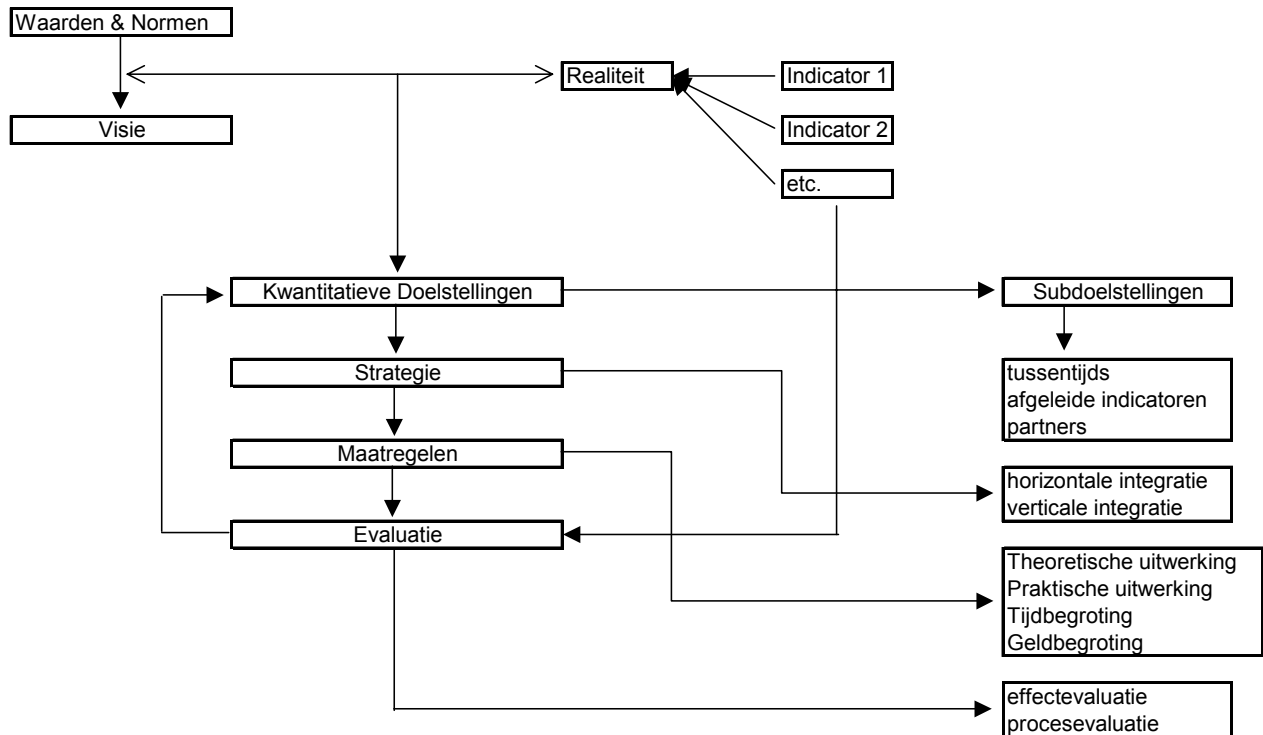
Ideaal zou zijn deze te combineren met ziekenhuisregistraties.

---

<sup>207</sup> Onder andere: gordeldracht, fietshelm, dronken bestuurders, snelheidsovertredingen, rood licht negaties, tijd tot verzorging van gewonde weggebruikers.

#### 4.2.8. Schema

Een beknopte, schematische samenvatting van voorgaande paragraaf, mondt uit in onderstaande figuur. Het schema is een hulpmiddel bij het blootleggen van de zwakke



punten en het benadrukken van de sterke punten van een beleidsplan.

Op basis van waarden en normen vormt men zich een visie over verkeersveiligheid. Die visie komt echter niet overeen met de realiteit, zoals vastgesteld op basis van enkele, welomschreven indicatoren. Daarom dient men doelstellingen te formuleren, liefst zo concreet mogelijk, bijvoorbeeld door middel van kwantitatieve doelstellingen. Bovendien dient men ze best ook op te splitsen in subdoelstellingen, meer concreet onder de vorm van tussentijdse doelstellingen, doelstellingen met betrekking tot afgeleide indicatoren en doelstellingen naargelang van de betrokken partners die in het geheel een verantwoordelijkheid dragen. Die doelstellingen zal men zo efficiënt mogelijk moeten verwezenlijken via een strategie, gekenmerkt door horizontale en verticale integratie. Die strategie valt uiteen in verschillende concrete maatregelen. Het is van belang die maatregelen theoretisch en praktisch uit te werken en ook aandacht te schenken aan een tijd- en geldebegroting. Via de indicatoren evalueert men de verschillende soorten doelstellingen. Indien uit de effectevaluatie blijkt dat de kwantitatieve doelstelling niet zijn bereikt, dient een procesevaluatie aan te geven waar het fout liep. Op basis van de procesevaluatie stuurt men de kwantitatieve doelstellingen, de strategie en de maatregelen bij, indien nodig.

## **5. De beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen**

---

### **5.1. Inleiding**

Het derde deel van dit rapport beschrijft de beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen op alle beleidsniveaus (centraal, provinciaal, gemeentelijk), zodat het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid, waar nodig, op korte termijn kan bijgestuurd worden.

Ten einde op een zinvolle manier aanbevelingen te formuleren, plaatsten we twee belangrijke documenten van de Vlaamse overheid tegenover de literatuurstudie, uitgewerkt in het eerste en het tweede deel van dit rapport. Het betreft ten eerste het Vlaamse mobiliteitsplan gepubliceerd in juni 2001<sup>208</sup> en het voorstel van resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, goedgekeurd op 21 maart 2002 door de Commissie van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams parlement<sup>209</sup> en ten tweede het eindverslag van het Vlaams overlegforum Verkeersveiligheid<sup>210</sup>.

De combinatie van de eerste twee documenten geeft een up-to-date beeld van de richting die de Vlaamse overheid zal inslaan.

Het eindverslag van Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid geeft aan welke inspanningen geleverd moeten worden om de doelstelling van de Vlaamse Regering om tegen 2005 het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers en ernstige gewonden terug te brengen met 1/3 ten opzichte van 1999 en met de helft tegen 2010.

### **5.2. Vergelijking van het verkeersveiligheidsbeleid van de best presterende landen met het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid**

Voorafgaand aan de bespreking van het mobiliteitsplan Vlaanderen wensen we op te merken dat dit document een veelzijdige en geïntegreerde aanpak voorstelt. Verkeersveiligheid is één pijler naast vier andere – bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurkwaliteit – die in een totaalvisie benaderd worden. Het mobiliteitsplan sluit hiermee aan bij de visie van de OESO, meerbepaald die van “duurzame mobiliteit”.

Deze aanpak onderschrijven wij, maar baart ons tevens zorgen. We onderschrijven die aanpak omdat een geïntegreerde benadering een probleem doorgaans door een genuanceerde bril bekijkt, met aandacht voor alle deelaspecten. Die aanpak baart ons tevens zorgen omdat die begeleid moet zijn van een duidelijke visie, waarin prioriteiten worden gesteld en waarin de deelaspecten op mekaar worden afgestemd. Indien deze voorwaarde niet is voldaan, kunnen allerlei belangen eventueel leiden tot een onevenwicht tussen de deelaspecten, i.e. de vijf pijlers van het mobiliteitsplan.

---

<sup>208</sup> Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel (2001) Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Brussel (<http://viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit>)

<sup>209</sup> VOORSTEL VAN RESOLUTIE – van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex – betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Vlaams parlement, Zitting 2001-2002, 7 februari 2002, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 1.

<sup>210</sup> Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Naar een verkeersveilig Vlaanderen. Aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid, 28 februari 2002.

De aanbeveling van het Vlaams Overlegforum om een directoraat-generaal en/of een Vlaamse Adviesraad op te richten als motor van het Vlaams Verkeersveiligheidsbeleid is daarom zinvol en zal toelaten om de uitvoering en coördinatie, ook met partners buiten het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, te organiseren. In de landen die voorwerp uitmaakten van dit onderzoek, werd de opvolging van het beleidsplan eveneens toegewezen aan één organisatie of administratie. Aangezien de bevoegdheden om de voorgestelde geïntegreerde aanpak te realiseren zich niet uitsluitend op Vlaams niveau situeren is afstemming en coördinatie des te belangrijker.

De hamvraag blijft of het sowieso mogelijk is de doelstelling, verbonden aan elke pijler, gezamenlijk te realiseren? Of dient van vooraf aan duidelijk stelling ingenomen te worden met betrekking tot prioriteiten? Zijn de huidige mobiliteitsverwachtingen wel te verzoenen met de huidige verwachtingen ten aanzien van verkeersveiligheid?

### **5.2.1. Waarden, normen en een visie**

Deze paragraaf ligt volledig in het verlengde van de voorafgaande algemene bedenking. Enkel het duidelijk expliciteren van waarden en normen leidt tot een transparante visie. Enkel een transparante visie stelt ons in staat een doordacht en consequent beleid uit te werken.

In het mobiliteitsplan wordt in vage termen over het Zweedse "Vison Zero"-beleid gesproken:

"Op lange termijn wordt gestreefd naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. In het verkeersveiligheidsbeleid wordt dit 'vision zero' genoemd."

Een gesprek met de vader van deze visie, Claes Tingvall<sup>211</sup> van de Zweedse wegenadministratie, leert ons dat "Vision Zero" veel meer is dan dat. De kern van het verhaal is o.i. niet zozeer het spectaculaire gegeven van nul slachtoffers, dat makkelijk als een axioma voorgesteld wordt, maar veeleer het concept van gedeelde verantwoordelijk van het individu, de overheid en de private sector. Dit concept is gestoeld op het geloof dat veel ongevallen niet enkel te wijten zijn aan het gedrag van de individuele bestuurder, maar evengoed aan de andere betrokken partijen die hun verantwoordelijkheden verwaarlozen. De vraag blijft tot waar de verantwoordelijkheden van elke betrokkene gaan. Bestaat hierover een klare en éénduidige kijk binnen de Vlaamse overheid? Bij wie ligt bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid van iemand die te snel reed op een stuk weg waar de volledige weginfrastructuur aanzet tot snel rijden? Welke beslissingsregels heeft men gehanteerd bij het bepalen van de verantwoordelijkheden ten einde te komen tot de vaststelling dat 5 op 6 ongevallen te wijten zijn aan het gedrag van de bestuurder zelf, dat 1 op 6 ongevallen te wijten is aan de onveilige wegsituatie en dat 1 op 20 ongevallen te wijten is aan het voertuig? Zijn dergelijke uitspraken überhaupt wenselijk, gegeven de problemen met betrekking tot volledigheid, representativiteit en complexiteit van ongevalsgegevens?

---

<sup>211</sup> Interview met Claes Tingvall, Directeur Verkeersveiligheid van de Zweedse Wegen Administratie op 23 april 2002, Borlänge, Zweden.

In de goedgekeurde resolutie vinden wij een volgende positionering terug:

"Het verhogen van de verkeersveiligheid in het algemeen en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in het bijzonder moet samen met het verhogen van de bereikbaarheid in Vlaanderen de hoogste prioriteit worden bij het ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid."

Wij vinden bovenstaande passages te vaag, ze vergen verdere uitwerking in verschillende opzichten. Ten eerste zou een genuanceerde beschrijving en vertaling van "Vision Zero" naar de Vlaamse context minstens een aanzet geven tot het beantwoorden van bovenstaande en andere vragen. Het uitgangspunt van het Vlaams Overlegforum dat "de veiligheid van de mens" voorop staat, kan hiertoe de basis vormen. Ten tweede kan dit een ondersteuning bieden bij het uitwerken van een evenwicht tussen de verschillende peilers.

### **5.2.2. De realiteit**

Indien een visie niet strookt met de werkelijkheid, dient men over te gaan tot actie. Maar hoe stellen we deze discrepantie vast? Hoe vatten we de werkelijkheid? Wat betekent "de werkelijkheid"?

Aan de hand van indicatoren wordt het mogelijk de realiteit te ontleden en te meten. Een doordachte keuze en een éénduidige definiëring van indicatoren is noodzakelijk. De indicatoren dient men op een genuanceerde wijze te interpreteren. Zo vinden wij bijvoorbeeld de volgende passage uit het mobiliteitsplan nogal ongelukkig gedefinieerd: "Dronken besturen is vrijwel volledig een mannelijke aangelegenheid: in de beschouwde periode was bijna 93% van de dronken weggebruikers, betrokken in een ongeval met gekwetsten, van het mannelijke geslacht."

Deze passage is ongelukkig gedefinieerd omdat het op basis van de aangereikte gegevens (93% van de dronken weggebruikers, betrokken in een ongeval met gekwetsten) onmogelijk is te besluiten dat "dronken besturen vrijwel volledig een mannelijke aangelegenheid is". Men spreekt zich uit over alle bestuurders terwijl men zich enkel baseert op een groep bestuurders die in een ongeval zijn terechtgekomen. Het BIVV<sup>212</sup> voert sinds 1998 een tweejaarlijks vervolgonderzoek uit naar de omvang van het rijden onder invloed van alcohol en het profiel van de bestuurder onder invloed van alcohol. De uitspraken in dit onderzoek zijn gebaseerd op een representatief staal van bestuurders die werden bevraagd in het kader van een roadside survey.

De vraag blijft welke indicatoren men dient te weerhouden. Naast ongevalgegevens, handhavingsgegevens en gegevens bekomen op basis van gedragsmetingen zijn attitudemetingen van belang. Omdat elke soort van indicatoren zijn voor- en nadelen heeft, onderschrijven wij het belang van een gecombineerd gebruik ervan.

---

<sup>212</sup> VANLAAR, W. (1999) Rijden onder invloed in België. Aanbevelingen ter ondersteuning van het effectief politietoezicht naar aanleiding van de aselechte alcoholcontrole, uitgevoerd in 1998. Brussel, BIVV (discussion paper 99-05). VANLAAR, W. (2000) Drink driving in Belgium. In: ZVD (ed.) 4th International Conference "Global Safety". Proceedings Book. Bled, Slovenia, ZVD. VANLAAR, W. (2001) Rijden onder invloed van alcohol in België. Resultaten van de tweede gedragsmeting, uitgevoerd in 2000. Brussel, BIVV (onderzoeksrapport). VANLAAR, W. (2002) Results of the Belgian Drink Driving Roadside Survey. (paper to be presented at the international ICADTS-conference in Montreal).

In het kader van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid worden thans heel wat inspanningen geleverd om elk van deze gegevens kwalitatief te verbeteren en/of beschikbaar te maken.<sup>213</sup>

Met betrekking tot de ongevalgegevens en de handavingsgegevens is het BIVV betrokken in het project OPTIMA<sup>214</sup>, in samenwerking met het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent en in het project AGORA<sup>215</sup>, in samenwerking met de Provinciale Hogeschool Limburg en de Limburgse Universitaire Campus. Deze projecten worden gefinancierd door de Federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden (DWTC).

In het kader van de federale werkgroep "verkeersveiligheidsstatistieken" die de eerste keer samenkwam op 30 november 2000 worden momenteel inspanningen geleverd om de ongevallenregistratie te verbeteren en wordt de basis gelegd van een centrale registratie van de vaststellingen en activiteiten van de politiediensten inzake verkeershandhaving.

Met betrekking tot de gedragsmetingen verzorgt het BIVV de concrete uitwerking van een wetenschappelijke methodologie ten einde de evolutie van de fenomenen rijden onder invloed van alcohol, (te) snel rijden en gordeldracht op te volgen. Hierbij wordt gesteund op de opgedane ervaring in de nationale gedragsmetingen rijden onder invloed van alcohol, de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol in Limburg<sup>216</sup> en de gedragsmeting snelheid in Vlaams-Brabant<sup>217</sup>. Het BIVV levert niet enkel een inspanning met betrekking tot het Belgische niveau, maar ook met betrekking tot de gewesten.

---

<sup>213</sup> Openbare zittingsdag van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, 25 februari 2002. Twee dagen om ons (rij)gedrag te veranderen. Verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan de Stuurgroep.

<sup>214</sup> Doelstelling OPTIMA: Optimalisering van verkeersongevallenstatistieken: betrouwbaarder en representatiever statistisch materiaal door de combinatie van politie- en ziekenhuisregistratie.

<sup>215</sup> Doelstelling AGORA: exploitatie van gegevens inzake verkeersongevallen en gegevens inzake politieactiviteiten waaronder inbreukgegevens: inventarisatie van behoeften en analyse van de mogelijke integratie van de geformuleerde behoeften in huidige ontwikkelingen.

<sup>216</sup> In Limburg voert het BIVV in opdracht van de provincie en in samenwerking met de politiediensten een onderzoek uit naar rijden onder invloed van alcohol. Er wordt veel aandacht besteed aan de steekproef door niet alleen bestuurders, maar ook locaties toevallig te selecteren. Verder wordt er ook dieper ingegaan op het profiel van de bestuurders onder invloed door zowel op individueel niveau als op contextueel niveau informatie te verzamelen. De rapportage zal in het najaar van 2002 afgerond zijn.

<sup>217</sup> VANLAAR, W. (2001) Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Resultaten van het proefproject "gedragsmeting snelheid". Brussel, BIVV (onderzoeksrapport). VANLAAR, W. (2001) Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Resultaten van het proefproject "gedragsmeting snelheid". 19e Belgisch Wegencongres, Brussel, Belgische wegenvereniging. VANLAAR, W. (2001) Speeding Behaviour in Vlaams-Brabant. FERSI Young Researchers Seminar, Copenhagen, FERSI. Vanlaar W. (2001) Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Puntschattingen, standaardfouten, betrouwbaarheidsintervallen en designeffecten van een proportioneel gestratificeerde ééntraps-clustersteekproef. Paper ingediend tot het behalen van de titel gediplomeerde in de gespecialiseerde studie 'Quantitative Analysis in the Social Science'. Academiejaar 2000-2001, Brussel, KUB.

Het lijkt ons niet zinvol dat de Vlaamse overheid en de Belgische overheid naast elkaar inspanningen leveren om de toegankelijkheid en kwaliteit van deze indicatoren te verbeteren. Gezien de opdracht van het BIVV in het kader van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid, haar betrokkenheid in verschillende projecten en haar ervaring inzake deze materie, lijkt het voor de Vlaamse overheid veel interessanter om minstens de resultaten met betrekking tot deze materie te gebruiken, of tot concrete samenwerking met het federale niveau over te gaan.

### **5.2.3. Kwantitatieve doelstellingen en subdoelstellingen**

De vaststelling dat de realiteit niet overeenstemt met het gewenste niveau van verkeersveiligheid leidt, gegeven een bepaalde visie, tot het definiëren van bepaalde doelstellingen. Wat best presterende landen minstens gemeen hebben, is het definiëren van kwantitatieve doelstellingen. Het mobiliteitsplan definieert ook kwantitatieve doelstellingen en houdt daarbij rekening met de normale verwachtingen ten aanzien van het niveau van verkeersveiligheid bij gelijke beleidsinspanningen en met de ambities die de Europese koplopers tegen een bepaalde streefdatum hebben vooropgesteld. Dit leidt tot de volgende doelstelling:

- Maximaal nog 375 doden en dodelijk gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% ten opzichte van 1999.
- Maximaal nog 3.250 zwaar gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% ten opzichte van 1999.

Aanvullend worden de volgende doelstellingen gesteld:

- Maximaal nog 55 doden en dodelijk gewonden per 100.000 jongeren onder de 26 jaar in plaats van 143,5 in 1999.
- Maximaal nog 57 licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometers in plaats van 78,4 in 1999.

De federale doelstellingen zoals geformuleerd in het kader van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid stemmen overeen met deze doelstellingen.

Een verdere concretisering van het ambitieniveau op drie vlakken lijkt ons aangewezen. Ten eerste dienen tussentijdse doelstellingen geformuleerd te worden. De vraag is of een gemiddelde jaarlijkse daling een goede en eerlijke tussentijdse evaluatie toelaat. Indien de inspanningen slechts lineair toenemen, is het niet zeker dat de resultaten lineair toenemen omdat het mogelijk is dat een ondergrens van inspanningsniveau moet overschreden worden, vooraleer er van effect sprake kan zijn. Zo werd in het kader van de Staten Generaal voor rijden onder invloed van alcohol gedurende de eerste jaren een lineaire toename van het toezichtsniveau voorzien, maar slechts na enkele jaren wordt de absolute ondergrens bereikt. Hiermee dient men bij het formuleren van subdoelstelling rekening te houden.

Ten tweede lijkt het ook aangewezen niet enkel met betrekking tot de ongevalgegevens een ambitieniveau te formuleren, maar ook met betrekking tot afgeleide indicatoren. De reden hiervoor is dat men van sommige afgeleide indicatoren (bijvoorbeeld de omvang van rijden onder invloed) sneller over gegevens kan beschikken die bovendien van betere kwaliteit kunnen zijn. Deze afgeleide indicatoren hangen sterk samen met de ongevalgegevens: een daling van de omvang van rijden onder invloed, de gemiddelde snelheid, etc. leidt tot een daling van het aantal slachtoffers. Naast



gedragsgegevens kunnen ook handhavingsgegevens en attitudegegevens hiervoor gebruikt worden. Bovendien is de ongevallenregistratie onderhevig aan een aantal ontwikkelingen, zoals de hervorming van de politie en de inspanningen om de kwaliteit en de volledigheid van de ongevallenregistratie te verbeteren, wat de interpretatie van de evaluatie van de ongevalgegevens ongetwijfeld zal nuanceren.

Ten derde dienen ook concrete doelstellingen voor alle betrokken partners (Vlaamse provincies, Vlaamse gemeenten, Vlaamse bedrijven) geformuleerd te worden. Dit laat toe hen voor hun verantwoordelijkheid te plaatsen. Zo zou er bijvoorbeeld een vergelijkbaar instrument als het mobiliteitsconvenant met de gemeenten kunnen uitgewerkt worden voor bedrijven. Aan een duidelijke omschrijving van ieders verantwoordelijkheid kan een kwantitatieve doelstelling gekoppeld worden. Wie zijn doelstelling niet bereikt, dient daarvoor verantwoording af te leggen.

#### **5.2.4. Strategie**

Met betrekking tot de strategie maakt het mobiliteitsplan een onderscheid tussen de korte termijn en de middellange termijn. Op korte termijn (tegen 2005) zal men ten eerste een groter accent leggen op verkeershandhaving en gedragsverandering en zal men ten tweede bijkomende en efficiëntere inspanningen leveren voor verkeersveilige inrichtingen op autosnelwegen, gewestwegen en gemeentewegen. Deze kortetermijnstrategie dient in de eerste plaats curatief te zijn, namelijk door daar in te grijpen waar de onveiligheid het hoogst is en waar de ernstigste ongevallen zich voordoen.<sup>218</sup>

Op middellange termijn (tegen 2010) verwacht men een bijkomend effect van technologische wijzigingen en kwalitatieve en kwantitatieve normstelling. De nadruk ligt hier op de preventie, namelijk door daar in te grijpen waar de problemen zich zouden kunnen voordoen.

Daarbij zal men over de volledige periode een maximale inspanning leveren om de groei van het gemotoriseerd verkeersvolume te beheersen, zodat men niet dweilt met de kraan open.

Het mobiliteitsplan Vlaanderen werkt hiermee een geïntegreerde strategie uit. Men verwijst – in een vorige hoofdstuk – expliciet naar het schema van Haddon, maar we herkennen in de aanpak ook een ander klassiek classificatiesysteem, namelijk dat van de drie E's. De aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum werden trouwens binnen dit systeem gestructureerd.

Deze horizontale uitwerking wordt aangevuld met een verticale benadering van de verkeersveiligheid, door te wijzen op het belang van een goede samenwerking met andere actoren in het domein, meer concreet door meer en zakelijker samenwerking tussen de verschillende overheden en door het betrekken van andere partners in het verkeersveiligheidsbeleid. Deze verruimende verticale aanpak juichen wij toe en dient

---

<sup>218</sup> In de rand wensen wij te wijzen op de dubbelzinnige formulering van de “curatieve kortetermijnstrategie”, die zich onder andere dient te concentreren op verkeershandhaving, “daar waar de onveiligheid het hoogst is en waar de ernstigste ongevallen zich voordoen”. In de literatuur over efficiënte verkeershandhaving is men het immers eens over het belang van de preventieve aard van de handhavingsmaatregelen. Het is algemeen aanvaard dat men mits een gepast evenwicht tussen de objectieve en de subjectieve pakkans de grootste kans op succes heeft. Dit gepast evenwicht vindt men echter niet door vooral op plaatsen te handhaven waar de ernstigste ongevallen zich voordeden.

verder gezet te worden. Hierbij houdt men rekening met de expertise van de partners en de potentiële resultaten van een mogelijke samenwerking. Zoals we al in een vorige paragraaf suggereerden, zou er bijvoorbeeld met betrekking tot het "meten van de verkeersveiligheid" een concrete samenwerking kunnen gerealiseerd worden. Ook met betrekking tot verkeershandhaving zou op de ervaring van de politiediensten en van het BIVV een beroep kunnen gedaan worden.<sup>219</sup>

Maar ook met andere partners dan het BIVV, zoals Langzaam Verkeer, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, etc. lijkt het zinvol een samenwerking aan te gaan. Er zou ook aan een convenant tussen de Vlaamse overheid en bedrijven kunnen gedacht worden.

Het accent op korte termijn ligt bij handhaving en gedragsverandering. Duidelijke afspraken met lokale en federale politie zullen onontbeerlijk zijn om de vooropgestelde maatregelen te kunnen realiseren.

---

<sup>219</sup> SCHEERS, M. VLAMINCK, F. Verkeershandhaving, Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek. SCHEERS, M., VANSNICK, M., Het belang van het strafrechtelijk beleid voor de verkeersveiligheid: pleidooi voor een efficiënte verkeershandhaving., BIVV, 1999, Discussion Paper 99-01, 23 p. SCHEERS, M., VERSTRAETE, A., Illegale drugs en verkeer. Invloed van drugs op de rijvaardigheid en aanzet tot preventie., Verkeersspecialist, 2000, nr. 67, p. 23-26. SCHEERS, M., VERSTRAETE, A., Drugtesting., Kluwer, Handboek Criminaliteitspreventie, afl. 10, juli 2000/87. SCHEERS, M. Snelheidshandhaving door middel van bemande en onbemande camera's in Vlaams-Brabant, Project Ninoofsesteenweg, Ongevallenanalyse, maart 2001. SCHEERS, M., VANLAAR, W. Snelheidshandhaving door middel van bemande en onbemande camera's in Vlaams-Brabant, Evaluatie van 1 jaar pilootproject Veilig door Tienen, 1 juni 2001. PONSAERS, P., ENHUS, E., SCHEERS, M. et al. (2000) Vademecum ten behoeve van het opstellen van het nationaal veiligheidsplan en de zonale veiligheidsplannen voorzien in de wet op de geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus. Vademecum Politiezones. Brussel: Politeia. SCHEERS, M. & VANLAAR, W (2001) Nuchtere discussie over alcoholcontroles. Verslag van Workshop Verkeershandhaving. Verkeersspecialist, 81, pp. 15-19. VANLAAR, W. (1999) Rijden onder invloed in België. Aanbevelingen ter ondersteuning van het effectief politietoezicht naar aanleiding van de aselecte alcoholcontrole, uitgevoerd in 1998. Brussel, BIVV (discussion paper 99-05). VANLAAR, W. (2000) De aselecte alcoholcontrole als vorm van politietoezicht. De Politieofficier, 3, pp. 5-28. VANLAAR, W. & GOOSSENS, F. (2000) Alcohol, illegale drugs en verkeersveiligheid. Een evaluatie van het wettelijk instrumentarium in het licht van een efficiënt politietoezicht. Vigiles, 5, pp. 150-166. VANLAAR, W. (2001) Alcohol, Illegal drugs and driving in Belgium. Using a decision tree as a tool for an efficient police enforcement strategy. International Conference "Traffic on three continents", Moscow, VTI. VANLAAR, W. (2001) Driver Improvement courses in Belgium. An evaluation of the concept-efficiency by means of recidivism rates. 7th International Congress "Driver Improvement", Salzburg, BAST.

### 5.2.5. Maatregelen

Op basis van de uitgewerkte strategie somt het mobiliteitsplan vervolgens een reeks dragende maatregelen op. Ze zijn evenwichtig verdeeld over de verschillende aspecten die in een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid aan bod dienen te komen. De bespreking van elke maatregel bestaat uit drie aandachtspunten: het concept, de deelmaatregelen en de effectiviteit van de maatregelen. De opsomming van de maatregelen kwam tot stand, rekening houdend met meningen van experts die werden geconsulteerd tijdens een expertenworkshop en met meningen van burgers die werden geconsulteerd in focusgroepen. Verder is een maatregelentabel opgesteld waarin van elke maatregel het verwachte effect wordt beschreven en waarin een kostenplaatje is opgenomen.

Aan de basis van het eindverslag van het Vlaams Overlegforum ligt een enquête<sup>220</sup> bij 39 organisaties waarbij gepeild werd naar het draagvlak voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Een vernieuwend element dat we niet in de onderzochte landen hebben teruggevonden. Het draagvlak bij de betrokken organisaties is naast het budgettaire aspect één van de kritische succesfactoren voor een beleid. Belangrijk is echter ook het draagvlak bij de actoren die mee voor de uitvoering van het beleid zullen moeten zorgen. Een toelichting en omkadering van de vooropgestelde maatregelen aan lokale beleidsverantwoordelijken en politiediensten kan hiertoe nuttig zijn.

De maatregelen die worden opgesomd behoren tot verschillende kennisdomeinen en de expertise met betrekking tot die maatregelen is verdeeld over heel wat partners. Dit hangt onder andere samen met de bevoegdheid van elke partner. Opdat elke maatregel efficiënt zou kunnen worden uitgevoerd, is het noodzakelijk dat er op de expertise van elke partner beroep wordt gedaan. Dit is maar mogelijk indien er formele samenwerkingsverbanden tussen de relevante partners gecreëerd worden, wat we reeds in de vorige paragraaf hebben aanbevolen. Deze samenwerking is niet alleen broodnodig ten einde de maatregelen efficiënt uit te voeren, maar ook voor het onderzoek naar de mogelijkheden van de maatregelen dient men samen te werken met andere nationale en internationale onderzoeksinstituten.

Een formeel samenwerkingsverband kan men eventueel realiseren door per expertisedomein een permanent comité van vertegenwoordigers op te richten dat bijvoorbeeld tweejaarlijks samenkomt om de activiteiten op elkaar af te stemmen.

De aanzet tot beschrijving van het verkeersveiligheidsbeleid van enkele best presterende landen in deze studie laat niet toe een zaligmakende cocktail van maatregelen te definiëren. De drie beste landen, namelijk Groot-Brittannië, Zweden en Nederland, verschillen sterk van elkaar met betrekking tot bepaalde contextuele gegevens en met betrekking tot bepaalde maatregelen.<sup>221</sup> Zo weten we bijvoorbeeld dat de bevolkingsdichtheid (2000) van Nederland (382 inwoners/km<sup>2</sup>) veel groter is dan die van Groot-Brittannië (252 inwoners/km<sup>2</sup>) en van Zweden (19,7 inwoners/km<sup>2</sup>). Het aantal voertuigkilometers (1998) loopt sterk uiteen (Zweden: 67.401 miljoen; Nederland: 115.865 miljoen en Groot-Brittannië: 459.242 miljoen voertuigkilometers). De wettelijk maximaal toegelaten alcoholimiet in Groot-Brittannië bedraagt nog steeds 0,8 pro mille,

---

<sup>220</sup> Van Camp, B., Klijnen, E., Een draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Eindrapport in opdracht van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 29 augustus 2001.

<sup>221</sup> IRTAD, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

in Nederland 0,5 pro mille en in Zweden slechts 0,2 pro mille. In de tweede editie van Sartre<sup>222</sup> vinden we voor elk van die drie landen een genuanceerd beeld terug over rijden onder invloed. Zo heeft men het met betrekking tot Zweden over "a Nordic drinking culture, supporting a ban of alcohol on the roads". Groot-Brittannië wordt gekenmerkt door "awareness of alcohol risk, discipline" en tot slot, wat Nederland betreft, heeft men het over "moderate and frequent consumption, high support for a ban of alcohol on the roads.

Tenslotte hangt een succesvolle implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen ook samen met bevoegdheidsstructuren, met de politionele en gerechtelijke structuren en met attitude en mentaliteit. Dit laatste niet alleen bij de weggebruikers maar ook bij de verschillende beleidsverantwoordelijken en de actoren. Dit zou tot gevolg kunnen hebben dat buitenlandse maatregelen niet hetzelfde resultaat hebben wanneer deze in de Belgische of Vlaamse context gekopieerd worden.

### **5.2.6. Evaluatie**

O.i. zijn er drie kritische factoren die een goede evaluatie al dan niet mogelijk maken. Ten eerste dient men te beschikken over een weldoordachte keuze van kwalitatief goede indicatoren. Ten tweede dient de verantwoordelijkheid van elke betrokken partner duidelijk omschreven te zijn met behulp van kwantitatieve doelstellingen. Ten derde dient op een objectieve manier een effect- en een procesevaluatie uitgevoerd te worden. Indien uit een effectevaluatie blijkt dat een doelstelling niet is bereikt, kan men via een proces-evaluatie onderzoeken waar het fout liep. De procesevaluatie laat toe de doelstellingen, strategie of maatregelen bij te sturen.

Met betrekking tot de eerste twee factoren verwijzen we naar de paragrafen over de indicatoren en de doelstellingen. Voor de evaluatie zelf vinden wij dat er een belangrijke rol voor het steunpunt is weggelegd. Wij denken dat het steunpunt daartoe heel goed geplaatst is omdat het is samengesteld uit onafhankelijke universiteiten en onderzoeksinstituten, die afstand kunnen nemen ten aanzien van alle partners die een verantwoordelijkheid dragen met betrekking tot het verkeersveiligheidsbeleid. Bovendien zal het steunpunt ook een beroep doen buitenlandse experts ten einde een second opinion te verkrijgen.

Deze evaluatieopdracht dient uitdrukkelijk te worden voorzien in de opdracht van het steunpunt. De basis van deze evaluatie dient zo snel mogelijk gelegd te worden.

### **5.3. Besluit**

Het mobiliteitsplan Vlaanderen is inderdaad een uitstekend werkdocument, zoals men in de goedgekeurde resolutie kan lezen. De aanbevelingen van het overlegforum zijn een goede aanvulling bij dit plan. De door ons geformuleerde aanbevelingen op basis van een kritische lezing van het plan met als referentie de literatuurstudie in deel 1 en deel 2, dienen in de eerste plaats als suggesties tot verdere uitwerking geïnterpreteerd te worden.

---

<sup>222</sup> Sartre 2 (1998) The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety. Part 1, Report on Principal Results. Leidschendam, SWOV.

Samenvattend zijn de beleidsrelevante elementen voor Vlaanderen:

- Nuanceren en expliciteren van de visie met betrekking tot verkeersveiligheid.
- Bepalen van de prioritaire maatregelen binnen de deelaspecten van de geïntegreerde aanpak en op elkaar afstemmen van deze maatregelen in functie van doelstellingen.
- Aanduiden van een verantwoordelijke organisatie of instantie die instaat voor de coördinatie en opvolging van de uitvoering van de vooropgestelde maatregelen.
- Minstens gebruik maken van de resultaten van de inspanningen van de verschillende partners, betrokken bij de uitwerking van de verkeersveiligheidsindicatoren. Waar mogelijk lijkt een samenwerking aangewezen.
- Het ambitieniveau dient op drie verschillende manieren geconcretiseerd te worden, namelijk door tussentijdse doelstellingen te nuanceren; door met betrekking tot afgeleide indicatoren (handhavingsgegevens, gedragsgegevens en attitudegegevens) subdoelstellingen te formuleren; en door in overleg met de verschillende partners voor elke betrokkene, met betrekking tot zijn verantwoordelijkheid, subdoelstellingen te formuleren.
- De samenwerking met andere partners (van de overheid of de private sector) dient verder geconcretiseerd te worden. Hierbij houdt men rekening met de expertise van de partners en de potentiële resultaten van een mogelijke samenwerking. Zowel met betrekking tot het uitvoeren van maatregelen als met betrekking tot het verder onderzoek naar verkeersveiligheid dient men de samenwerking te concretiseren.
- Aandacht voor het draagvlak bij de hierbovenvermelde instanties die de maatregelen moeten uitvoeren.
- Het steunpunt dient expliciet de bevoegdheid te krijgen over de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid.

## **6. Aanbevelingen voor de werkplannen van het Steunpunt**

---

### **6.1. Inleiding**

Dit zesde deel tracht door middel van een aantal praktische aanbevelingen de werkplannen van het steunpunt op basis van de opgedane ervaring aan te scherpen. De huidige onderzoeksprojecten benaderen de verkeersveiligheid reeds op een integrale en quasi volledige manier in die zin dat gekende hiaten en tekortkomingen in het systeem aandacht krijgen. Enkel de peiler Education lijkt hier minder aan bod te komen. Voor wat de doelstellingen en organisatie van het Steunpunt betreft, moet er ons inziens weinig bijsturing gegeven worden. Wel zullen twee bemerkingen gemaakt worden.

Dit hoofdstuk zal vooral de opsomming van mogelijke bijkomende onderzoekspistes en/of interessegebieden omvatten. In de eerste plaats zullen we ons richten op het Steunpunt als organisatie. Vervolgens gaan we in op enkele interessante structureel organisatorische elementen en in de volgende delen trachten we voorstellen aan te geven rond de onderzoeksgebieden Education, Engineering en Enforcement.

### **6.2. Steunpunt**

- Zoals we al in het vorige deel aankaartten, zou het steunpunt één bijkomende doelstelling kunnen formuleren. Op basis van de verzamelde informatie, verkregen uit eigen onderzoek, onderzoek van andere partners en onderzoek in samenwerkingsverbanden, zou het steunpunt de wetenschappelijke evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid van de Vlaamse overheid op zich kunnen nemen. Een onafhankelijke positie van het steunpunt dient hierbij garant te staan voor de objectiviteit.
- In het meerjarenplan geeft het Steunpunt expliciet aan sterk op de hoogte te willen blijven van alles wat in het binnen- en buitenland leeft op het gebied van verkeersveiligheid. Dit rapport geeft een algemeen beeld van de verkeersveiligheidsaanpak in de best presterende landen weer. Informatie over de globale beleidsplannen kan snel gevonden worden. De moeilijkheid ligt in de zoektocht naar de meer gedetailleerde gegevens en naar informatie over de effectieve concrete implementatie van maatregelen, wat heel tijdrovend is. Verkeersveiligheid behelst immers enorm veel domeinen en vereist maatregelen van sterk uiteenlopende aard. Om meer in detail te kunnen treden, dienen bijgevolg meer middelen en tijd voorzien te worden. We kunnen stellen dat dit rapport de aanzet tot verder descriptief onderzoek is.

### **6.3. Beleidsmanagement**

- Het zou interessant zijn het wegverkeersbeleid te kaderen binnen een sterke visie dat doden en zwaar gewonden niet meer geaccepteerd worden in het verkeer. Door deze waarde te laten leven in de maatschappij en tal van uiteenlopende actoren (beleidsmakers, ingenieurs, bedrijfsleiders, weggebruiker) aan te spreken op hun verantwoordelijkheid – en eventueel kwaliteitslabels toe te kennen – , creëert men op termijn een gevoel van gedeelde verantwoordelijkheid en kan men een meer algemene attitudeverandering bewerkstelligen. In feite slaat dit terug op het draagvlak voor verkeersveiligheid.

Onderzoek zou kunnen gedaan worden naar mogelijke technieken om het draagvlak te vergroten of naar redenen van het grote draagvlak in de best presterende landen. Is de acceptatie van de soms strenge verkeerveiligheidsregels en zijn de hoge gebruikpercentages van veiligheidsmaatregelen in de best presterende landen het gevolg van de reeds jaren durende evolutie in verkeerveiligheidswerk (verschillende landen werken reeds sinds de jaren 70 of vroeger rond verkeerveiligheid). Is dit te wijten aan een Noord-Zuid attitudeverschil? Mensen met verschillende nationaliteiten kunnen bevestigd worden naar het waarom van hun specifiek gedrag.

Anderzijds is het eveneens mogelijk dat men bepaalde strategieën gebruikt die specifiek gericht zijn op het vergroten van het draagvlak, zoals koepelcampagnes die inspelen op het algemeen draagvlak voor verkeerveiligheid, sensibilisering en responsabilisering van alle relevante actoren. Hierover kunnen overheden bevestigd worden.

- Hoe kan men gemeenten en provincies aanmoedigen tot het treffen van verkeerveiligheidsmaatregelen. Onderzoek zou kunnen gedaan worden naar de financieringsmogelijkheden. Zouden budgetten specifiek voor verkeerveiligheidsmaatregelen verdeeld kunnen worden of werkt men beter met een algemeen fonds voor verkeer? En waarop baseert men de verdeling het best (inwonersaantal, bodemgesteldheid, mate van verstedelijkt oppervlak, op basis van effectieve projectvoorstellen, etc.)?
- Een voorstel is de kosten en baten (minder gezondheidszorg, revalidatie, administratie, werkonbekwaamheid, etc.) van verkeerveiligheidsmaatregelen samen te presenteren, wat een economische 'incentive' is en tot meer politieke interesse leidt. Een dergelijke benadering kan structureel overleg met de Ministeries van Ruimtelijke Ordening, Milieu en Gezondheidszorg gemakkelijker maken.

#### **6.4. Education**

- Meer projecten zouden opgestart kunnen worden naar kinderen en jongeren toe (cfr. Traffic Club, verkeersinformanten – Denemarken).
- Onderzoek naar de mogelijkheid van het uitbouwen van samenwerkingsverbanden tussen campagne-organisatoren en federale/lokale politie om hun plannen op elkaar af te stemmen.
- Onderzoek en eventuele aanpassing van de inhoud van de rijopleiding naar aanleiding van de aard van veel voorkomende ongevallen (bvb. nachtrijden, snel rijden, slipcursus, etc, cfr. Denemarken, Finland). Door in de rijopleiding specifiek aandacht te besteden aan risicovolle situaties, doen leerling-bestuurders ervaring op en kan de begeleider tegelijkertijd wijzen op de risico's en de noodzaak van verantwoordelijk rijgedrag.
- Onderzoek naar bijkomende normen voor niet professionele rijbegeleiders (bvb. eerst slagen in een rij- en verkeerstest, cfr. Finland). Zonder enige normbepaling loopt men het risico dat onveilig rijgedrag aangeleerd wordt.
- Onderzoek naar de efficiëntie van het 'rijbewijs-in-fasen' en de eventuele uitwerking van een follow-up pilootproject, vanuit de redenering dat rijervaring een belangrijke indicator is van veilig rijgedrag.

## 6.5. Engineering

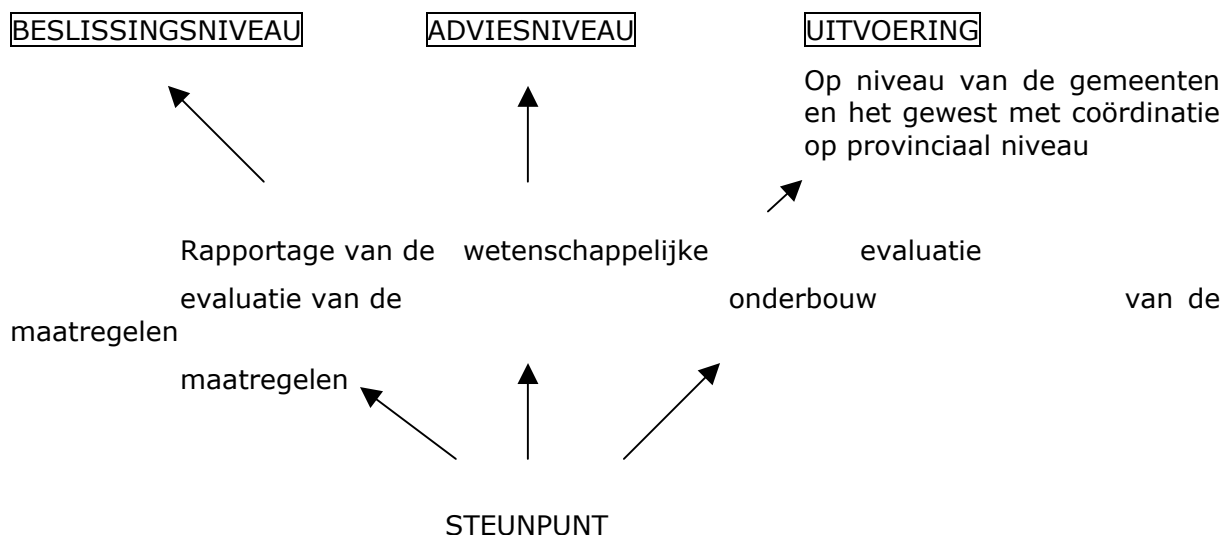
- Door te werken met gesubsidieerde lokale trials en pilootprojecten kan men – naast effectiviteitsanalyses – het effect van infrastructurele maatregelen en nieuwe technologieën evalueren alvorens ze nationaal te implementeren. Nadien kunnen de 'best practices' aan de andere decentrale besturen voorgesteld worden.
- Naast soorten infrastructurele maatregelen kan ook de structuur en het materiaal van maatregelen de verkeersveiligheid verbeteren (bvb. stalen wegrails; buigbare wegomgeving (borden etc.), cfr. Zweden).
- Uitwerking van opleiding in en toepassing van verkeersveiligheidsaudits en ongevallenanalyses.

## 6.6. Enforcement

- Binnen het onderzoeksproject 'Handhaving' kan aandacht geschonken worden aan de efficiëntie van boetes en straffen (bvb. boetebepaling o.b.v. inkomen, cfr. Denemarken, Finland en alternatieve straffen). Ook de mogelijkheid van de administratiefrechtelijke afhandeling van overtredingen moet daarbinnen onderzocht worden en/of de terugvloeiing van geld van boetes naar de politie.

## 6.7. Rol van het Steunpunt binnen het Verkeersveiligheidsbeleid

Onderstaand schema geeft aan welke de rol van het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit kan zijn op de verschillende beleidsniveaus die we onderverdelen in het beslissingsniveau, het adviesniveau en de uitvoering van de maatregelen.



Zoals reeds eerder gesteld kan het Steunpunt instaan voor de evaluatie van maatregelen die worden uitgevoerd. Daarnaast voorziet het Steunpunt in een wetenschappelijke onderbouw zodat de adviesorganen met kennis van zaken beleidsaanbevelingen kunnen doen t.a.v. de beleidsverantwoordelijken. Idealiter moet er tussen de 3 beleidsniveaus een wisselwerking bestaan opdat effectieve en haalbare maatregelen gerealiseerd worden.



Uit het onderzoek van de verschillende best presterende landen blijkt dat in elk land een nationale onderzoeksorganisatie opgericht is die zich bezighoudt met verkeersveiligheid en beleidsondersteunend en -adviserend onderzoek levert. Buiten een aantal regionale/lokale vestigingen van het nationaal onderzoeksorgaan komen autonome beleidsondersteunende regionale onderzoeksinstanties niet voor. De samenwerking met de lokale overheden vinden we sterk terug in Groot-Brittannië (TRL) en Nederland (SWOV). In het SWOV is de samenwerking met de verschillende overheidsniveaus en belangenorganisaties zelfs structureel bepaald in de samenstelling van een Programmaraad en een Wetenschappelijke Adviesraad.

## 7. Referenties

---

AVV, s.e. *COVER-evaluatie: Achtergronddocument Startprogramma Duurzaam Veilig*. 29 juni 2001.

AVV, s.e. *het Nationale Wegenbestand*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. <http://avvisn0.rws-avv.nl> (www).

BARELS, M., 1993. *Hoofdlijnen van de wet Mulder*. Studiepocket Strafrecht 24. W.E.J. Tjeenk Willink Zwolle.

BELIN, M.-A., 2000. *Shared Responsibility for Road Safety*. Swedisch Official Report, Submitted by the Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, Stockholm 2000.

BILLIET, J.B., 1996. *Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek: ontwerp en dataverzameling*. Acco, Leuven/Amersfoort, 319p.

BURRELL, Home Affairs Correspondent, I., 2002. *Youngsters blamed for drink-drive resurgence* (10/01/02). [www.dtlr.gov.uk](http://www.dtlr.gov.uk) (www).

BVOM (Bureau Verkeerhandhaving Openbaar Ministerie): <http://www.openbaarministerie.nl> (www).

Canadian Council of Motor Transport Administrators, s.e., *Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World*. CCMTA-CCATM.

CBR, s.e. *Rijexamen, theorie en praktijk*. <http://www.cbr.nl> (www).

CROW, 1997. *Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis. Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen*. Publicatie 116. C.R.O.W, Ede.

CTV, s.e. *Verkeerseducatie*. <http://www.ctv.nl/ctvsitemap.htm> (www).

Danmark Statistics: *Statistical Yearbook 2001: Social conditions, health and justice*. <http://www.dst.dk> (www).

Danmark Statistics: *Statistical Yearbook 2001: Transport*. <http://www.dst.dk> (www).

DTF: [www.dtf.dk](http://www.dtf.dk) (www).

DTLR, 2001. Road Safety Strategy, *Road Safety Advisory Panel*: [www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/02.htm](http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/02.htm) (www).

DTLR, 2001. Road Safety, *A Road Safety Good Practical Guide* [www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/06.htm](http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/strategy/rsap/06.htm) (www).

DTLR, 2001. The Highway Code. <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/hc/> (www).

DTLR, 2002. Road Safety Strategy, *Road Safety Strategy Implementation Progress Reports*: <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/strategy/imp/index.htm> (www).

DTLR, 2002. Think Road Safety. <http://www.think.dtlr.gov.uk/> (www).

DTLR, 2002. *Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010.* 11 chapters. <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/strategy/tomorrow/index.htm> (www).

DTLR, 2002. *Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010: Changes to the practical driving test.* <http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/index.htm> (www).

DTLR, 2002. *Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010: Chapter 3: Safer Drivers – training and testing.*

DTLR, 2002. *Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010: Chapter 5: Safer Infrastructure.*

DTLR, 2002. *Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010: Chapter 7: Safer Vehicles.*

DTLR, Driving Standards Agency. <http://www.dsa.gov.uk/> (www).

DTLR, s.e. *Development of a Rural Road Hierarchy for Speed Management.*

DTLR, s.e. *Introducing a more structured approach to learning to drive: a consultation document.* Maart 2002.

DTLR, s.e. *New Directions in speed management: A review of policy.*

DTLR, s.e. *Proceedings of the Novice Drivers Conference.*

DTLR, s.e. *Road Traffic Penalties: A consultation Paper.* December 2000.

DTLR, s.e., *Road Safety Advisory Panel Papers.*

EC, s.e., – *Transport in Figures.*

[http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/etif/list\\_of\\_tables.html#TRANSPORT](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/list_of_tables.html#TRANSPORT) (www).

ERIKSSON, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples.* Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.

Etude Européenne: "*Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires.*" Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne (vertaling).

Etude Européenne: "*L'éducation routière au niveau secondaire dans les pays de l'Union Européenne.*" Menée par La Prévention Routière Internationale pour la Fédération Européenne de Sécurité Routière avec la collaboration de la Commission Européenne (vertaling).

Finnra, s.e., 1999. '*Verkeersveiligheidswerk in gemeenten*'. Ministerie van Transport en Communicatie; Planning van snelheidslimieten in de bebouwde kom. Helsinki.

Finnra, s.e., 1999. *Road Safety Program 2005*. Helsinki.

GELINAS, C., 2001. *Workshop: Collection of Citation Data at Road side*, 7 december 2001, Washington.  
[http://www.aamva.org/Documents/Evt\\_Presentations/drvCitationDataCollectionMtgSTAR\\_S.ppt](http://www.aamva.org/Documents/Evt_Presentations/drvCitationDataCollectionMtgSTAR_S.ppt) (www).

GROOT, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER: Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTh.

HADDON, Insurance Institute for Highway Safety, USA, 1970. Complexere beschrijvingen van de verkeersonveiligheid zijn de dynamische systeembenadering van de verkeersonveiligheid door E. Asmussen en A. Sanders-Kranenburg, SWOV, Nederland, 1985 en het pizza-model, AVV, NL, 2001.

HEIJKAMP, A.H., 2001. *Verkeersveiligheid in Nederland: dat doen we samen!* Ministerie van Verkeer en Waterstaat-Rijkswaterstaat: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

HOOKE et al, 1996: *Home Office onderzoek*.

HUOPALAINEN, M., 18.02.2002. *Children's Traffic Safety in Finland*. Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland. Site: [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute, s.e., *Canadian Licensing Systems for Young Drivers: Laws as of October 2001*.

IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, s.d., <http://neptun.bast.de> (www).

LANGER, K.A. *Road Safety Audit of existing roads*. Road Safety And Environment, Danish Road Directorate.

Liikenneturva: <http://www.liikenneturva.fi> (www).

MATHIJSSSEN, R. (ed.) *Alcohol Interlock Implementation in the European Union: Feasibility Study*. Presentation at the European Commission, 04 December 2001, Brussels. SWOV, D-2001-18.

Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, 2001. *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*. Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Brussel  
<http://viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit> (www).

Ministerie van OcnW, s.e. *Kerdoelen basisonderwijs 1998*.  
<http://www.minocw.nl/kerndoelen/kern.doc> (www).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001. *Samen voor veiligheid: Duurzaam Veilig, de tweede fase*. Inpladi BV, Oss.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, s.e. Over Mobiliteit: *Verkeersborden en Verkeersregels in Nederland*.  
[http://www.vananaarbeter.nl/portal/2\\_3\\_verkeersregels.php](http://www.vananaarbeter.nl/portal/2_3_verkeersregels.php) (www).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, s.e. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdlijnen van beleid: Veiligheid.* <http://www.minvenw.nl/rws/projects/nvvp/> (www).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, s.e. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel B: Planologische kernbeslissing: Essentiële onderdelen en plankaarten.* <http://www.minvenw.nl/rws/projects/nvvp/> (www).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, s.e. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel C: Beleidsvoornemen: Beleidsagenda van het verkeers- en vervoersbeleid van de rijksoverheid.* <http://www.minvenw.nl/rws/projects/nvvp/> (www).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Monitor NVVP: Opzet.*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat:  
<http://www.minvenw.nl/cend/dvo/campagnes/home>

NAGELE, Drs. R.C. & Vissers, Drs. J.A.M.M, 1994. *Educatieve Maatregel Alcohol – Verkeersdelicten.* Blauwdruk. Rapportnummer TT94-61.

OECD, 2002. *Safety on Roads: What's the Vision?* OECD-publicatie.  
<http://www1.oecd.org/publications/e-book/7702021E.PDF> (www).

Openbare zittingsdag van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, 25 februari 2002. *Twee dagen om ons (rij)gedrag te veranderen.* Verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan de Stuurgroep.

FACTS, 1999. *Road Traffic Law and Enforcement: a driving force for casualty reduction.* <http://www.pacts.org.uk/> (www).

PAKARINEN, K., 1996. *Co-ordination of Traffic and Land-use planning in Finland.*

PONSAERS, P., ENHUS, E., SCHEERS, M. et al., 2000. *Vademecum ten behoeve van het opstellen van het nationaal veiligheidsplan en de zonale veiligheidsplannen voorzien in de wet op de geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus.* Vademecum Politiezones. Brussel: Politeia.

*Report to the Danish Parliament from the Minister of Transport on the Road Safety Commission's new objectives,* 15 December 2000.  
<http://www.trm.dk/eng/pub/safety.htm> (www).

Sartre 2, 1998. *The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety.* Part 1, Report on Principal Results. Leidschendam, SWOV.

SCHEERS, M. & VANLAAR, W, 2001. *Nuchtere discussie over alcoholcontroles.* Verslag van Workshop Verkeershandhaving. Verkeersspecialist, 81, pp. 15-19.

SCHEERS, M. *Snelheidshandhaving door middel van bemande en onbemande camera's in Vlaams-Brabant,* Project Ninoofsesteenweg, Ongevallenanalyse, maart 2001.

SCHEERS, M., VANLAAR, W. *Snelheidshandhaving door middel van bemande en onbemande camera's in Vlaams-Brabant*, Evaluatie van 1 jaar pilootproject Veilig door Tienen, 1 juni 2001.

SCHEERS, M., VERSTRAETE, A., *Drugtesting.*, Kluwer, Handboek Criminaliteitspreventie, afl. 10, juli 2000/87.

SCHEERS, M., VERSTRAETE, A., *Illegale drugs en verkeer. Invloed van drugs op de rijvaardigheid en aanzet tot preventie.*, Verkeersspecialist, 2000, nr. 67, p. 23-26.

SCHEERS, M.; VANSNICK, M., *Het belang van het strafrechtelijk beleid voor de verkeersveiligheid: pleidooi voor een efficiënte verkeershandhaving.*, BIVV, 1999, Discussion Paper 99-01, 23 p.

SCHEERS, M.; VLAMINCK, F. *Verkeershandhaving*, Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek.

SCHOON, Ing. C.C.; Wesemann, mr. P.; Roszbach, drs. R., 2000. Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP; samenvattend rapport. *De vaststelling van effecten, kosten en kosteneffectiviteit van maatregelen*. SWOV, D-2000-9.

SNRA, 2000. *Facts about the Swedish National Road Administration, Roads and Traffic 2000*. 32p., SNRA Information Department, Börlange.

SNRA, 2001. *Sectoral Report 2000*. Publicatie 2001:31E ISSN 1401-9612. Börlange.

SNRA, s.e. "Vision Zero" – from concept to action. Börlange.

SNRA, s.e. *All fatal accidents investigated: the SNRA's in-depth studies – vital data in road traffic safety work*. Börlange.

SNRA, s.e. *En route to Vision Zero: national project in Trollhättan (2000-2001)*. <http://www.nollvision.nu> (www).

Statistics Finland: general publications: Justice: *Criminality*. [http://www.stat.fi/index\\_en.html](http://www.stat.fi/index_en.html) (www).

SWOV: <http://www.swov.nl> (www).

The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012*. The Danish Ministry of Transport 2000.

The Ministry of Industry, Employment and Communications, 1999. *11-point programme for improving road traffic safety*. Stockholm, Sweden.

The Ministry of Transport and Communication, *Driving in Finland: Enforcement and penalties*. [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi) (www).

The Ministry of Transport and Communication, s.e. *Driving in Finland: Basic Rules for your safety*. [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi) (www).

The Ministry of Transport and Communication, s.e., *Adjust your speed to the conditions*. [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi) (www).

The Ministry of Transport and Communication, s.e., *Driving in Finland: Traffic accidents*. [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi) (www).

The Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

The Ministry of Transport and Communications Finland, s.e., 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

The Swedish Institute, 2000. *Fact sheet on Sweden: Road Safety in Sweden*, juni 2000.

TINGVALL, C. & Haworth, N., 1999. *Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility*. Paper presented to the 6<sup>th</sup> ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sept. 1999.

TINGVALL, C., *The Vision Zero* in: Von Holst, H., Nygren, A., Thord, R. (eds.), 1996. *Traffic Safety Communication and Health in the middle of the 1990's*. Stockholm, Springer Verlag.

TOIVONEN, S. & Niskanen, R., 1998. *Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on Safety Problems of Rural Roads*. Finnra, 17/1998.

TP 13718E, *STARS inter-jurisdictional feasibility study*, CGI Inc., 2000 (Draft).

TP 13719E, *STARS cost-benefit analysis*, Société de l'assurance automobile du Québec, 2001 (Draft).

Transport Canada, *STARS*, <http://www.tc.gc.ca/tdc/projects/road/j/9837.htm> (www).

Transport Canada: <http://www.tc.gc.ca/roadsafety> (www).

TRL: <http://www.trl.co.uk> (www).

VAN CAMP, B., Klijnen, E., *Een draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen*. Eindrapport in opdracht van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 29 augustus 2001.

VANLAAR, W. & Goossens, F., 2000. *Alcohol, illegale drugs en verkeersveiligheid. Een evaluatie van het wettelijk instrumentarium in het licht van een efficiënt politietoezicht*. Vigiles, 5, pp. 150-166.

VANLAAR, W., 1999. *Rijden onder invloed in België. Aanbevelingen ter ondersteuning van het effectief politietoezicht naar aanleiding van de aselechte alcoholcontrole, uitgevoerd in 1998*. Brussel, BIVV (discussion paper 99-05).

VANLAAR, W., 1999. *Rijden onder invloed in België. Aanbevelingen ter ondersteuning van het effectief politietoezicht naar aanleiding van de aselechte alcoholcontrole, uitgevoerd in 1998*. Brussel, BIVV (discussion paper 99-05).

VANLAAR, W., 2000. *De aselechte alcoholcontrole als vorm van politietoezicht*. De Politieofficier, 3, pp. 5-28.

VANLAAR, W., 2000. *Drink driving in Belgium*. In: ZVD (ed.) 4th International Conference "Global Safety". Proceedings Book. Bled, Slovenia, ZVD.

VANLAAR, W., 2001. *Alcohol, Illegal drugs and driving in Belgium. Using a decision tree as a tool for an efficient police enforcement strategy*. International Conference "Traffic on three continents", Moscow, VTI.

VANLAAR, W., 2001. *Driver Improvement courses in Belgium. An evaluation of the concept-efficiency by means of recidivism rates*. 7th International Congress "Driver Improvement", Salzburg, BAST.

VANLAAR, W., 2001. *Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Puntschattingen, standaardfouten, betrouwbaarheidsintervallen en designeffecten van een proportioneel gestratificeerde ééntraps-clustersteekproef*. Paper ingediend tot het behalen van de titel gediplomeerde in de gespecialiseerde studie 'Quantitative Analysis in the Social Science'. Academiejaar 2000-2001, Brussel, KUB.

VANLAAR, W., 2001. *Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Resultaten van het proefproject "gedragmeting snelheid"*. Brussel, BIVV (onderzoeksrapport).

VANLAAR, W., 2001. *Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Resultaten van het proefproject "gedragmeting snelheid"*. 19e Belgisch Wegencongres, Brussel, Belgische wegenvereniging.

VANLAAR, W., 2001. *Rijden onder invloed van alcohol in België. Resultaten van de tweede gedragmeting, uitgevoerd in 2000*. Brussel, BIVV (onderzoeksrapport).

VANLAAR, W., 2001. *Speeding Behaviour in Vlaams-Brabant*. FERSI Young Researchers Seminar, Copenhagen, FERSI.

VANLAAR, W., 2002. *Results of the Belgian Drink Driving Roadside Survey*. (paper to be presented at the international ICADTS-conference in Montreal).

Verkeerskunde, 2002. *Denemarken: volautomatische snelheidshandhaving in het land*. nummer 3, pagina 16, 2002.

Vianed, s.e. *Kerncijfers mobiliteit 2001*. [www.vianed.nl](http://www.vianed.nl) (www).

VISSERS, J., 2000. *Permanente Verkeers Educatie: De koers voor de periode 2000 t/m 2010*. – rapportnummer. TT00-3. Veenendaal, Traffic Test.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde, *Naar een verkeersveilig Vlaanderen*. Aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid, 28 februari 2002.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE – van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex – *betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan*, Vlaams parlement, Zitting 2001-2002, 7 februari 2002, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 1.

VTI: <http://www.vti.se> (www).



WEGMAN, Ir. F.C.M., 2001. Veilig, wat heet veilig: *SWOV visie op een nog veiliger wegverkeer*. SWOV, rapport R-2001-28.

WRAMBORG, P., 2001. *The new approach to traffic planning and street design – growth, account and implementation*. SNRA.

## **8. Afkortingen**

---

### **Algemeen :**

ABS : antilock remmen

Alcolock : alcohol ignition interlocks

BAC : bloedalcoholconcentratie

BiBeKo : binnen bebouwde kom

BIVV : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

BuBeKo : buiten bebouwde kom

DWTC : Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en culturele aangelegenheden

EuroNCAP : European New Car Assessment Programme

EuroRAP : Road Assessment Programme

GIS : Geografische Informatiesystemen

IRTAD : International Road Traffic and Accident Database

ISA : Intelligent Speed Adaptation

ITS : Intelligente Transportsystemen

NGO : niet-gouvernementele organisatie

### **Groot-Brittannië :**

ADI : approved driving instructors

BITER : Brits Instituut voor Verkeerseducatie

CAPT : Child Accident Prevention Trust

DSA : Driving Standards Agency

DTLR : Department for Transport, Local Government and the Regions

DETR: is huidig DTLR

GB : Groot-Brittannië

GBP : Britse pond

LTP : Lokale Transport Plannen

NATA : 'New Approach to Appraisal'

PSHE : personal, social and health educatie

TRL : Transport Research Laboratory

VAT : Value Added Tax

**Zweden :**

GNS : Group for National Society Co-operation

NTF : National Society for Road Safety

SEK : Zweedse kroon

SNRA : Swedish National Road Administration

VTI : Swedish National Road and Transport Research Institute

**Nederland :**

3VO : Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie

AVV : Adviesdienst Verkeer en Vervoer

BNOR : Bureau Nader Onderzoek Rijvaardigheid

BPM : Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen

BVOM : Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie

CBR : Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

CBS : Centraal Bureau Statistiek

CJIB : Centraal Justitieel Incasso Bureau

CROW : Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

EMA : Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer

GVVP : Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan te schrijven

HAGS : Handleiding Aanpak Gevaarlijke situaties

ICES : Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking

IPO : InterProvinciaal Overleg

KLPD : Korps Landelijke Politiediensten

LMR : landelijke medische registratie

MIT : Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

NVVB : Nationale Verkeers- en Vervoersberaad

NVVB : Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken

NVVP : Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

OM : Openbaar Ministerie

OVG : onderzoek verplaatsingsgedrag

POV : Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid

PROV : periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersonveiligheid

PVE : Permanente Verkeerseducatie

PVVP : Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen

RIS : Rijopleiding in stappen

ROV : Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid  
RVVP : Regionale Verkeers- en Vervoersplannen  
SVV-II : Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer  
SWOV : Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid  
VNG : Vereniging van Nederlandse Gemeenten  
VOC : verkeersongevallenconcentratie  
VVR : Verkeersveiligheidsverkenner in de regio

**Denemarken :**

DKK : Deense kroon

**Finland :**

FIM : Finse mark  
Finnra : Finnish Road Administration  
LAM : automatische verkeersmeetpunten

**Canada :**

ACCP : Association canadienne des chefs de police  
CAD : Canadese Dollar  
CCATM : Conseil canadien des administrations en transport motorisé  
CCS : Code canadien de sécurité  
PASC : Programme d'application sélective circulation  
PSIR : Strategisch Programma van Weginfrastructuur  
STARS : System for technological applications in road safety

## 9. Bijlagen

---

### 9.1. Contactpersonen

- **Groot-Brittannië :**

- Bill Hills, Road Safety Division, Department for Transport, Local Government and the Regions (DTLR)
- Ian Drummond, Road Safety Division, Department for Transport, Local Government and the Regions (DTLR)

- **Zweden :**

- Claes Tingvall, Head of the Road User Division, Swedish National Road Administration (SNRA)
- Thomas Lekander, Road User Division, SNRA

- **Nederland :**

- Lodewijk Lacroix, Beleidsmedewerker, afdeling Voertuig en Gedrag, Ministerie Verkeer en Waterstaat

- **Denemarken :**

- Anne Eriksson, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate

- **Finland :**

- Saara Toivonen, Finnish National Road Administration (Finnra)
- Auli Forsberg, Finnra

- **Canada :**

- Paul Gutoskie, Road Safety & Motor Vehicle Regulation Directorate, Transport Canada

## 9.2. Ingevulde vragenlijsten

### 1. Denemarken

ANNE ERIKSSON, Traffic Safety and Environment, Danish Road Directorate.

**HOW DO THE SAFEST COUNTRIES HANDLE THEIR ROAD SAFETY?  
QUESTIONNAIRE ON ROAD SAFETY POLICY  
IN THE SAFEST COUNTRIES**

*I have now tried to fill out this questionnaire. The National Police did a great job helping me with question 4 and the rest I answered. Of course, many of the questions could have been answered more thoroughly but I hope that if you need further information on specific issues you will contact me.*

*As the questionnaire was sent to me, I have answered after my own head, i. e. maybe someone else would have answered a little different. But I have tried as much as possible to keep to our National Programme, which you also refer to, and the rest is my own knowledge from working here in the Road Directorate and 10 years in a municipality.*

*Unfortunately, many (=almost all) documents which could have been used as a reference are in danish.*

#### GENERAL

##### 1. Road Safety Programme

a) **National Road Safety Programme 2001-2012** (Road Safety Commission)?

- Is the policy rather based on *spearheads or a vision* (e.g. 'Vision Zero' in Sweden), and can you specify it?

*The vision is "one accident is one too many" but basically the aim of the strategy is to reach the target of 40% reduction.*

- What *budget* is available to implement the programme and what is the budget resource?

*There has not been any money set aside for implementation, the actors are supposed to set money aside themselves from their budgets(i.e. the local road authorities, the police..)*

- Who are the primary responsables for the implementation?

*The main actors are the Ministry of Transport and the Ministry of Justice, the local road authorities, the police, the campaign organisations.*

- How is the *follow-up* of the realisation of the programme organised?

*The Road Safety Commission will be following the accident situation and if needed initiate new projects to improve the accident rate.*

b) Which **strategy** or combination of strategies is emphasized to reach the national policy goals?

*The 5 strategies are mentioned in the Programme, top page 6*

- c) What effective **measures** (based on the 62 initiatives of the Programme) are already undertaken?

*When I look at the list, most of the initiatives are not new, they are already a part of the work in DK, so one can actually say that they are almost all undertaken.*

- d) How is the national road safety policy **implemented at the regional level**?

- What are the regional *targets*?

*The targets are recommended to be the same as the national, 40% reduction. A lot of the counties have already implemented these goals in their investment plans.*

- How do the central and regional authorities *co-operate*?

*The Road Directorate cooperates with regional road authorities, the national Road Safety Council (campaigns, school programmes) cooperate with the regional safety councils.*

- Who are the primary *responsibles* for the regional implementation?

*The Counties (=amt, there are 14), the police districts.*

- What *budget* is available?

*They have their own budgets from income tax.*

- e) How is the national road safety policy **implemented at the local level**?

- What are the local *targets*?

*This is parallel to the regional level, 40% reduction.*

- How do the central, regional and local authorities *co-operate*?

*The Road directorate cooperates with local road authorities, the national Road Safety Council (campaigns, school programmes) cooperates with the local/regional safety councils.*

- Who are the primary *responsibles* for the local implementation?

*The municipalities, (=kommune, there are 275) and the police districts.*

- What *budget* is available?

*The municipalities have their own budgets from income tax and property tax.*

- f) What's the **role of the national authorities** in the road safety plan (e.g. directive, guiding)?

*There is no directive role in relation to road authorities. The role of the Road Directorate is guiding by supporting Pilot projects, issuing Road Standards (in cooperation with all road authorities) and developing methods for systematic accident reduction.*

*There might be in relation to police, this I do not know, as it is under another Ministry.*

*The National Road Safety Council also mostly offers cooperation, service and guiding.*

- g) To which extent do you think this policy is **applicable to other countries**, such as Belgium?

*Impossible for me to say as I know nothing of the political structure in Belgium.*

## **STRATEGIES: Education, Engineering, Enforcement (3 E's)**

### 2. Road Safety Education / Information

- a) Is there systematic planning of road safety **campaigns** in the country?

If yes, can you enumerate some?

*The national Road safety Council is responsible for planning of national campaigns, they have long term strategies, including speed campaigns, use of seat belt and alcohol. They work close to the police on coordination campaigns with control. Please refer to their home page: <http://www.rfsf.dk/1.asp?PageId=65&Menu=7&SubMenu=1&SubSubMenu=0>*

- b) Is there traffic (road safety) education in **primary schools** (ages 6-12)?

If yes, how is it implemented in the curriculum?

*Each school has a "traffic teacher", a teacher responsible for the coordination of traffic safety education. Small children are taught how to walk safely, and the police visit the classes, and the bigger kids are taught how to cycle safely. The police also does cycle checks at school, looking at brakes and lights.*

- c) Is there traffic (road safety) education in **secondary schools** (ages 12-18)?

If yes, how is it implemented in the curriculum?

*The cycle part is often continued. Secondary school in Denmark is after 9th grade, and in this age group (15-16 and up) there are some campaign activities where "traffic informers" visit the classes (people who have been handicapped after a traffic accident). Recently the National Road Safety Council launched a campaign aimed at the young (target group technical schools, age app. 16-24), called "SMS - Buddy with style" (my translation), see their home page: <http://www.stoddermedstil.dk/home/>*

### 3. Road Safety Engineering: Infrastructure / Technology

- a) How is the **road network** in your country organised, in terms of:

- Mode(s) of categorisation of the roads:

*The roads are categorized mainly after who is responsible (state roads, county roads, municipality roads). The road type can vary.*

- Percentage of the different categories (e.g. highways: x%):

*There are 1600 km state roads (many are motorways) 10000 km county roads (mostly regional highways and mostly rural) and 60000 km municipality roads (local roads in the country and almost all roads in towns and cities)*

- Background of the specific categorisation (e.g. in the Netherlands: categorisation based on speed-regulations as part of the 'Sustainable Safety' vision):

*This categorization is only referring to responsibility. If we look at road type, the motorways have 110km/h, the highways have speed limit of 80 km/h (opposite directions mostly on the same road, without separator) and in urban*



areas the general speed limit is 50 km/h. The design is according to Road Standards (see question 7) where speed is an important factor. In urban areas road classification based on goals for accessibility and mobility are important design factors.

- Reciprocal link with landuse: ?
- Design of the categories:

The different types, characterized mainly by speed limit, have different cross section and so on. This is defined in the Road Standards.

- Budgets:

The different road authorities use their own funds to construct and administer their roads.

b) How are **black-spots** defined and handled?

The strict definition is; a location where the registered number of accidents is higher than the expected number of accidents on the actual type of road section/intersection. The black spots are found by comparing the expected number of accidents (taking traffic flow and road type/intersection type in account) with the registered number of accidents. Each road authority is responsible for their own net work of roads.

c) Can you specify the reglementation in **residential and school areas**, in terms of:

There are national Road Standards with recommendations on how to plan and design roads and road networks for these types of areas, but these are not reglementations. There are signs which means restrictions, like zone speed limits, traffic calming zones or zones where cars have to yield to pedestrians.

Close to schools there are no specific conditions. There is a "law" on safe ways to school, which gives the municipalities the responsibility for the childrens way to school. School children (age 6 and up) should be able to walk/bicycle safely to school or the municipality will have to pay for public transport or supply other means of transport for the children.

- Types of residential areas:
- Conditions within residential areas:
- Conditions within school areas:

#### 4. Road Safety Enforcement / Legislation

a) Which **safety measures** are compulsory **in vehicles**? (and is the use compulsory?)

- Third brake light: Yes / No.....Yes
- Dead Angle Mirror: Yes / No.....Yes
- Motorcycle-helmets: Yes / No.....Yes
- Bicycle helmets: Yes / No.....No

b) Are there **fiscal measures** to stimulate the road safety?

- To discourage the purchase of heavy, high power vehicles?

Yes. Higher vehicle registration fee, higher environmental fee (payed regularly). Also Denmark has high taxes on gasoline.

- To promote other means of transport than the car (e.g. public transport, bicycle)

No

- To promote safety measures: airbags?.....YES

Child's seats?.....NO

Dead Angle Mirror?.....NO

Other: ...For new cars with ABS (Anti Blocking System brakes) there is a reduction when calculating tax.

- On what base is a car taxed (e.g. weight, power)?  
*In many ways - vehicle registration fee according to value, weight fee in relation to weight, environmental fee in relation to use of gasoline.*

**c)** Can you specify the **speed** regulation in your country?

*In urban areas (zone sign).....50 km/h.*

*Outside urban areas.....80 km/h*

*On motorway .....110 km/h.*

*Busses over 3500 kg Total weight.....80 km/h.*

*Lorries and busses over 3500 kg total weight w/trailer, on ordinary road outside urban areas.....70 km/h*

*Same on motorway.....80 km/h.*

*Regular car and delivery van w/ trailer, total weight over 3500*

*Kg, on ordinary road outside urban areas.....70 km/h*

*Same on motorway.....80 km/h*

*Furthermore there are special regulations for special vehicles such as big trucks, towing, tractors etc.*

- How is speed mainly controlled?  
*Police-Pilot, laser and radar + to a lesser extent by helicopter.*
- How many unmanned cameras are placed on the roads, and how many times do they flash yearly?  
*12 months pilot project ended in 010302. 3 cameras. App. 15000 speeding tickets sent out.*  
*Also a pilot project with mobile automatic speed control using vans is done permanent and is planned to cover all of Denmark, <http://www.ictct.org/workshops/00-Delhi/Agustautom.pdf> (or contact Larus Agustsson, lag@vd.dk)*
- Are there systematic speed controls by the police?  
*There is daily control by patrolling policemen + regular targeted controls.*
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
- How many tickets are processed yearly?  
*In 2000: 175.145, in 2001: 191.911*
- Are there special speed limits around schools?  
*No – there are school signs which just indicates Traffic law §41, "speed according to conditions".*

- What are the minimum and maximum money penalties for over-speeding?

*DKr. 500 – Dkr. 7000*

- When is the driving licence withdrawn?

*When speed is exceeded by more than 70 % and for some vehicles by more 40 %.*

d) Can you specify the '**drinking and driving**'-reglementation?

*Traffic Law § 53:*

*0,5 o/oo up to 1,20 o/oo is less severe offence, sentence can be suspended withdrawal of drivers licence and fine.*

*More than 1,20 o/oo is serious offence, sentence is withdrawal of drivers licence and fine.*

- What is the legal BAC (Blood Alcohol Concentration) limit?

*0,5 o/oo*

- How are police controls organised:

Special periods per year (e.g. New Year):

*Yes, regular targeted control + daily patrol. Also when accidents have occurred.*

Possible times in day (e.g. evening, morning, 24/24h):

*All day and night, focussed on evening and night time*

Frequency:

*Regularly.*

Choice of places (e.g. random):

*Random.*

Controls ((a)select):

*?*

- What is the objective and the subjective chance to be controlled?

*-*

- How many tickets are processed yearly?

*In 2000: 15.506, in 2001: 15.894.*

- What are the minimum and maximum money penalties for 'drinking and driving'?

*DKr. 4000 and up ~*

- When is the driving licence withdrawn?

*From above 1,20 o/oo.*

*Also under this limit if vehicle was conducted in a more hazardous way.*

e) How is **red light negation** enforced?

- What is the objective and the subjective chance to be controlled?

*--*

- How many tickets are processed yearly?  
?
  - What is the penalty?  
*From Dkr. 1000 to withdrawal of drivers licence, depending on seriousness.*
- f) How is the use of **illegal drugs** in traffic enforced?
- Do traffic police have the technical means to measure drugs? Yes / No  
*No. Can be measured by blood test.*
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled?  
-
  - What is the penalty?  
*Traffic Law § 54 – not able to conduct vehicle safely.  
Fine and, when more serious, prison up to 1 year.*
- g) How is **aggression** in traffic enforced?  
*By daily patrolling and Provida (video recording)*
- How are aggressors dealt with?  
?
  - What is the penalty?  
*Depends on the seriousness of the offence - fine/withdrawal of licence.*
- h) How is the use of **GSM** while driving enforced?  
*Traffic law § 55 a – prohibits use while driving.  
Controlled by daily patrol.*
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?  
-
  - How many tickets are processed yearly?  
*App. 5000*
  - What is the penalty?  
*Fine : Dkr. 500.*
- i) If wearing **seat-belts / child's seats** is compulsory, can you specify the legislation?  
*Traffic law § 80 – If the seat is equipped with safety belt it must be used.  
For children under 3 there should be special safety equipment. for children through 3 to 7 child's seats or other approved safety equipment can be used. Seat belt cushion can be used together with seat belt.*
- What is the objective and the subjective chance to be controlled on the wearing of seat-belts?  
-
  - What is the penalty for not wearing their seat-belt?  
*Fine Dkr. 500.*

- Average percentage of people who wear seat-belts :  
*Cars, front seats 84 %. back seat over 15 years 53 %. Delivery van 61 %.*
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled on the use of child's seats?
  - What is the penalty for not using a child's seat?  
*Fine : dkr. 500 to the driver for not controlling the use of seat belt/safety equipment for children under 15 years.*
  - Average percentage of people who use child's seats:  
*Not known.*
- j) If wearing **motorcycle-helmets** is compulsory, can you specify the legislation?  
*Traffic law § 81 – driver and passenger should use fixed helmets. The use of helmets by children passengers 8 through 15 is the responsibility of the driver.*
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - What is the penalty for not wearing their helmet?  
*Fine dkr. 500 – both driver and passenger.*
  - Average percentage of people who wear helmets:  
*Close to 100 %.*
- k) Are **traffic contraventions** processed **efficiently**? (can you specify differences between types of contraventions?)  
*All offences are being controlled by daily control and targeted control.*
- What's the mean length of the period between the contravention and the enforcement?  
*2 – 4 weeks, unless the accused denies and there has to be a trial which takes more time.*
  - Are all contraventions followed by an act of enforcement or is there a dismiss policy?  
*As a rule, yes. It is possible that charge is dismissed but this happens very seldom. It is possible to reduce fines if the accused is of limited means: for young under 18 fines are halved.*
  - Are there different methods of enforcement, adjusted to the contravention (e.g. rehabilitation courses)?  
*For drunk driving the sentence can be community service or rehabilitation program.*
  - How many contraventions are judicially processed yearly?
  - Do light and severe contraventions follow the same judicial route? (e.g. in the Netherlands light contraventions are depenalised and processed administratively)  
*Most cases can be handled administratively when the accused admits the contravention.*
  - Is the assimilation of traffic contraventions a centralized or decentralized responsibility?  
*Decentralized – responsibility of the Chief Constable.*

- l) Is **safe driving rewarded** sometimes (e.g. gifts at controls)?  
No.

## SPECIFIC

5. What are the top three road safety problems in your country and how does your government deal with them?

*The National programme names 4 focus areas (see page 31):*

- *Accidents involving speeding*
- *Accidents involving drink-driving*
- *Accidents involving cyclists*
- *Accidents involving road junctions*

*The measures used to deal with these focus areas are many: campaigns and control (for example Guardian Angels, where young girls stops young men from driving when drinking, see National programme, page 34), mobile automatic speed control (see question 4c) speed management, mainly within urban areas, black spot improvements etc.*

6. As to road safety, your country is considered one of the safest countries in Europe. In your opinion, what elements in the road safety policy contribute(d) the most to that?

*(Please, these are my own points of view, judging from my daily work. I don't think that we have an "official" point of view regarding this)*

- *Tradition for cooperation between stake holders, such as the police, road authorities, campaign organisations. As an example the Road Standards can be mentioned (see question 7).*
- *Strong democratic tradition where the right for everybody (including children and vulnerable road users) to move safely in public areas is important.*
- *As a society reaches the degree of development that we have in Denmark, the public demand on life quality improvement becomes an important political factor and the idea of risking your life (or the life of your children) when travelling in everyday traffic becomes less and less accepted.*

7. Do you think there are relevant issues in the road safety policy of your country that were not mentioned in this questionnaire?

*I think the local responsibility for traffic safety is important. Out of a total of 275 municipalities, at least 176 have adopted a local Traffic Safety Plan or other plan including traffic safety. Here the local measures are important and those have not been mentioned so much. Town planning, speed management, traffic calming contra traffic separation. Also the counties in Denmark take a lot of good local initiatives both when it comes to campaigns (where they are very creative) and physical measures.*

*I also wish to mention our Road Standards. They are developed in working committees, with members from the whole road sector. The idea is to supply the Road Sector with some useful tools for designing roads and road networks and the standards have a high focus on traffic safety. They are widely used and are available on Internet, [http://www.vejregler.dk/pls/vrdad//vr\\_frame.f\\_index](http://www.vejregler.dk/pls/vrdad//vr_frame.f_index), only in Danish.*

*The Danish system regarding Road Safety Audit could also be mentioned. It is a quality control system for road projects in the planning and design phase, and also on existing roads. The projects are audited by a certified road safety auditor who can point out conflict points where safety has to be improved. In this way, black spots are discovered before the construction.*

## 2. Finland

PETTERI KATAJISTO, Ministry of Transport and Communications.

<p style="text-align: center;"><b>HOW DO THE SAFEST COUNTRIES HANDLE THEIR ROAD SAFETY? QUESTIONNAIRE ON ROAD SAFETY POLICY IN THE SAFEST COUNTRIES</b></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*This research is conducted by the Belgian Road Safety Institute (IBSR), by order of the 'Consortium for the Policy Research Centre Traffic Safety (with increasing mobility)' that was recently implemented by the Flemish government in Belgium. The aim is to screen the road safety policy in the 'safest' countries in Europe and in Canada. Aside from a profound literature study we would like to complete the information by means of this questionnaire.*

*We are aware of the extent of it but we would like to stress that you can refer to other texts (articles, internet-links) as well. You can also exchange the questionnaire or parts of it in order to get the most accurate information from the most appropriate person.*

*We are looking forward to receiving this filled out (as much as possible) questionnaire before April the 15<sup>th</sup>.*

*Thank you very much for your co-operation.*

### GENERAL

#### 1. Road Safety Programme

- a) **Road Safety Program 2001-2005** (Ministry of Transport and Communication)
- Is the policy rather based on *spearheads* or a *vision* (e.g. 'Vision Zero' in Sweden)?

*This is my personal opinion, but I think that our policy is still based mostly on spearheads, even though we now have the vision quite similar to the Swedish vision zero. We have just started to work with the vision and the strategies for integrating the vision into our traffic safety work is still "under construction"*

- What *budget* is available to implement the programme and what is the budget resource?
- Who are the primary responsables for the implementation?

*MinTC (with the help of Consultative Committee on Road Safety) coordinates the implementation and the traffic safety work at the national level. Other primary responsables include FinnRA, Police, etc. (you can find the responsables for each measure in the Road Safety Plan 2001-2005).*

- How is the *follow-up* of the realisation of the programme organised?

*The Consultative Committee on Road Safety is responsible of the follow-up. It gathers information on the measures done by different organisations and draws up a follow-up report once a year.*

- Is there an *evaluation* procedure of the programme, and on which indicators (e.g. data on accidents, behaviour) is it based?

*There are not any special evaluation procedures, but we follow continuously the development of the traffic safety situation. A kind of evaluation of the programme is of course done together with the follow up at least once a year. There are also some research projects trying to develop safety indicators (based on behaviour etc.)*

- b) Which **strategy** or combination of strategies is emphasized to reach the national policy goals?

*I'm not sure if I've understood this question right, but safety is part of the national traffic policy. It can be in contradiction with certain other strategies and goals, and the real traffic policy and strategy is of course a compromise between different strategies (safety, environment, economy, efficiency etc.)*

- c) What effective **measures** (based on the Program 2001-2005) are already undertaken
- to increase the appreciation for road safety issues:

*The Road Administration has adopted improvement of safety as the primary goal for development of the main road network. A new kind of education programme for traffic and road planners has begun. Road safety audit has been further developed.*

- to curb the traffic growth:

*The Ministry of the Environment has started to draw up guidelines for sustainable traffic planning to the land use planners. Ministry of transport and communications has drawn up strategies for light traffic and public transport, and launched a R&D program for light traffic.*

- d) How is the national road safety policy **implemented at the regional level**?

- How do the central and regional authorities *co-operate*?

*The road districts of FinnRA implement those parts of the policy that the FinnRA is responsible for. The provincial state offices help the ministry of TC in implementing the policy, but their resources are insufficient at the moment. In every province there are regional traffic safety groups or committees that coordinate the work done at the regional level. All the primary responsables are represented in these groups. The Central organization for traffic safety in Finland (Liikenneturva) has its own regional offices that work with the road safety education and information issues.*

- Who are the primary *responsibles* for the regional implementation?

*See previous answer. (+ the police, of course)*

- What *budget* is available (allocation from the Government)?



e) How is the national road safety policy **implemented at the local level**?

- How do the central, regional and local authorities *co-operate*?

*Most of the municipalities have traffic safety groups that co-operate with the regional and local offices of the Road Administration, and Liikenneturva. Municipal or regional traffic safety plans are drawn up in co-operation with these actors. Quite often the provincial state offices are also represented. Since 1999 the Ministry of TC has allocated some money to about 10 selected municipalities per year for research & development projects concerning municipal traffic safety work.*

- Who are the primary *responsibles* for the local implementation?

*See previous answer. (+ the police)*

- What *budget* is available (allocation)?

f) What's the **role of the national authorities** in the road safety plan (e.g. directive, guiding)?

*A large part of the traffic safety work is done at local level. The national plan sets the targets and describes the primary problems and the strategies and spearheads to fight these problems. The role of national authorities is largest when it comes to legislative measures, guidelines for traffic planning, strategies for the development of road network etc, R&D activities etc...*

g) To which extent do you think this policy is **applicable to other countries**, such as Belgium?

*I think that structurally (vision-goals-strategy-package of measures) our policy is applicable to quite many countries, but of course the goals, measures and the implementation strategies must derive from the actual problems and conditions in that country in question.*

## **STRATEGIES: Education, Engineering, Enforcement**

### Road Safety Education / Information

- a. Is there systematic planning of road safety **campaigns** in the country?  
If yes, can you enumerate some?
- b. Is there traffic (road safety) education in **primary schools** (ages 6-12)?  
If yes, how is it implemented in the curriculum?
- c. Is there traffic (road safety) education in **secondary schools** (ages 12-18)?  
If yes, how is it implemented in the curriculum?

### 2. Road Safety Engineering: Infrastructure / Technology

- a. How is the **road network** in your country organised, in terms of:
  - Mode(s) of categorisation of the roads:
  - Percentage of the different categories (e.g. highways: x%):

- Background of the specific categorisation (e.g. in the Netherlands: categorisation based on speed-regulations as part of the 'Sustainable Safety' vision):
- Reciprocal link with landuse:
- Particular design of the categories:
- Budgets:

b. Can you specify the reglementation in **residential and school areas**, in terms of:

- Types of residential areas:
- Conditions within residential areas:
- Conditions within school areas:

### 3. Road Safety Enforcement / Legislation

a. Which **safety measures** are compulsory **in vehicles**? (use compulsory)

- Seat-belts in Buses: **No**
- Third brake light:
- Dead Angle Mirror:
- Bicycle helmets: **No**

b. Are there **fiscal measures** to stimulate the road safety?

- To discourage the purchase of heavy, high power vehicles?

*Not any special measures, but the level of taxation of the cars (the purchase of a car, not use of it) makes passenger cars quite expensive.*

- To promote other means of transport than the car (e.g. public transport, bicycle)?

*The government supports public transport financially. The level of fuel tax is also quite high, but I think that promoting other traffic means has not been the primary goal when deciding that level of tax...*

- To promote safety measures: airbags?  
Child's seats?  
Dead Angle Mirror?  
Other:

*Some given safety equipment in a car (ABS-brakes for example) leads to a discount in the insurance fees.*

- On what base is a car taxed (e.g. weight, power)?

*The amount of tax is based on the price of the car. In addition to that there is a annual tax of about 100 € per registered vehicle.*

**c. Speed:**

- How is speed mainly controlled?
- How many unmanned cameras are placed on the roads, and how many times do they flash yearly?
- Are there systematic speed controls by the police?
- What are the objective and the subjective chance to be controlled?

- How many tickets are processed yearly?
  - Are there special speed limits around schools?
  - When is the driving licence withdrawn?
- d. **'drinking and driving':**
- How are police controls organised:
    - Specific periods per year (e.g. New year):
    - Possible times in day (e.g. evening or 24/24h):
    - Frequency:
    - Choice of Places (random / steady):
    - Controls ((a)select):
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
  - When is the driving licence withdrawn?
- e. How is **red light negation** enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
    - i. What is the penalty?
- f. How is the use of **illegal drugs** in traffic enforced?
- i. Do traffic police have the technical means to measure drugs? Yes/No
    - What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - ii. What is the penalty?
- g. How is **aggression** in traffic enforced?
- i. How are aggressors dealt with?
  - ii. What is the penalty?
- h. Is the use of **GSM** while driving enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?

*The legislation banning the use of mobile phone without a hands-free –equipment while driving is just under discussion at the Parliament.*

- How many tickets are processed yearly?
  - What is the penalty?
- i. **seat-belts / child's seats:**
- What is the objective and the subjective chance to be controlled on the wearing of seat-belts?
  - What is the penalty for not wearing their seat-belt?
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled on the use of child's seats?
  - Average percentage of people who use child's seats:
- j. **motorcycle-helmets:**
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - What is the penalty for not wearing their helmet?
  - Average percentage of people who wear helmets:
- k. Are **traffic contraventions** processed **efficiently**? (can you specify differences between types of contraventions?)

- What's the mean length of the period between the contravention and the enforcement?
- Are all contraventions followed by an act of enforcement or is there a dismiss policy?
- Are there different methods of enforcement, adjusted to the contravention (e.g. rehabilitation courses)?
- How many contraventions are judicially processed yearly?
- Do light and severe contraventions follow the same judicial route? (e.g. the Netherlands: light contraventions are depenalised and processed administratively)
- Is the assimilation of traffic contraventions a centralized or decentralized responsibility?

I. Is **safe driving rewarded** sometimes?

### **SPECIFIC**

4. What are the top three road safety problems in your country and how does your government deal with them?
5. As to road safety, your country is considered one of the safest countries in Europe. In your opinion, what elements in the road safety policy contribute(d) the most to that?

*Goal-oriented and determined traffic safety work that started already in 1960's.*

First goal was set in 1974 (50 % less deaths in the end of the decade, the goal was met). National traffic safety plans have been drawn up since 1970's. The choice of measures has always been based on the real traffic safety problems and conditions.

*Traffic safety campaigning has also continued for decades already. Determined work that has lead to the safer road environment. Municipal traffic safety work has also been an important factor.*

6. Do you think there are relevant issues in the road safety policy of your country that were not mentioned in this questionnaire?

**HOW DO THE SAFEST COUNTRIES HANDLE THEIR ROAD SAFETY?  
QUESTIONNAIRE ON ROAD SAFETY POLICY  
IN THE SAFEST COUNTRIES**

*This research is conducted by the Belgian Road Safety Institute (IBSR), by order of the 'Consortium for the Policy Research Centre Traffic Safety (with increasing mobility)' that was recently implemented by the Flemish government in Belgium. The aim is to screen the road safety policy in the 'safest' countries in Europe and in Canada. Aside from a profound literature study we would like to complete the information by means of this questionnaire.*

*We are aware of the extent of it but we would like to stress that you can refer to other texts (articles, internet-links) as well. You can also exchange the questionnaire or parts of it in order to get the most accurate information from the most appropriate person.*

*We are looking forward to receiving this filled out (as much as possible) questionnaire before April the 15th.*

*Thank you very much for your co-operation.*

**GENERAL**

1. Road Safety Programme

- a. **Road Safety Program 2001-2005** (Ministry of Transport and Communication)
- Is the policy rather based on *spearheads or a vision* (e.g. 'Vision Zero' in Sweden)?
  - What *budget* is available to implement the programme and what is the budget resource?

*Neither the government nor the Ministry of Transport and Communications (MinTC) allocates the special resources for road safety investments or other road safety work. The administrative sector is obligated to take into account Government Resolution (GR) and Road Safety Programme (RSP) as widely as they are able with the normal expenditure. See GR plank 28 and 29, RSP page 48 and Finnish Road Administration (Finnra) internal publications (17/1998) pages 20, 21 and 22. Finnra's expenditure has been slightly reduced since 1996.*

- Who are the primary responsables for the implementation?
  - How is the *follow-up* of the realisation of the programme organised?
  - Is there an *evaluation* procedure of the programme, and on which indicators (e.g. data on accidents, behaviour) is it based?
- b. Which **strategy** or combination of strategies is emphasized to reach the national policy goals?

(See also Petteri Katajisto's answer) MinTC gives a traffic safety goal to Finnra in conjunction with the budget. For the last few years the goal has been an annual reduction of 50 accident resulting in personal injury and in addition a varying functional goal, for example Finnra had to develop the guidelines for speed limit system in built up areas in wide co-operation. MinTC discusses the annual goals with other bodies as well, for example with other ministries and County Administrative Boards (provincial state offices).

- c. What effective **measures** (based on the Program 2001-2005) are already undertaken

- to increase the appreciation for road safety issues:

(See also Petteri Katajisto's answer) Road safety has been accepted as the most important objective in creating Finnra's action line for investments on main roads until 2030. Road safety is also a very important issue in creating Finnra's action line for investments in town regions. The lowering of speed limits in built up areas – also in minor towns - has made progress since the guidelines for speed limits has been created.

- to curb the traffic growth:

- d. How is the national road safety policy **implemented at the regional level**?

- How do the central and regional authorities *co-operate*?
- Who are the primary *responsibles* for the regional implementation?
- What *budget* is available (allocation from the Government)?

See the answer 1 a.

- e. How is the national road safety policy **implemented at the local level**?

- How do the central, regional and local authorities *co-operate*?
- Who are the primary *responsibles* for the local implementation?
- What *budget* is available (allocation)?

See my answer 1 a above and also Petteri Katajisto's answer. The road safety plans for municipalities are made i co-operation between many bodies as Petteri Katajisto describes in his paper. In general, Finnra and municipalities provide in cooperation the financing for municipal road safety plans and both parts are liable for implementing the measures on their own road network. The other measures recommended in the plan (education, enforcement, etc.) are implemented by the parts responsible for the activities in question.

- f. What's the **role of the national authorities** in the road safety plan (e.g. directive, guiding)?

- g. To which extent do you think this policy is **applicable to other countries**, such as Belgium?

## **STRATEGIES: Education, Engineering, Enforcement**

### Road Safety Education / Information

- h. Is there systematic planning of road safety **campaigns** in the country?  
If yes, can you enumerate some?

- i. Is there traffic (road safety) education in **primary schools** (ages 6-12)?  
If yes, how is it implemented in the curriculum?
- j. Is there traffic (road safety) education in **secondary schools** (ages 12-18)?  
If yes, how is it implemented in the curriculum?

## 2. Road Safety Engineering: Infrastructure / Technology

*The detailed description of Finnish road network can be found in the report 17/1998 on the pages 12-15. Of course there have been some minor changes in road lengths and traffic volumes, speed limit system in built up areas, etc. but the picture widely is the same.*

- k. How is the **road network** in your country organised, in terms of:

- Mode(s) of categorisation of the roads:

*Finnish road network consists of*

- *public roads (Finnra's roads), about 79 000 km,*
- *private roads, about 280 000 km*
- *streets maintained by municipalities, about 20 000 km*

- Percentage of the different categories (e.g. highways: x%):

*Public roads are divided into groups as follows:*

- *class I main roads 8 574 km*
- *class II main roads 4 688*
- *regional highways 13 457*
- *connecting roads 51 340*

*The numbers mentioned above include*

- *motorways 590 km*
- *semi-motorways 158 km*

- Background of the specific categorisation (e.g. in the Netherlands: categorisation based on speed-regulations as part of the 'Sustainable Safety' vision):

### **See the report 17/1998 pages 12-13.**

*The speed limit system in built up areas has been changed by now. The general speed limit in built up areas still is 50 km/h if not any other speed limit is shown with speed limit mark. However, the present guidelines define lower speed limits (30-40 km/h) to the very large amount of streets and roads marked as built up areas. The speed limit system on rural roads is described in appendix 5.1 in the report 17/1998*

- Reciprocal link with landuse:

*Land use shortcomings can be found in the report 17/1998 on the pages 61 and 62. Connections between land use planning and transportation system planning can be found in the same report on the pages 63-66.*

*The legislation connected with land use planning has been renewed since 1998 – it now is guided by land use and building act. On the other hand, the government has set nation-wide goals for the planning of land use - on the other hand the regions and the municipalities can now more freely decide on their land use planning.*

- Particular design of the categories:

*Speed limit system: see the answers above.*

*The medium key figures on present different road types – see 17/1998 page 13*

*As I wrote above, road safety has been accepted as the most important objective in creating Finnra's action line for investments on main roads until 2030. The line will be specified in three road categories: built up areas marked with traffic signs, sparsely populated (statistical) build up areas, rural areas. Targets will be set for road width, sight distances/ overtaking countermeasures, cross section types, softening of road surroundings, countermeasures for vulnerable road users and private road intersections. New road types are recommended on heavily trafficked roads in order to prevent head-on-collisions.*

*IF YOU ARE INTERESTED IN PRESENT ROAD DESIGN STANDARDS IN DETALS, PLEASE ASK FOR MORE INFORMATION. In fact, I suggest that more important for road safety would be for example the countermeasures listed in 17/1998 on the pages 101 – 103 than road design standards.*

- Budgets:

*See my answer above*

- l. Can you specify the reglementation in **residential and school areas**, in terms of:

- Types of residential areas:
- Conditions within residential areas:
- Conditions within school areas:

*Sorry, I do not quite understand the question. If you could specify it I could try to find an expert and ask for information.*

### 3. Road Safety Enforcement / Legislation

- m. Which **safety measures** are compulsory **in vehicles**? (use compulsory)

- Seat-belts in Buses: Yes / No
- Third brake light: Yes / No
- Dead Angle Mirror: Yes / No
- Bicycle helmets: Yes / No

- n. Are there **fiscal measures** to stimulate the road safety?

- To discourage the purchase of heavy, high power vehicles?
- To promote other means of transport than the car (e.g. public transport, bicycle)?
- To promote safety measures: airbags?  
Child's seats?  
Dead Angle Mirror?  
Other:
- On what base is a car taxed (e.g. weight, power)?

- o. **Speed:**

- How is speed mainly controlled?
- How many unmanned cameras are placed on the roads, and how many times do they flash yearly?
- Are there systematic speed controls by the police?



- What are the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
  - Are there special speed limits around schools?
  - When is the driving licence withdrawn?
- p. **'drinking and driving':**
- How are police controls organised:
    - Specific periods per year (e.g. New year):
    - Possible times in day (e.g. evening or 24/24h):
    - Frequency:
    - Choice of Places (random / steady):
    - Controls ((a)select):
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
  - When is the driving licence withdrawn?
- q. How is **red light negation** enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
    - i. What is the penalty?
- r. How is the use of **illegal drugs** in traffic enforced?
- i. Do traffic police have the technical means to measure drugs? Yes / No
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - ii. What is the penalty?
- s. How is **aggression** in traffic enforced?
- i. How are aggressors dealt with?
  - ii. What is the penalty?
- t. Is the use of **GSM** while driving enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
    - i. What is the penalty?

*Ms. Maarit Porola asked me to transmit here a minor detail: The use of GMS while driving will be allowed also after 1.1. 2003 if the hands free equipment is in use in the car.*

- u. **seat-belts / child's seats:**
- What is the objective and the subjective chance to be controlled on the wearing of seat-belts?
  - What is the penalty for not wearing their seat-belt?
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled on the use of child's seats?
  - Average percentage of people who use child's seats:
- v. **motorcycle-helmets:**
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - What is the penalty for not wearing their helmet?
  - Average percentage of people who wear helmets:

- w. Are **traffic contraventions** processed **efficiently**? (can you specify differences between types of contraventions?)
- What's the mean length of the period between the contravention and the enforcement?
  - Are all contraventions followed by an act of enforcement or is there a dismiss policy?
  - Are there different methods of enforcement, adjusted to the contravention (e.g. rehabilitation courses)?
  - How many contraventions are judicially processed yearly?
  - Do light and severe contraventions follow the same judicial route? (e.g. the Netherlands: light contraventions are depenalised and processed administratively)
  - Is the assimilation of traffic contraventions a centralized or decentralized responsibility?
- x. Is **safe driving rewarded** sometimes?

## SPECIFIC

4. What are the top three road safety problems in your country and how does your government deal with them?
- *Head-on collisions (shortcomings on road types, fatigued and drunken driving, suicides, problems with winter maintenance, torn tyres, illness, etc.)*
  - *Vulnerable road users' accidents (inappropriate speed limit in connection of land use, poor road arrangement, darkness - lack of luminous tags, poor use of cyclists helmets, etc.)*
  - *Single accidents (inappropriate speed limits on lower road categories, drunken driving, over speeding, poor safety equipment of cars, etc.)*
5. As to road safety, your country is considered one of the safest countries in Europe. In your opinion, what elements in the road safety policy contribute(d) the most to that?
- *very strict safety goals, and at the moment also an ambitious vision*
  - *co-operation in road safety planning and implementation; participating of all administrative sectors, important voluntary organisations, science and research*
  - *thinking very widely what road safety concerns (land use, exposure for accidents, planning of traffic system, speed limit system, use of safety device - such as seat belts and helmets for motor-cyclists, enforcement of speeds and alcohol in traffic, improving of road arrangements, etc, etc)*
6. Do you think there are relevant issues in the road safety policy of your country that were not mentioned in this questionnaire?

POROLA MAARIT, Chief Superintendent, Police Finland.

## 7. Road Safety Enforcement / Legislation

### a) Which **safety measures** are compulsory **in vehicles**? (use compulsory)

- Seat-belts in Buses: *Yes, in long way buses registered after 28.9.2000.*
- Third brake light: *Yes, in passenger cars.*
- Dead Angle Mirror: *No.*
- Bicycle helmets: *No, but it is recommended.*

### b) **Speed:**

- How is speed mainly controlled?

*Speed is controlled by the police. Police uses radars or average speed meters*

- How many unmanned cameras are placed on the roads, and how many times do they flash yearly? The cameras cover 280 km and there are about 100 cameras.
- Are there systematic speed controls by the police? *Don't understand the question.*
- What are the objective and the subjective chance to be controlled? *Quite small.*
- How many tickets are processed yearly?

*It is not possible to get the statistics nationwide.*

- Are there special speed limits around schools?  
*Usually it is 10 – 20 km/h lower.*
- When is the driving licence withdrawn?
  1. *When the driver has seriously endangered traffic safety .*
  2. *When the driver has endangered traffic safety in a way that shows callousness (f.g. speeding about 38 km/h, depending from the environment)*
  3. *Drinking and driving.*
  4. *When the police has asked the driver to deliver a medical certificate and he hasn't.*
  5. *If the driver has received a ticket at least four times in a two year period or three times in one year period.*
  6. *If the driver has abroad been sentenced from drinking and driving*

### y. **'drinking and driving':**

- How are police controls organised:
  - Specific periods per year (e.g. New year):
  - Possible times in day (e.g. evening or 24/24h):
  - Frequency:
  - Choice of Places (random / steady):
  - Controls ((a)select):

*At any time during the year. Mornings, evenings, weekends, special holidays, any time. Usually about 30 min – 1 h in one place. We stop all coming drivers and they all will be tested (blow).*

- What is the objective and the subjective chance to be controlled?  
*Quite small.*

- How many tickets are processed yearly?  
*The police won't give the ticket, it will go to the court, about 21 900.*
  - When is the driving licence withdrawn?  
*The limit is 0,5.*
- z. How is **red light negation** enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?  
*Quite small.*
  - How many tickets are processed yearly?  
*It is not possible to get the statistics nationwide.*
- i. What is the penalty?  
*The penalty is from 8 to 22 dayfines. A dayfine is depending from what is your net salary in a month. Roughly said a dayfine is about 1 / 60 from your monthly net salary.*
- aa. How is the use of **illegal drugs** in traffic enforced?
- i. Do traffic police have the technical means to measure drugs? *No, not such which are practical and have lawful meaning.*
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?  
*Quite small.*
- ii. What is the penalty?  
*Fine or prison (maximum 2 years).*
- bb. How is **aggression** in traffic enforced?
- i. How are aggressors dealt with?  
*It isn't such a big problem. They will get a ticket from speeding or from something else, which shows they are risking the traffic safety.*
- What is the penalty?  
*Depending, but could be about 10 – 20 dayfines.*
- cc. Is the use of **GSM** while driving enforced?  
*It will become punishable 1.1.2003. The penalty will be about 100 euros.*
- dd. **seat-belts / child's seats:**
- What is the objective and the subjective chance to be controlled on the wearing of seat-belts?  
*Quite small.*
  - What is the penalty for not wearing their seat-belt?  
*35 euros.*
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled on the use of child's seats?  
*Quite small.*
  - **Average percentage of people who use child's seats:** *About 90 %.*

ee. **motorcycle-helmets:**

- What is the objective and the subjective chance to be controlled?  
*Quite big, because it is easily noticed.*
- What is the penalty for not wearing their helmet?  
*35 euros.*
- Average percentage of people who wear helmets : *99 %*

ff. Are **traffic contraventions** processed **efficiently**? (can you specify differences between types of contraventions?)

- What's the mean length of the period between the contravention and the enforcement? *Usually police will give the ticket immediately. If the crime is more serious it will go to the prosecutor and he will decide if he will take it to court. This will take time even from half a year to a year.*
- Are all contraventions followed by an act of enforcement or is there a dismiss policy? *The policeman is allowed to give a remark form minor contraventions. The prosecutor may also decide not to prosecute the court not to judge. You could say there is also a dismiss policy, but not in such big amounts.*
- Are there different methods of enforcement, adjusted to the contravention (e.g. rehabilitation courses)? *Yes, for drunkdrivers. It is a new one and still as an experiment.*
- How many contraventions are judicially processed yearly? *The police doesn't have the statistics, can't say.*
- Do light and severe contraventions follow the same judicial route? (e.g. the Netherlands: light contraventions are depenalised and processed administratively). *See the answer above.*
- Is the assimilation of traffic contraventions a centralized or decentralized responsibility?

gg. Is **safe driving rewarded** sometimes?

*Sometimes, but very rarely and locally.*



LEENA LUUKKANEN, Finnish National Road Administration. The Central Organization for Traffic Safety in Finland.

**HOW DO THE SAFEST COUNTRIES HANDLE THEIR ROAD SAFETY?  
QUESTIONNAIRE ON ROAD SAFETY POLICY  
IN THE SAFEST COUNTRIES**

*This research is conducted by the Belgian Road Safety Institute (IBSR), by order of the 'Consortium for the Policy Research Centre Traffic Safety (with increasing mobility)' that was recently implemented by the Flemish government in Belgium. The aim is to screen the road safety policy in the 'safest' countries in Europe and in Canada. Aside from a profound literature study we would like to complete the information by means of this questionnaire.*

*We are aware of the extent of it but we would like to stress that you can refer to other texts (articles, internet-links) as well. You can also exchange the questionnaire or parts of it in order to get the most accurate information from the most appropriate person.*

*We are looking forward to receiving this filled out (as much as possible) questionnaire before April the 15th.*

*Thank you very much for your co-operation.*

**GENERAL**

1. Road Safety Programme

- a) **Road Safety Program 2001-2005** (Ministry of Transport and Communication)
  - Is the policy rather based on *spearheads or a vision* (e.g. 'Vision Zero' in Sweden)?
  - What *budget* is available to implement the programme and what is the budget resource?
  - Who are the primary responsables for the implementation?
  - How is the *follow-up* of the realisation of the programme organised?
  - Is there an *evaluation* procedure of the programme, and on which indicators (e.g. data on accidents, behaviour) is it based?
- b) Which **strategy** or combination of strategies is emphasized to reach the national policy goals?
- c) What effective **measures** (based on the Program 2001-2005) are already undertaken
  - to increase the appreciation for road safety issues:
  - to curb the traffic growth:
- d) How is the national road safety policy **implemented at the regional level**?
  - How do the central and regional authorities *co-operate*?
  - Who are the primary *responsibles* for the regional implementation?
  - What *budget* is available (allocation from the Government)?

- e) How is the national road safety policy **implemented at the local level**?
  - How do the central, regional and local authorities *co-operate*?
  - Who are the primary *responsibles* for the local implementation?
  - What *budget* is available (allocation)?
- f) What's the **role of the national authorities** in the road safety plan (e.g. directive, guiding)?
- g) To which extent do you think this policy is **applicable to other countries**, such as Belgium?

## **STRATEGIES: Education, Engineering, Enforcement**

### 2. Road Safety Education / Information

- h) Is there systematic planning of road safety **campaigns** in the country?  
If yes, can you enumerate some?

#### *Campaigning in Finland*

*The Central Organization for Traffic Safety in Finland, Liikenneturva, has been campaigning under the theme Ajetaan Ihmisiksi ("Drive right" or "Behave in the traffic") for a year. It is a three year campaign aiming to improve the atmosphere in the traffic, raise conversation about traffic and chosen campaign themes, and to have an impact on the overall safety in traffic.*

*The main message is: If road users would follow the existing rules the number of killed in traffic would reduce by some twenty per year. The campaign idea is based on animals. Animal behaviour is not accepted in the traffic.*

*The themes of the campaign are:*

- *Compliance of red lights (car drivers)*
- *Pedestrians' use of reflectors*
- *Seat belt use in cars*
- *Use of bicycle helmets*
- *Vehicle intervals*
- *Tiredness*
- *Driving speeds*

*The posters of the campaign can be seen at Liikenneturva's Finnish web pages:  
<http://www.liikenneturva.fi/suomi/uutispoyta/Kampanjat/Ajetaanperussivu.htm>*

- i) Is there traffic (road safety) education in **primary schools** (ages 6-12)?  
If yes, how is it implemented in the curriculum?
- j) Is there traffic (road safety) education in **secondary schools** (ages 12-18)?  
If yes, how is it implemented in the curriculum?

**-> Document: Children's Traffic Safety in Finland.doc**

*->Toivonen & Niskanen 1998: Safety Problems of Rural Roads. Finnish internal publications 17/1998. (pages: 83-85)*



c) Road Safety Engineering: Infrastructure / Technology

- k) How is the **road network** in your country organised, in terms of:
- Mode(s) of categorisation of the roads:
  - Percentage of the different categories (e.g. highways: x%):
  - Background of the specific categorisation (e.g. in the Netherlands: categorisation based on speed-regulations as part of the 'Sustainable Safety' vision):
  - Reciprocal link with landuse:
  - Particular design of the categories:
  - Budgets:
- l) Can you specify the regulation in **residential and school areas**, in terms of:
- Types of residential areas:
  - Conditions within residential areas:
  - Conditions within school areas:

d) Road Safety Enforcement / Legislation

- m) Which **safety measures** are compulsory **in vehicles**? (use compulsory)
- Seat-belts in Buses: Yes / No
  - Third brake light: Yes / No
  - Dead Angle Mirror: Yes / No
  - Bicycle helmets: Yes / No
- n) Are there **fiscal measures** to stimulate the road safety?
- To discourage the purchase of heavy, high power vehicles?
  - To promote other means of transport than the car (e.g. public transport, bicycle)?
  - To promote safety measures: airbags?  
Child's seats?  
Dead Angle Mirror?  
Other:
  - On what base is a car taxed (e.g. weight, power)?

**o) Speed:**

- How is speed mainly controlled?
- How many unmanned cameras are placed on the roads, and how many times do they flash yearly?
- Are there systematic speed controls by the police?
- What are the objective and the subjective chance to be controlled?
- How many tickets are processed yearly?
- Are there special speed limits around schools?
- When is the driving licence withdrawn?

**p) 'drinking and driving':**

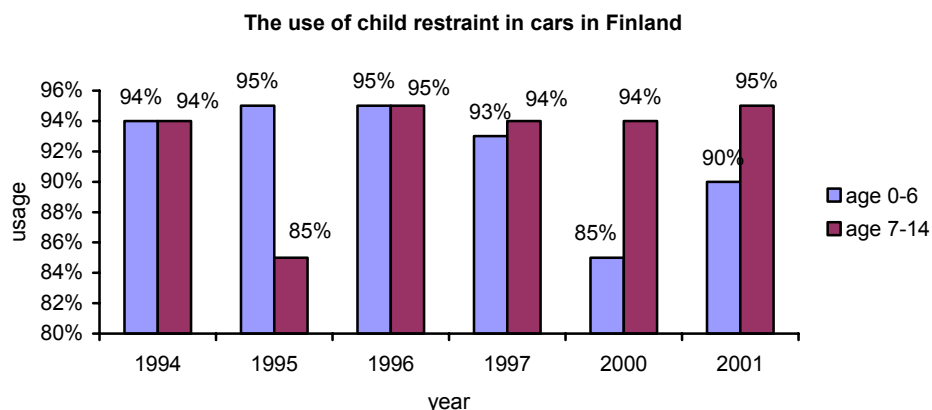
- How are police controls organised:  
Specific periods per year (e.g. New year):  
Possible times in day (e.g. evening or 24/24h):  
Frequency:  
Choice of Places (random / steady):

Controls ((a)select):

- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
  - When is the driving licence withdrawn?
- q) How is **red light negation** enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
  - i. What is the penalty?
- r) How is the use of **illegal drugs** in traffic enforced?
- i. Do traffic police have the technical means to measure drugs? Yes/No
  - What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - ii. What is the penalty?
- s) How is **aggression** in traffic enforced?
- i. How are aggressors dealt with?
  - ii. What is the penalty?
- t) Is the use of **GSM** while driving enforced?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
  - How many tickets are processed yearly?
  - i. What is the penalty?
- u) **seat-belts / child's seats:**

-> Document: *Englseurantalakana.pdf*

- What is the objective and the subjective chance to be controlled on the wearing of seat-belts?
- What is the penalty for not wearing their seat-belt?
- What is the objective and the subjective chance to be controlled on the use of child's seats?
- Average percentage of people who use child's seats:



v) **motorcycle-helmets:**

->Toivonen & Niskanen 1998: *Safety Problems of Rural Roads. Finnish Journal of Traffic Psychology 17/1998. (pages 48, 62)*

- What is the objective and the subjective chance to be controlled?
- What is the penalty for not wearing their helmet?
- Average percentage of people who wear helmets:

w) Are **traffic contraventions** processed **efficiently**? (can you specify differences between types of contraventions?)

- What's the mean length of the period between the contravention and the enforcement?
- Are all contraventions followed by an act of enforcement or is there a dismiss policy?
- Are there different methods of enforcement, adjusted to the contravention (e.g. rehabilitation courses)?
- How many contraventions are judicially processed yearly?
- Do light and severe contraventions follow the same judicial route? (e.g. the Netherlands: light contraventions are depenalised and processed administratively)
- Is the assimilation of traffic contraventions a centralized or decentralized responsibility?

x) Is **safe driving rewarded** sometimes?

**SPECIFIC**

- e) What are the top three road safety problems in your country and how does your government deal with them?
- f) As to road safety, your country is considered one of the safest countries in Europe. In your opinion, what elements in the road safety policy contribute(d) the most to that?
- g) Do you think there are relevant issues in the road safety policy of your country that were not mentioned in this questionnaire?

MINNA HUOPALAINEN, Planning Officer, Liikenneturva, The Central Organization for Traffic Safety in Finland.

## Children's Traffic Safety in Finland

### General aspects

- children under the age of seven

In Finland traffic safety education is seen as a **life-long process** that encompasses all members of the community from babies to grandparents. For young children under the age of seven parents have a central role in traffic education. **It is important that families receive relevant information in those phases of life that require new information and adjustment.** Families with children have such needs especially relating to transporting a new-born in the car safely and practising going to school along a safe route with first graders. In Finland school starts at the age of seven. Parents in Finland receive safety information in three different phases: info on how to safely transport the child, provided along maternity care supplies before the child is born; info on how the child can start to move independently, provided during the four-year check-up at the child health centre and info on how to practise going to school, during the registration for school.

Even though the role of the parents in children's traffic education is clearly a key issue, the education and instruction work conducted in the fields of day care and health care, is very important as well. In the curriculum for the preschool children (in the age of six) traffic education is **mandatory** (Esipetuksen opetussuunnitelman perusteet 2000, Opetushallitus 2000).

Normally traffic education in day care centres is linked to their normal activities for example when walking to the library etc. Traffic issues are also dealt with discussions, plays and songs. Liikenneturva produces materials for this purpose.

### General aspects

- children from the age of 7 to the age of 15

**Traffic education is mandatory and included in the national curriculum (Peruskoulun opetussuunnitelman perusteet 1994, Opetushallitus 1994).** Traffic education is addressed in relation to physical education and environmental studies. In addition, traffic education can be chosen as an elective topic, to be implemented in co-operation with several different subjects. The ground work for the national curriculum is presently being reformed. It is a goal, as well as a challenge, to strengthen the position of traffic education, especially by making full use of a new subject, health studies.

Even though the national curriculum obligates schools to include traffic education in their own teaching plans, there are **great differences between schools in practical implementation.** There is no minimum amount of lessons for traffic education mentioned in the curriculum.

Efforts have been made in Finland in order **to improve the traffic environment for school children.** Children's views about danger spots along their school route have been mapped out. The discovered trouble spots have been reported to the technical sector of the municipality. Passing safely through tricky areas has been addressed in the school

teaching. "Secure Child's School Route" i.e. "Turvaa lapsen koulutie" **campaign material** was sent to all schools about a year ago. At the same time, the posters relating to the campaign were very visible alongside streets all over the country for a period of two weeks. The aim of the campaign was, in part, to make drivers focus their attention more on the children's safe passage to school.

On the Liikenneturva website, [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi), there is **a new service portal** relating to traffic, "**Traffic education toolbox for teachers**". The site has plenty of information and exercises that can be printed out freely and copied for teaching use. The site features the ground rules for pedestrians, bicycle users and moped users, traffic signs, tips for drawing out teaching plans, forms for mapping out danger spots, knowledge tests and a compute programme for students.

Liikenneturva, The Central Organization for Traffic safety in Finland, produces materials for schools. Liikenneturva sends some materials free of charge to schools and some materials schools can order for a cost price.

In Finland we try **to include the traffic education in the normal work of various municipal administrative units**. The work of parents, day care centres, health care centres and schools is the main channel for traffic education.

## **7. Canada**

Vragenlijst niet teruggestuurd.

### **7.3. Tabellen**

De tabellen zijn weergegeven van pagina 125 tot 211.

### **7.4. Bijlagenbundel**

#### **Groot-Brittannië**

1. Department of the Environment, Transport and the Regions (DTLR), Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010.
2. DTLR, Implementation Progress Reports.

#### **Zweden**

1. Swedish National Road Administration (SNRA), Sectoral Report 2000.
2. SNRA, "Vision Zero" - from concept to action.
3. STRADA : The way to improve Traffic Accident Data.
4. En route to vision zero: National project in Trollhättan.

#### **Nederland**

1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan.
2. Samen voor de veiligheid: Duurzaam Veilig, de tweede fase.
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, NVVP-monitor.
4. ROF Friesland, Werkplan Verkeersveiligheid 2001-2003.
5. POV Brabant, Activiteitenplan 2001.

#### **Denemarken**

1. The Danish Road Safety Commission, Every Accident is One Too Many: Towards new objectives 2001-2012.

#### **Finland**

1. Ministry of Transport and Communications, Road Safety Programme 2001-2005.
2. Finnish National Road Administration (Finnra), Road Safety Program 2005.

#### **Canada**

1. Transport Canada, Road Safety Vision 2001.
2. Québec, Politique de Sécurité dans les transports 2001-2005: Volet Routier.

# 1. Groot-Britannië

---

## 1.1. Nationaal niveau

### 1.1.1. Inleiding

<sup>223</sup>Groot-Brittannië (GB) is na Zweden het meest verkeersveilige land in Europa. In 1987 stelde de regering als doelstelling het aantal verkeersslachtoffers te reduceren met één derde tegen het jaar 2000. Met een 39% vermindering van het aantal verkeersdoden en een 45% vermindering van het aantal zwaar gewonden in 2000 was deze doelstelling bereikt. In 'Tomorrow's roads: safer for everyone' (2000) beschrijft het <sup>224</sup>Department of Transport, Local Government and the Regions (DTLR) de nationale verkeersveiligheidsstrategie en de doelstellingen voor 2010. Specifieke aandacht gaat daarbij naar een bepaalde groep voetgangers, namelijk kinderen. In 1997 stierven 1,21 jonge voetgangers (0-14 jaar) op 100.000 in Groot-Brittannië. Dit is één van de hoogste cijfers in Europa. Tevens wordt de nadruk gelegd op de samenwerking tussen de verschillende partners op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Het nationaal plan is gedetailleerd en verder ontwikkeld in regionale/lokale plannen.

De regering van het GB is onder meer verantwoordelijk voor de nationale snelheidslimieten, rijtraining en -test en voertuigveiligheid. De Schotse Ministers en de National Assembly for Wales zijn samen met de Britse regering verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in Schotland en Wales. Afhankelijk van de rollen en verantwoordelijkheden zorgen de regering dan wel de overgedragen administraties voor de implementatie van bepaalde maatregelen. Noord-Ierland heeft een eigen verkeersveiligheidsstrategie.

### 1.1.2. Detail

#### 1.1.2.1. Doelstellingen

<sup>225</sup>De vooropgestelde doelstellingen voor 2010 in 'Tomorrow's roads: safer for everyone' betreffen, vergeleken met het gemiddelde van 1994-1998:

- 40% minder verkeersdoden of zwaargewonden
- 50% minder dode of zwaar gewonde kinderen (<16jaar)
- 10% minder lichtgewonden (uitgedrukt in aantal lichtgewonden/100 miljoen voertuigkilometers)

---

<sup>223</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of the Environment, Transport and the Regions.

<sup>224</sup> DETR is hetzelfde als DTLR: Department of Transport, Local Government and Regions.

<sup>225</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of the Environment, Transport and the Regions.

### 1.1.2.2. Strategie

De regering wil de verkeersveiligheid verbeteren door in te spelen op 10 hoofdthema's of speerpunten:

- Veiliger voor kinderen
- Veiliger voor bestuurders – training en testing
- Veiliger voor bestuurders – drank, drugs en slaperigheid
- Veiligere infrastructuur
- Veiligere snelheden
- Veiligere voertuigen
- Veiligere motorfietsen
- Veiligere voetgangers, fietsers and paardrijders
- Betere wetgeving en handhaving
- Promoten van veiliger weggebruik

Per thema wordt een actieplan voorgelegd met een aantal aanbevelingen.

#### Education

- **Campagnes:**

De regering wil effectieve campagnes ontwikkelen waarbij vooral aandacht gaat naar snelheid, kinderen, drinken-rijden en vermoeidheid. Het THINK! project baseert zich op verkeersveiligheidsthema's en omvat verschillende themagerichte campagnes. Voor het jaar 2002 is een hele publiciteitskalender uitgestippeld met THINK!-campagnes, waarbij steeds gebruik gemaakt wordt van verschillende mediakanalen zoals televisie, radio, pers, posters.

Voorbeelden van campagnes:

- Don't drink and drive
- Switch off your phone
- There's a killer on the loose
- Slow down
- Stop, look and listen

- <sup>226</sup>**Verkeersveiligheidsopvoeding:**

Verkeerseducatie is een lokale verantwoordelijkheid. In sommige gemeenten is verkeersveiligheid (basiselementen) geïmplementeerd in het curriculum van het leergebied PSHE (persoonlijke, sociale en gezondheidseducatie) voor kinderen van 5 tot 11. Voor 11- tot 14-jarigen ligt de nadruk op het leren herkennen en omgaan met risico's en het maken van 'veilige' keuzes.

---

<sup>226</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010: Safer for children. Department of the Environment, Transport and the Regions.



In het nationaal actieplan worden hierbinnen vier belangrijke fasen onderscheiden:

- Baby's en heel jonge kinderen: adviesverlening aan verzorgers in verband met veiligheid in wagens en veilig rijgedrag: Via het project 'One step ahead' werden 4 tijdschriften uitgegeven met allerlei informatie en tips (TRL-Transport Research Laboratory en CAPT).
- Lager onderwijs: voetgangerstraining, fietstraining, ouders waarschuwen voor risico's bij fietsen in bepaalde verkeerssituaties
- Oudere kinderen: verkeersveiligheidsinformatie geven wanneer zij van school veranderen en langer alleen onderweg zijn
- Tieners: adviesverlening bij meer onafhankelijke mobiliteit

Het Brits Instituut voor Verkeerseducatie (BITER) beschikt over een databestand van onderwijsbronnen. Het databestand van de verkeersveiligheid (ROSALIND) geeft een overzicht van meer dan 1.400 video's, boeken en andere hulpmiddelen voor verkeersopvoeding.

- **Rijopleiding:**

<sup>227</sup>De DSA (Driving Standards Agency), een uitvoerend bureau van het DTLR, is verantwoordelijk voor het afnemen van het praktisch en theoretisch rijexamen en doet inspanningen om de rijtrainingsstandaarden te verhogen. <sup>228</sup>De minimum leeftijden om te rijden op de Britse wegen bedragen 16 voor bromfietsen, 17 voor personenwagens en 21 voor grotere voertuigen als bussen en vrachtwagens. Om met de wagen te leren rijden zijn er twee mogelijkheden:

- Theoretische en praktische training in een rijsschool
- Theoretische en praktische training met een niet-professionele instructeur:
  - o Student: voorlopig rijbewijs aanvragen bij de Driver and Vehicle Licensing Agency Swansea
  - o Instructeur: minstens 3 jaar rijbewijs B, minstens 21 jaar
  - o Verboden aanhangwagen te trekken
  - o Verboden op snelwegen te rijden
  - o Dubbele remmen zijn niet verplicht
  - o Enkel geregistreerde ADI (approved driving instructors) of houders van een trainingslicentie mogen geld vragen voor rijtraining

In beide systemen is de L-plaat verplicht. Er is geen verplicht minimum aantal lessen. <sup>229</sup>Uit onderzoek blijkt dat 98% van de kandidaat bestuurders (rijbewijs B) professionele rijlessen volgen, met een gemiddelde van 31uur. 65% daarvan oefent daarnaast nog gemiddeld 24 uur. Het gemiddelde nationale slagingspercentage bedraagt 47%. <sup>230</sup>Naast de praktische rijtest wordt eveneens

---

<sup>227</sup> Site van DSA: <http://www.dsa.gov.uk/>

<sup>228</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

<sup>229</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. Changes to the practical driving test. Department of the Environment, Transport and the Regions.

<sup>230</sup> DTLR: *Introducing a more structured approach to learning to drive: a consultation document*. Maart 2002.

een computergestuurde theoretische test (40 minuten, 35 vragen) afgenomen met 800 mogelijke vragen.<sup>231</sup> Het slagingspercentage voor deze test is 63%.

Sinds 2002 is deze test aangevuld met meer 'verantwoordelijk rijgedrag'-vragen en een risico-perceptie-test. Het praktisch rijexamen duurt 40 minuten en wordt voorafgegaan door een oogtest.<sup>232</sup> Sinds mei 1999 is de praktische test aangepast naar aanleiding van een onderzoeksproject van de TRL. Zo is de test verlengd met 7 minuten en wordt er ook op hogere snelheidswegen gereden. Een 10-tal minuten wordt gespendeerd aan de manoeuvres. Het testen van de noodstop en het achteruit rijden wordt vervangen door meer 'vrij' rijden. Vanaf 16 lichte fouten of 1 zware fout faalt men. Na de test ontvangen de kandidaat-bestuurders een geschreven uitleg van het testrapport. Jaarlijks worden ongeveer 1,2 miljoen praktische examens afgelegd, en minder dan de helft slaagt de eerste keer.

<sup>233</sup> Na het slagen in beide testen kan de student het rijbewijs gaan ophalen maar hij/zij blijft onderworpen aan een rijbewijssysteem op proeftijd<sup>234</sup> waarbij gedurende 2 jaar strafpunten gekregen kunnen worden. Bij overschrijding van 6 strafpunten wordt het rijbewijs ingetrokken. De betrokkene wordt dan weer 'kandidaat bestuurder', moet opnieuw een voorlopig rijbewijs aanvragen en de theorie- en praktijktest afleggen.

Personen die reeds meer dan 2 jaar een rijbewijs hebben, wordt vanaf 12 punten of meer gediskwalificeerd.

Alvorens met een brom- of motorfiets te mogen rijden, moet men 1 dag een verplichte basistraining volgen.

Het nationaal actieplan richt zich in het kader van de rijopleiding op volgende punten:

- Attitudes van jongeren t.o.v. verkeersveiligheid en veilig rijden
- Meer gestructureerde aanpak van leren rijden: belang van een bredere rijervaring alvorens de test af te leggen.
- Niveau van de training verhogen.
- Rijtest verbeteren.
- Focus op directe post-test periode van nieuwe bestuurders.

---

<sup>231</sup> DTLR: *Introducing a more structured approach to learning to drive: a consultation document*. Maart 2002.

<sup>232</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. Proceedings of the Novice Drivers Conference. Department of the Environment, Transport and the Regions.

<sup>233</sup> Site van DSA: <http://www.dsa.gov.uk/>

<sup>234</sup> o.b.v. de 'New Drivers Act' (1997)

## DOELSTELLINGEN<sup>235</sup>:

- Verkeersopvoeding en -educatie:
  - Uitbouw van *praktische voetgangerstraining* voor kinderen door vrijwilligers: het DETR biedt hiervoor een video en een handboek aan.
  - Promoten van verkeers(veiligheids)training aan kinderen in overbevolkte stedelijke gebieden (hoog risico).
  - Secundaire scholen worden aangemoedigd de verkeersveiligheid in hun onderwijscurriculum op te nemen: biedt context waarbinnen besluitvormings-, taal- en luistervaardigheden aangeleerd worden naast persoonlijke verantwoordelijkheid (helmgebruik, zebepad) en verantwoordelijkheid naar andere weggebruikers.
  - Publicatie van goede praktische richtlijnen ('Good practical guidelines') voor primaire en secundaire scholen over effectieve verkeersveiligheidseducatie.
  - Virtuele verkeersveiligheidsstraining: evaluatie van een onderzoeksproject
- Rijopleiding:
  - De DSA heeft voor *15 tot 17-jarigen* (pre-drivers) een educatiepakket uitgegeven en stuurt rijexaminatoren naar scholen om uitleg te geven over rijtraining, de rijtest en verantwoordelijk rijgedrag (15- tot 17-jarigen). De regering wil dit aanbod uitbreiden.
  - Duidelijke standaarden van welk rijgedrag geleerd moet worden: de regering biedt een vrijwillig *trainingslogboek* aan voor kandidaat-bestuurders (vaardigheden, vooruitgang, oefeningen, speciale rijomstandigheden). Het is de bedoeling het gebruik ervan op termijn te verplichten.
  - Ontwikkeling van logboeken voor verschillende soorten rijbewijzen.
  - Rijtraining uitbreiden met *nachtrijden*
  - Updating kwalificatiecriteria en supervisie van *rij-instructeurs*.
  - Nieuwe bestuurders (gedurende het eerste jaar): vrijwillig gebruik van de *P-plaat* (probationary) aanmoedigen en op langere termijn verplicht gebruik.
  - Uitbouw van cursussen '*Gevorderd Leren*': DSA en partners zorgen voor de registratie van organisaties en specialist-instructeurs.
  - *Ouderen*: informatie en advies over opfriscursussen.

## Engineering

- **Infrastructuur:**
  - Het uitgangspunt is dat een goede wegconstructie het risico op ongevallen vermindert. Over de jaren heen hebben ingenieurs verschillende maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid: wegmarkeringen, belichting, borden, zebapaden, drempels en vluchteilandjes. De professionele aanpak van veiligheidsplanning is aan het veranderen van de aanpassing van ongeval-'hot spots' naar de integrale aanpak van de omgeving.

---

<sup>235</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of the Environment, Transport and the Regions.

- De 'Highways Agency' is verantwoordelijk voor de infrastructuur op snel- en hoofdwegen, wordt driejaarlijks gesubsidieerd door het Rijk en heeft een veiligheidsplan opgesteld met als doelstelling één derde minder doden en zwaar gewonden op het nationale wegennet.
- Het DETR heeft een praktische gids uitgegeven waarin de infrastructurele aanpak van verschillende types wegen behandeld wordt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen landelijke (met dorpen, autowegen, 2X2 wegen en 1X1 wegen) en stedelijke wegen (met hoofdbanen, centrum en residentiële banen). Per wegtype worden de knelpunten en de mogelijke infrastructurele aanpak weergegeven<sup>236</sup>.
- De wegbehandeling is afhankelijk van de categorie:
  - o Categorisering: stedelijke en plattelandswegen
  - o Stedelijke wegen: hoofdbanen (kruispunten, verbindingswegen), stadscentra, residentiële banen
  - o Plattelandswegen: gemeenten, autosnelwegen, 2X2 weg (kruispunten, verbindingswegen), grote 1X1 weg (kruispunten, verbindingswegen) en kleine 1X1 weg (kruispunten, verbindingswegen)

Meer dan 68% van de ongevallen vindt plaats op stedelijke wegen. Beperkt men zich tot het aantal doden en zwaar gewonden, dan komt dit percentage op 59,1%.

- In de stedelijke gebieden worden verschillende maatregelen aangewend om het aantal ongevallen te reduceren (stedelijk veiligheidsmanagement):
  - o Verkeersvertraging (drempels, verhogingen, etc.)
  - o Infrastructurele botspreventie op zwarte punten
  - o 20 mph-zones (infrastructurele snelheidsvertraging: drempels, heuvels, etc.)
  - o handhaving: snelheidscamera's
  - o voetgangers: vluchtheuvels, centrale eilanden, railings, etc.
  - o fietserschema's
  - o wegconstructie: rotondes
  - o antislip wegoppervlak
  - o bebording, wegmarkering

- **Technologie:**

Eén van de hoofddoelstellingen van de regering is het veiliger maken van voertuigen. Recente ontwikkelingen (computerondersteund voertuigontwerp, betere materialen en ontwerpen, geavanceerde technieken zoals airbags, meer gesofistikeerde ophangings- en remsystemen, antilock remmen (ABS) en verbeterde bandenconstructie) droegen hier reeds in aanzienlijke mate toe bij.

---

<sup>236</sup> Site van DETR

## DOELSTELLINGEN<sup>237</sup>:

- Schoolomgeving:
  - Ontwikkeling en implementatie van kindvriendelijke gebieden rond scholen en in residentiële settings
  - Scholen moeten in samenwerking met de School Travel Advisory Group<sup>238</sup> 'School Travel Plans' ontwikkelen. De bedoeling is het traject naar school veiliger en de kinderen minder wagenafhankelijk te maken. Inhoudelijk: betere wandel- en fietsfaciliteiten, aanpassing van schooluren, beter en gemakkelijker busvervoer, verkeersmanagement-initiatieven, De DETR subsidieerde reeds verschillende plannen.
  - Meer werkuren voor de begeleiders op oversteekplaatsen aan scholen
  - Lokale autoriteiten worden gevraagd 'Child Road Safety Audits' te organiseren, geadviseerd door de Road Safety Advisory Panel.
  - Aanmoedigen van lokale 'Home Zone' projecten in residentiële gebieden (cfr. Woonerven, Nederland): prioriteit aan voetgangers en fietsers. GB wil dit inlassen in de wetgeving. Momenteel loopt een 3 jaar durend pilootproject in 9 lokale schema's.
  
- Highway Agency:
  - Betere wegontwerpen: o.a. stop- en rustplaatsen
  - Promoten van fietsersveiligheid
  - Meer voetpaden, verkeersvertragingsschema's voor gemeenten
  - Verbetering wegomgeving voor motorfietsers
  - Samenwerking voor veiliger schoolroutes
  - Samenwerking met steungroepen: faciliteiten voor personen met verminderde mobiliteit
  - Minimaliseren van botseffect
  
- Wegontwerp en constructie:

<sup>239</sup>Een wegenhiërarchie moet ontwikkeld worden o.b.v. snelheidsmanagement. Het DTLR stelt 3 type wegen voor buiten de autosnelwegen:

- Type A: belangrijke nationale of regionale wegen, prioritair voor veilige en efficiënte beweging van voertuigen. De huidige snelheidslimieten kunnen hier behouden worden.
- Type B: gemengd gebruik, voornamelijk gemotoriseerd verkeer met gelimiteerd aantal kwetsbare weggebruikers (fysieke separatie) en occasioneel bereik van gebouwen. Hier zou een lagere snelheidslimiet beter zijn: maximum 50 mph en 30 mph in gemeenten. Aanpassing van de verbindingpunten.
- Niet geclassificeerde wegen: lokale wegen, prioritair voor het bereik van gebouwen, voornamelijk door gemeenten en waar kwetsbare

---

<sup>237</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010: Safer for children. Department of the Environment, Transport and the Regions.

<sup>238</sup> STAG opgericht door de regering in 1998. Deze groep onderzoekt en adviseert over de veiligheid van schoolroutes. De leden komen uit verschillende geledingen: van ouders en leerkrachten tot verkeersveiligheidsexperts, lokale autoriteiten, vertegenwoordigers van het DETR en van de regio's.

<sup>239</sup> Site van DTLR: Development of a Rural Road Hierarchy for Speed Management.

weggebruikers zijn. Hier kunnen de maximale snelheden 40 mph en 30 mph of minder in de gemeenten bedragen.

- **Technologie:**
  - Zijdelingse en frontale crashbescherming in wagens
  - Frontaal ontwerp van wagen aanpassen (betere botscapaciteit, veiliger voor voetgangers)
  - Front underrun guards
  - Betere remsystemen: verplichting van anti-lock remmen (ABS) bij zware voertuigen.
  - Verdere uitbouw van de Euro NCAP-testen (New Car Assessment Programme) (crash testing)
  - Onderzoek: intelligente gordels en airbags, voertuig-compatibiliteitsmaatregelen (kleine vs. grote voertuigen in crash), voertuigradar, ISA

## **Enforcement**

- **Veiligheidsmaatregelen:**

- <sup>240</sup>In 1999 droeg 88% van de bestuurders, 92% van de passagiers vooraan en 71% van de passagiers achteraan een gordel op de stedelijke wegen. Op de landelijke wegen bedroegen deze percentages respectievelijk 94%, 95% en 80%. In het plan wil men gordels in de nieuwe bussen verplichten.
- Het gebruik van kinderzitjes, -gordels is verplicht. <sup>241</sup>In 1999 werd in 93% van de gevallen een kinderzitje gebruikt voor de 0- tot 4-jarigen. Voor de 5- tot 12-jarigen bedraagt dit 84%. Men wil beide standaardiseren voor een makkelijker gebruik (ISOFIX systeem)
- Lichten aan overdag: onderzoek
- Helmgebruik is verplicht voor brom- en motorfietsers. Op dit moment draagt slechts 18% van de fietsers een helm. Dit verplichten zou voor te veel handhavingsproblemen zorgen. Toch tracht de regering fietsers te overtuigen via campagnes en projecten (Bicycle Helmet Initiative Trust).
- Drie jaar oude wagens en alle bussen en zware voertuigen moeten jaarlijks een wegwaardigheidstest ondergaan bij de Voertuigeninspectie. Elk jaar faalt ongeveer 40% van de voertuigen.

- **Drank en drugs:**

De pakkans bij rijden onder invloed is redelijk groot. In 1998 werden in Engeland en Wales alleen 815.000 ademtests uitgevoerd waarvan 95.000 positief of geweigerd. In vergelijking met 1988 is dit aantal verdubbeld. De huidige wettelijke limiet bedraagt 0,8 promille alcohol in het bloed. Uit de resultaten van de kerstcontroles 2001 door de politie bleek dat 8,16% van de ademanalyses van

---

<sup>240</sup> Safety on Roads: What's the Vision? (2002), OECD-publicatie: Site: [www1.oecd.org/publications/e-book/7702021E.PDF](http://www1.oecd.org/publications/e-book/7702021E.PDF)

<sup>241</sup> Safety on Roads: What's the Vision? (2002), OECD-publicatie: Site: [www1.oecd.org/publications/e-book/7702021E.PDF](http://www1.oecd.org/publications/e-book/7702021E.PDF)

jonge motorfietsers positief was, in vergelijking met 7,18% in 2000 en 6,5% in 1999.

<sup>242</sup>Sinds 1 januari 2000 worden bestuurders die gedronken hebben door de rechtbank naar rehabilitatiecursussen gestuurd. Sinds de Road Traffic Act 1991 werd dit reeds door bepaalde rechtbanken gedaan.

De regering richt zich met het actieplan op:

- Detectie en reductie van rijden onder invloed
- Onderzoek naar rijden onder invloed van drugs

• **Slaperigheid:**

De meest effectieve manieren om slaperigheid bij bestuurders aan te pakken omvatten de regulatie van de werkuren van vrachtwagen- en buschauffeurs en de bepaling van minimum vereisten voor pauzes en rustperiodes (tachografen).

Het actieplan richt zich op:

- Strakke handhavingswetten rond rijtijden van bus- en vrachtwagenchauffeurs
- Informatie over de relatie tussen slaperigheid en ongevallen

• **Snelheid:**

- Nationale snelheidslimieten in mph en km/u <sup>243</sup>:

	Residentiële gebieden		1X1 weg		2X2 weg		autosnelweg	
	mph	km/u	mph	km/u	mph	km/u	mph	km/u
Wagen	30	48	60	96	70	112	70	112
Wagen+caravan/trailer	30	48	50	80	60	96	60	96
Bus (≤12m)	30	48	50	80	60	96	70	112
Vrachtwagen (≤7,5 ton)	30	48	50	80	60	96	70	112
Vrachtwagen (>7,5 ton)	30	48	40	64	50	80	60	96

- Deze limieten gelden tenzij anders aangeduid. Wanneer een snelheidslimiet op een bepaalde weg niet gepast is, kunnen de lokale autoriteiten deze aanpassen. DETR en de Scottish Executive adviseren over de lokale snelheidslimieten.
- De nationale (stedelijke) snelheidslimiet bedraagt 30 mph op banen waar verkeerslichten op 185 meter van elkaar staan (Engeland en Wales).
- Op rurale enkel baanvak wegen geldt de algemene snelheidslimiet 60 mph.

<sup>242</sup> [www.dtlr.gov.uk](http://www.dtlr.gov.uk): Ian Burrell Home Affairs Correspondent (Independent): *Youngsters blamed for drink-drive resurgence*, 10/01/02.

<sup>243</sup> Site van DETR: *New Directions in speed management: A review of policy*.

- Uit observaties blijkt dat 55% van de wagens de snelheidslimiet overschrijdt op autosnelwegen, 54% op 2X2 wegen, 10% op 1X1 wegen, 26% op 40 mph en 69% op 30 mph stedelijke wegen<sup>244</sup>.
- Onderzoek toonde aan dat op plaatsen met onbemande camera's de gemiddelde snelheid daalde met 4,2 % en het aantal accidenten met 28%<sup>245</sup>.
- Maximum straffen die rechtbanken kunnen geven bij snelheidsovertredingen:
  - o boete tot 1.000 pond
  - o boete tot 2.500 pond op autosnelweg
  - o 3-9 strafpunten op het rijbewijs
  - o diskwalificatie van de bestuurders in ergste gevallen
  - o nieuwe rijtest
  - o meestal: vast strafsysteem: 40 pond, 3 strafpunten.
  - o Verzwarende omstandigheden (gevaarlijk of achteloos rijgedrag) leiden tot nog hogere boetes.

- **Handhavingsbeleid:**

De Highway Code specificeert de regels voor alle weggebruikers.

<sup>246</sup>Betere handhaving is één van de streefpunten in de nationale strategie. In paragraaf 10.16 van de Verkeerveiligheidsstrategie wordt aangekondigd dat de straffen herzien zullen worden. De regeringsvoorstellen zijn primair gericht op de gebieden Engeland en Wales, maar er is rekening mee gehouden dat ze ook op Schotland toepasbaar zouden zijn. Voor Schotland geldt dat het Parlement in Westminster verantwoordelijk is voor wegverkeerswetgeving en dat strafrecht een taak van het Schotse Parlement is. De bestraffing van verkeersovertredingen kan variëren van lichte boetes (maximum 200 Pond) tot zware straffen (maximum 10 jaar gevangenis, ongelimiteerde boete, permanente rijdiskwalificatie). Iemand doodrijden kan resulteren in een levenslange gevangenisstraf.

<sup>247</sup>In Engeland en Wales werden in 1996 meer dan 6 miljoen verkeersovertredingen behandeld door de politie. 2,3 miljoen van deze overtredingen werd afgehandeld in de politierechtbank en 20.000 door de strafrechter. Ongeveer 1,6 miljoen overtredingen hebben te maken met drinken/drugsgebruik en rijden, slechte rij-normen, regelovertrekend gedrag en regelovertrekking door gebrekkige voertuigen. In Schotland werden 746.000 voertuigovertredingen gerapporteerd door de politie. Ondanks het groeiend verkeersvolume en de stijging van het aantal bestuurders (1989: 27 miljoen – 1999: 33 miljoen) is het aantal politiecontroles gestagneerd. De nadruk wordt gelegd op de complementaire werking van handhaving en informatie/educatie.

Momenteel werkt men in het UK met een strafpuntensysteem waarbij men bij overtredingen naargelang de ernst een aantal strafpunten op het rijbewijs zet. Bij 12 strafpunten wordt men gediskwalificeerd als bestuurder. Uit tijdsoverwegingen

---

<sup>244</sup> DETR 1999c

<sup>245</sup> Hooke et al, 1996: Home Office onderzoek

<sup>246</sup> Home Office, DETR: *Road Traffic Penalties: A consultation Paper*. December 2000.

<sup>247</sup> PACTS, 1999. *Road Traffic Law and Enforcement: a driving force for casualty reduction*. <http://www.pacts.org.uk/>



werkt men ook met een vaste-strafstelsel waardoor meer overtredingen sneller afgehandeld kunnen worden.

#### ALGEMENE EN SPECIFIEKE PLANNEN:

- Alcohol:
  - Strengere straffen voor *hoge risico-overtreders* alcohol (i.e. BAC 2 promille of recidive binnen de 10 jaar of bij weigering van analyse):
    - o verplichte medische test
    - o eventuele straffen:
      - ❖ minimum diskwalificatieperiode van 1 naar 2 jaar voor eerste keer
      - ❖ nieuw rijexamen
      - ❖ revalidatietraining: driemaal minder kans op recidive na 3 jaar
  - *Revalidatietraining*: vanaf 1 januari 2000 is een nationaal schema opgesteld voor rechtbanken om bestuurders onder invloed naar dergelijke trainingen te sturen (vrijwillig en op eigen kosten). Bij volledige afhandeling van de training kan de diskwalificatieperiode verkort worden met maximum 25%.
  - Veel *publiciteit* rond drinken en rijden, niet enkel rond de zomer en kerstmis.
  - *Doelgerichte ademcontroles*: de wet zal aangepast worden zodanig dat de politie ook ademtests mag uitvoeren op locaties waar men redelijkerwijs kan aannemen dat er gedronken is, i.p.v. enkel na een overtreding of ongeval of bij een vermoeden.
  - Onderzoek naar de *ademtest als bewijsmateriaal*: zo kunnen meer verdachten getest worden met dezelfde middelen. Momenteel hebben enkel bloedanalyses bewijskracht.
  - Onderzoek naar de verlaging van de *strafbare alcoholdrempel* van 0,8 naar 0,5 promille: de Europese normbepaling wordt afgewacht.
- Drugs:
  - Ontwikkeling van apparatuur om *klasse A drugs*<sup>248</sup> en cannabis te detecteren.
  - Training van politie op het herkennen en testen van drugsgebruikers: o.a. testen van coördinatie.
  - Onderzoek naar prevalentie, verschillende effecten en meettechnieken van druggebruik.
  - Publiciteit rond risico's van rijden onder invloed van drugs.
  - Strenge straffen en handhaving zoals bij rijden onder invloed
- Slaperigheid:
  - Publiciteit en advies
  - Onderzoek: perceptie bij slaperigheid, waarschuwingstechnieken,...
  -

---

<sup>248</sup> Klasse A: cocaïne, crack, heroïne, XTC, LSD.

- Snelheid:
  - Financiering onbemande camera's en handhavingskosten uit boetes snelheidsovertredingen: pilootschema DETR.
  - Snelheidscamera's: intensiever gebruik, meer camera's
  - Nieuwe hiërarchische indeling van wegen op basis van hun functie ('beweging van mensen en vracht door voertuig', 'veilige beweging van mensen te voet of per fiets' en 'beide op gemengde wegen') om snelheidslimieten te bepalen.
  - Specifiek wegontwerp per snelheidslimiet: onderzoek.
  - Digitale snelheidscamera's
  - Onderzoek/trials: voertuiggeactiveerde snelheidsborden: bij snelheidsoverschrijding wordt een waarschuwingssignaal gegeven ('Vertraag')
  - Stedelijke snelheidsmanagement: reductie tot 20 mph leidt tot meer CO2 emissie: afweging nodig
  
- Handhavingsbeleid:
  - Effectievere straffen en meer in proportie tot de ernst van de overtreding: verhoging boetes, verplicht nieuw examen, rehabilitatiecursus, vb: Driver Improvement schema's: hertraining bij lichte overtredingen of als onderdeel van de straf bij zware overtredingen.
  - Effectievere verkeershandhaving: o.b.v. gidsen, rapporten,...
  - Nationale campagne voor het dragen van de gordel, speciaal gericht op oudere kinderen

### **1.1.2.3. Implementatie**

#### **Wat**

De Verkeersveiligheidsstrategie omvat 154 actievoorstellen. 81 maatregelen moesten onmiddellijk geïmplementeerd worden en 41 binnen de volgende 2-3 jaar na het verschijnen van de strategie. Vierjaarlijks wordt gerapporteerd over de voortgang van de implementatie. Deze documenten vindt men op de site van het DTLR.

#### **Wie**

<sup>249</sup>De regering onderlijnt de noodzaak van samenwerking tussen de verschillende partners:

- de regering en diens agentschappen (ook cross-gouvernementele samenwerking op het vlak van gezondheid, milieu, onderwijs, sociale inclusie, criminaliteit, Europese bepalingen en internationale ontwikkelingen) en de regionale administraties Schotland en Wales. Noord Ierland heeft een eigen verkeersveiligheidsstrategie.
- de lokale gemeentelijke autoriteiten
- de politiemachten
- vrijwilligersgroepen en weggebruikerorganisaties
- de voertuigconstructeurs

---

<sup>249</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of the Environment, Transport and the Regions.

- de individuele weggebruikers

#### **1.1.2.4. Evaluatie**

##### **Opvolging plan via tussenevaluaties**

<sup>250</sup>De voorstellen in de nationale strategie zijn niet strikt bindend. Gedurende de 10 jaar (2000-2010) kan het plan bijgestuurd worden op basis van nieuwe ideeën en technologieën. Om de drie jaar zal de vooruitgang van de strategieën en de doelstellingen geëvalueerd en waar mogelijk bijgestuurd worden. In dit kader wordt een Road Safety Advisory Panel, met vertegenwoordigers uit de belangrijkste verkeersveiligheidsinstanties opgericht.

Het Transport Onderzoeks Laboratorium verzamelt informatie over alle veiligheidsschema's zodat men kan ontdekken welke maatregelen het meest effectief zijn.

<sup>251</sup>Het TRL is verantwoordelijk voor de monitoring van de vooruitgang tot de nationale doelstelling tegen 2010, en dit voor de eerste 4 jaar van het plan.

## **1.2. Intermediair niveau**

### **1.2.1. Detail**

#### **1.2.1.1. Strategie**

##### **Education**

- **Verkeersonderwijs:**

- De lokale autoriteiten spelen een belangrijke rol in de educatie. Politie, gezondheidspromotie-officers en verschillende (charities) zoals Child Accident Prevention Trust (CAPT) en de Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA).
- In Schotland speelt de Scottish Road Safety Campaign een grote rol. 'Smart Moves' (Scottish Road Safety Campaign): Dit is een interactieve CD-ROM die in het onderwijscurriculum van enkele Schotse scholen voor 10- tot 14-jarigen opgenomen is waarin onder andere route-planning, gevaarlijk gedrag, communicatie, groepsdruk, fietsveiligheid en beslissingsproces aan bod komen.

---

<sup>250</sup> Tomorrow's roads: safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010. Department of the Environment, Transport and the Regions.

<sup>251</sup> Site van DTLR: Road Safety Advisory Panel Papers.

## Engineering

- **Infrastructuur:**

- De hoofdelementen van de aanpak in Engeland zijn:
  - o Erkenning dat een goede wegconstructie het risico op ongevallen vermindert
  - o Nationale wegen: strategie voor een beter onderhoud en een 7-jaar programma van wegverbetering
  - o Lokale wegen: Lokale Transport Plannen (LTP): meer lange termijn en gecoördineerde lokale planning, verbeteringen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.
- Schotland en Wales hebben eenzelfde benadering.
- Veilige schoolroutes: De 'National Assembly for Wales' steunde in het jaar 1999 het project 'veiligere routes naar school' in 14 lokale gebieden tegen een kost van 800.000 pond. 1,4 miljoen pond werd aan het initiatief gespendeerd voor 2000-2001.

### **1.3. Lokaal niveau**

#### **1.3.1. Inleiding**

De lokale autoriteiten in *Engeland* moeten om de 5 jaar lokale transportplannen opstellen die de basis vormen voor de fondsen van de regering. Die plannen moeten een lokale doelstelling in termen van aantal ongevallen weergeven die de nationale doelstelling reflecteert en consistent is met de andere delen van het plan. Het is niet de bedoeling een gedetailleerde lijst van te implementeren schema's weer te geven, dan wel een lokale visie voor te stellen van wat de gemeente wil bereiken. Daarnaast moeten de autoriteiten voorstellen weergeven op het vlak van onderwijs, training en publiciteit. De road safety officers spelen hierbinnen een belangrijke rol.

In *London* zal de Mayor een transportstrategie uitschrijven en de gemeenten zullen plannen maken om het te implementeren.

In *Wales* worden eveneens lokale transportplannen opgesteld die een vijfjarendoelstelling en een lokale verkeersveiligheidsstrategie specificeren.

De lokale transportstrategieën in *Schotland* geven weer hoe de autoriteiten het aantal en de ernst van de ongevallen willen reduceren door na te gaan waar de ongevallen zich concentreren en de mate waarin eenvoudige constructiemaatregelen beschikbaar zijn om ze te elimineren.

De lokale veiligheidsschema's en andere activiteiten (educatie, training, publiciteit,...) moet geïntegreerd worden binnen de doelen van het LTP. Een <sup>252</sup> 'Good Practice Guide' staat de lokale autoriteiten bij in de ontwikkeling van hun LTP.

#### **1.3.2. Detail**

##### **1.3.2.1. Doelstellingen**

De doelstellingen van het LTP worden bepaald in samenwerking met de DTRL-'New Approach to Appraisal' (NATA). NATA onderschrijft de 5 nationale doelen voor transport: omgeving, veiligheid, economie, bereikbaarheid en integratie. Elk LTP moet voor elke activiteit doelen vooropstellen. In termen van slachtofferreductie moeten zij lokale doelstellingen voor 2005 formuleren, met jaarlijkse subdoelen.

##### **1.3.2.2. Strategie**

###### **Education**

- **Campagnes**

De lokale autoriteiten kunnen de nationale campagnes sterk ondersteunen door lokale initiatieven. De 'road safety officers' en de politie zijn daarbij de belangrijkste partners.

---

<sup>252</sup> <http://www.local-transport.dtlr.gov.uk/ltp/02.htm>

## Engineering

Hier ligt de nadruk op lange termijn gecoördineerde plannen en verkeersverbeteringen voor voetgangers en fietsers en voor gemotoriseerd verkeer via lokale transportplannen. Die 5-jaar plannen omvatten lokale doelstellingen die de nationale doelstellingen reflecteren. Op basis van het lokale transportplan geeft de regering een fonds. De regering geeft daarbij de prioriteit aan plannen waarbij voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer op de voorgrond treden. De lokale transportplannen moeten weergeven hoe men de mensen zal aanmoedigen te wandelen of te fietsen in plaats van de wagen te nemen en welke veiligheidsvoorzieningen men daartoe voorstelt. Samenwerking met politie, inwoners en geïnteresseerde groepen is daarbij onontbeerlijk.

### SPECIFIEKE PLANNEN:

- De lokale transportplannen moeten omvatten:
  - Uitbreiding van de 20mph (32km/u) zones m.b.v. traffic-calming rond scholen en plaatsen waar veel kinderen komen.
  - Veilige oversteekplaatsen op drukke banen waar traffic calming niet past.
- 'Home Zone' schema's verder uitbouwen: prioriteit aan wandelen, fietsen; verplichte verkeersvertraging door straatherinrichting, beplanting,...
- Voetgangersroutes van huizen naar scholen, winkels.
- Aangepaste straatbelichting.
- Duidelijke goedgeplaatste oversteekplaatsen.
- 'Traffic calming' waar nodig.

### 1.3.2.3. Implementatie

## Wat

De Road Safety Good Practice Guide helpt de lokale overheden bij de keuze van maatregelen:

- Infrastructurele maatregelen:
  - o.b.v. de categorisering
  - Stedelijke Veiligheidsmanagement
  - Plattelands-veiligheidsmanagement
- Niet-infrastructurele maatregelen:
  - Rol van de verkeersveiligheidsagenten: educatie, training, publiciteit, in samenwerking met andere instanties, elk initiatief moet gemonitord worden op effectiviteit,
  - Educatie binnenschools: leerkrachten informeren, adviseren, verkeersveiligheidseducatie als onderdeel van andere leergebieden
  - Training: praktische vaardigheden voor bepaalde weggebruikers of leeftijdsgroepen
  - Publiciteitscampagnes: breed publiek, informeren over nieuwe ontwikkelingen, veranderde wetgeving, adviseren over ideaal gedrag,... De nationale campagnes steunen vaak sterk op lokale bijstand om maximaal effectief te zijn.
  -

- Recente initiatieven om de 2010-doelstelling te bereiken:
  - Veilige schoolroutes: minder wagengebruik, betere voet- en zebrapaden, voetgangers- en fietserstraining, walking bus,...
  - 'School travel plan': pakket maatregelen om veiligheid te vergroten en wagengebruik te verminderen, o.a. walking bus, school veiligheidszone
  - De 'walking bus': mobiele opzichter langs de weg
  - Traffic Club: advies aan ouders over verkeersveiligheidsstraining aan kleuters
  - Basisschool training: lijst van vrijwilligers, verschillende programma's
  - Fietstraining:
  - Pre-driver training
  - Volwassen weggebruiker training: ouderen
  - Publiciteit: verkeersveiligheid kinderen, snelheid, drank/drugs, slaperigheid, motorfietsen, helmgebruik, mobiele telefoons, bedrijfswagens.

#### **1.3.2.4. Evaluatie**

##### Opvolging plan via tussenevaluaties

De lokale autoriteiten moeten een omvattende set van doel- en prestatie-indicatoren ontwikkelen, waaronder de road safety Best Value Indicators. Annual Progress Reports waarin de vooruitgang in het bereiken van de lokale doelstellingen geschetst staat, moeten jaarlijks bij de nationale overheid ingediend worden.

## 2. Zweden

---

### 2.1. Nationaal niveau

#### 2.1.1. Inleiding

Belangrijkste actoren op het vlak van de verkeersveiligheid:

SNRA (Swedish National Road Administration): nationale overheid verantwoordelijk voor het hele wegtransportsysteem en de veiligheid ervan. Verantwoordelijk voor de bepaling en de toepassing van de wegtransportwetgeving, verantwoordelijk voor de planning, de bouw, werking en onderhoud van de wegen.

De politie en de 189 gemeenten bestrijken het hele grondgebied.

De NTF (National Society for Road Safety) is een niet-gouvernementele organisatie waarvan de leden 24 regionale federaties voor de verkeersveiligheid vertegenwoordigen en zowat 70 nationale organisaties, en die grotendeels door de staat wordt gefinancierd.

De Groepering voor nationale samenwerking op het vlak van verkeersveiligheid (GNS) is een centraal orgaan dat de samenwerking tussen de SNRA, de gemeenten en de Politie coördineert. De NTF neemt als bijkomend lid deel aan de groepering.

De vervoers- en auto-industrie.

De regionale administratieve raden (afdelingen van de centrale regering).

De «Swedish Motor Vehicle Inspection Company» staat in voor de jaarlijkse inspectie van alle voertuigen.

Het «Swedish National Road and Transport Research Institute» (VTI) en ook sommige universiteiten of technologie-instituten doen aan onderzoek en ontwikkeling op het vlak van de verkeersveiligheid, die over het algemeen door de regering worden gefinancierd.

In oktober 1997 keurde het Zweedse parlement een wetsontwerp goed inzake verkeersveiligheid dat steunde op een langetermijndoelstelling: "Vision Zero". Deze nulvisie werd oorspronkelijk door de SNRA geformuleerd, en daarna overgenomen en ontwikkeld door de regering.

#### 2.1.2. Detail

##### 2.1.2.1. Doelstellingen

- Het doel van de Nulvisie is dat er geen enkele dode of zwaargewonde meer zou vallen binnen het Zweedse wegtransportsysteem.
- Tussentijdse doelstelling: vermindering van het aantal doden en zwaargewonden met 50% tegen 2007.



### 2.1.2.2. Strategie

De filosofie om de doelstelling te halen is geen mobiliteit toe te staan boven de grens van het risico dat men gedood of zwaar gewond wordt en een systeem te bouwen dat menselijke en beoordelingsfouten 'vergeeft'.

Om een verkeerssysteem te krijgen dat in overeenstemming is met de menselijke toleranties, werd een theoretisch model uitgewerkt:

- Op wegen met risico voor frontale botsingen, wordt de snelheid van de voertuigen beperkt tot 70 km/u;
- Op wegen met risico voor laterale botsingen, wordt de snelheid van de voertuigen beperkt tot 50 km/u;
- Op wegen waar voertuigen in botsing kunnen komen met een voetganger of fietser, wordt de snelheid beperkt tot 30 km/u.

#### Education

- **Rijopleiding**

- In 1993 werd de minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs verlaagd tot 16 jaar. Het leerproces wordt overgelaten aan een beroepsinstructeur of aan een vrijwillige begeleider, naar keuze. De begeleider moet goedgekeurd worden door het bestuur.
- In 1999 stelde de SNRA gelet op het succes van de verlenging van de leerperiode aan de regering een leerproces in drie fasen voor met een controle tussen iedere fase, een theoretisch examen in de derde fase, en een praktisch examen op het einde van die fase. Voorts werden verkeerslessen voorgesteld in schoolverband en een verplichte opleiding voor privé-begeleiders. Het theoretische examen werd gecomputeriseerd.
- <sup>253</sup>Bij het praktisch examen wordt de bestuurder vooral geëvalueerd op:
  - Defensief rijgedrag
  - Beheersing van het voertuig
  - Observatie
  - Voorrangsregels
  - Juiste positie op de baan
  - Afstanden respecteren
  - Snelheid aanpassen
  - Knipperlichten
  - Verkeerslichten en -borden
  - Remmen en stoppen
  - Economisch rijden en verantwoordelijk voor het milieu

- **Campagnes**

- Sensibilisatiecampagnes voor het dragen van een helm op de fiets, met als doelpubliek universiteitsstudenten, schoolgaande kinderen en mensen die met de fiets naar het werk gaan.

---

<sup>253</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

- Informeren van gemotoriseerde weggebruikers over de aanwezigheid van bewakingscamera's.
- Acties om de veiligheid van het vervoer van goederen en personen te verhogen: naleving van de snelheidsbeperkingen, dragen van de veiligheidsgordel, voertuig in goede staat houden.

- **Bedrijven**

- Organisatie van EHBO-opleidingen voor beroepschauffeurs, omdat zij vaak eerst op de plaats van een ongeval zijn.
- Verplaatsingsbeleid in bedrijven.

## Engineering

- **Infrastructuur**

- Wegen: Totaal: 420.000 km waarvan 2/3 private niet-verharde en boswegen zijn (over het algemeen open voor het publiek); het overige derde bestaat uit 98.000 km staatswegen (4.900 km Europese autowegen, 9.800 km andere nationale wegen, 83.500 km gewestwegen) en 40.000 km gemeentelijke wegen en straten
- Indeling van wegen en straten:
  - o Wegen met doorgaand verkeer (wegen van 70 km/u, soms 50 km/u of 90 km/u);
  - o Wegen van 50/30 km/u (hoofdstraten, stedelijke verkeersaders);
  - o Straten van 30 km/u (woonstraten);
  - o Straten met lage snelheid (stapvoets);
  - o Voet- en fietspaden.
- Per categorie is de functie, het verwachte en te verwachten gedrag en het ontwerp bepaald<sup>254</sup>.
- Scheiding van de diverse categorieën weggebruikers
- In de bebouwde kom, als fietsers, voetgangers en gemotoriseerde weggebruikers dezelfde ruimte moeten delen: beperking van de snelheid door het aanbrengen van talrijke wijzigingen in de verkeersomgeving.
- Meer als rotonde heringerichte kruispunten om de snelheid te beperken en de ernst van eventuele ongevallen te verminderen.
- Eind 1999: wijziging van de verspringsequentie van de verkeerslichten in heel Zweden.
- Installatie van vangrails met stalen kabels langs de wegen, die voertuigen tegenhouden in plaats van ze opnieuw in het verkeer te projecteren zoals conventionele vangrails.
- Verbetering van de oude autowegen door het aanbrengen van vangrails langs steile afgronden en vervanging van de onbuigzame vangpalen en -rails door exemplaren die vervormen.

---

<sup>254</sup> Wramborg, P., 2001. The new approach to traffic planning and street design – growth, account and implementation. SNRA

- Continue herziening van de snelheidsbeperkingen op de nationale wegen om de snelheidsbeperking aan te passen aan de verkeersveiligheidsnormen.
- Voorstel van een Onderzoekscommissie om een onafhankelijk inspectieorganisme op te richten voor het wegverkeer om de verantwoordelijkheden van de privé- en openbare sector met betrekking tot de verkeersveiligheid af te bakenen.
- Er lopen studies voor het onderzoek van financieringsalternatieven ter aanvulling van de openbare financiering van verkeersprojecten.

- **Technologie**

- Voertuigenbestand: in maart 2000: 3,9 miljoen voertuigen, d.w.z. 44 voertuigen per 100 inwoners - en 1999, 7,8 miljoen voertuigen).
- Deelname aan de Europese botstesten (EuroNCAP) die de veiligheidseigenschappen van voertuigen aantonen in verschillende soorten van botsingen.
- De invoering van nieuwe technologie versnellen met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid: «seat belt reminders» (samenwerking tussen SNRA, de verzekeringsmaatschappijen en de automobiellindustrie), snelheidsregelsystemen (nationaal programma voor ITS: NOVIS), alcolock.
- Verplichting om speciale voertuigen uit te rusten met winterbanden bij winterse toestanden op de wegen van 1 december tot 31 maart.

### Enforcement

- **Alcohol**

- Sinds vele jaren voert Zweden een restrictief beleid op het vlak van de verkoop en het gebruik van alcohol.
- Maximaal alcoholpercentage achter het stuur: 0,2 ‰.
- Straffen: Minimum: boete en tijdelijke intrekking van het rijbewijs. Bij >1‰, opsluiting, intrekking van het rijbewijs en praktisch rijexamen om een nieuw rijbewijs te behalen.

- **Veiligheidsmaatregelen**

- Veiligheidsgordel:  
Het dragen ervan is verplicht op alle plaatsen in alle voertuigen. Het vervoer van kinderen moet verplicht gebeuren met een veiligheidsvoorziening aangepast aan de leeftijd (kinderzitje, bankverhoging, of gordel). Voor baby's wordt aanbevolen het zitje naar achter te richten, en dat gebeurt meestal. Zweden ijvert op internationaal vlak voor het gebruik van dat soort zitje en voor de vereenvoudiging van de plaatsing ervan.
- Helm:  
Alle bestuurders en passagiers van motorfietsen of bromfietsen moeten een helm dragen.

- Running lights:  
Alle voertuigen in Zweden moeten 24 uur per dag met hun lichten aan rijden;

- **Handhavingsbeleid**

- De invoering van nieuwe technologie versnellen: elektronisch rijbewijs.
- Installatie van permanente camera's voor snelheidscontrole en -beperking.
- Acties ter verhoging van de veiligheid van het transport van goederen en personen: naleving van de snelheidsbeperkingen, dragen van de veiligheidsgordel, strijd tegen alcohol en drugs achter het stuur, voertuig in goede staat houden.
- De SNRA ging eind 1999 van start met een samenwerkingsproject met drie transportondernemingen (bussen, vrachtwagens en taxi's) om een honderdtal voertuigen van elke onderneming uit te rusten met het alcolock-toestel. Een evaluatie van de aanvaarding van dit toestel moet bij het begin (voorjaar 2001) en op het einde van het project worden gemaakt. Er zal een follow-up gemaakt worden over de ongevallen van die voertuigen, die vergeleken zullen worden met die van een controlegroep.
- Een Onderzoekscommissie herziet momenteel de reglementering inzake het niet naleven van de verkeersregels en zal wijzigingen voorstellen in het perspectief van de nulvisie en om ervoor te zorgen dat de wet wordt toegepast.

### **2.1.2.3. Implementatie**

- Basisprincipe: verdeling van de verantwoordelijkheden.
- De Regering evalueert momenteel het werk dat de NTF (National Society of Road Safety) op het vlak van de verkeersveiligheid verrichtte en het gebruik van de gelden die ze door de staat toegewezen kreeg.

### **2.1.2.4. Middelen**

#### Budgettering

- Fysieke aanpassingen van wegen (hoofdzakelijk de gevaarlijkste): van 1999 tot 2003: bijkomende begroting van SEK 400 miljoen/jaar.
- Onderzoek en ontwikkeling voor de verkeersveiligheid: 1999: 65 miljoen SEK.

#### Terugkoppeling van de doelstellingen

- Aanleg van een nationale verkeersdatabank

## **2.2. Intermediair niveau**

### **2.2.1. Detail**

#### **2.2.1.1. Strategie**

##### **Engineering**

Nationaal project "Op weg naar de Nulvisie" in Trollhättan in 2000 en 2001: een circuit dat loopt door gemeentelijke straten (6 km) en staatswegen (33 km) werd aangepast volgens het principe van de nulvisie. Het project is het resultaat van samenwerking tussen SNRA, de stad Trollhättan, autobouwer SAAB, NTF, de politiediensten, de Zweedse vereniging van plaatselijke overheden en de betrokken regionale overheden. Het circuit kan bezocht en afgelegd worden met een SAAB (uitgerust met moderne technologie: seat belt reminder, alcolock, ISA), die voor dat doel ter beschikking werd gesteld.

De evaluatie van het project zal draaien rond:

- de snelheidsstudie;
- de verkeersdoorstromingsstudie;
- controle op het dragen van de gordel en van de helm voor fietsers;
- een onderzoek van de publieke opinie;
- studie van de media-aandacht en van de aandacht gewijd aan het project door besluitvormers in de transportsector in Zweden en in andere EU-landen.

Er wordt gemikt op de gevaarlijkste wegen: geslaagd experiment op de E4-highway (ten noorden van Gävle) waar een centrale vangrail werd aangebracht om frontale botsingen te vermijden. Dit experiment zal elders worden herhaald.

## **2.3. Lokaal niveau**

### **2.3.1. Detail**

#### **2.3.1.1. Strategie**

##### **Engineering**

- In 1999 hebben 102 gemeenten hun wegennetten veiliger gemaakt. Die inspanningen zullen worden voortgezet.
- Grootschalige ITS-test in 4 steden.

## 3. Nederland

---

### 3.1. Nationaal niveau

#### 3.1.1. Inleiding<sup>255</sup>

De Planwet Verkeer en Vervoer stelt dat Rijk, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten verplicht zijn om een verkeers- en vervoersplan te maken. In het '**Nationaal Verkeers- en Vervoersplan**' (NVVP) wordt het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode van 2002 tot 2020 geschetst en richt zich op drie peilers: bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Dit plan volgt het 'Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer' (SVV-II) op. Het SVV-II gaf voor het wegverkeer als doel om in 2010 50% minder doden en 40% minder gewonden te hebben dan in 1986. Vertaald naar het basisjaar 1998 betekent dit voor 2010 30% minder doden en ongeveer 25% minder ziekenhuisgewonden. Het NVVP handhaaft deze doelstellingen, ondanks het steeds verder groeiende verkeersvolume. Het plan geeft vooral aan hoe de beleidsuitvoering georganiseerd dient te worden en richt zich niet op concrete speerpunten zoals het SVV-II.

Binnen dit beleid worden enkele tendensen vastgesteld:

- Keuzevrijheid: consumenten kiezen zelf, maar betalen de kosten van hun keuze.
- Zakelijke benadering: zowel de overheid, het bedrijfsleven als de consument nemen hun verantwoordelijkheid t.a.v. mobiliteit, maatregelen worden beoordeeld op effecten en kosteneffectiviteit.
- Meer samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid bij aanleg en exploitatie van infrastructuur.
- Decentraal wat kan, centraal wat moet.
- Flexibiliteit: om in de pas te blijven met de dynamiek in de samenleving wordt de NVVP-beleidsagenda om de twee jaar geactualiseerd.
- Normen voor veiligheid en kwaliteit voor de leefomgeving.
- Nieuwe technologie optimaal benutten.

In dit nieuwe verkeers- en vervoersplan is niet alleen sprake van een strategie van waaruit pakketten maatregelen worden opgesteld, maar is er eerst een visie geformuleerd van waaruit een strategie is opgesteld. Zo is de voortzetting van '*Duurzaam Veilig*' in een tweede fase hierin opgenomen. Volgens deze visie draait het om op een consistente en systematische manier 'latente' en 'verborgen' fouten uit het wegverkeerssysteem te halen en daardoor de kans op zogenaamde 'actieve' fouten van weggebruikers te verkleinen. Duurzaam Veilig beoogt tevens blijvende of duurzame gedragsveranderingen bij de weggebruikers.

De aanpak is decentraal en integraal. Op basis van het decentralisatieconvenant verkeersveiligheid dat in 1994 gesloten werd tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincies (IPO<sup>256</sup>) en de gemeenten (VNG<sup>257</sup>), legde het Rijk een groot deel van haar taken neer bij de regio. Via een brede geldstroom voor dit regionaal verkeers- en vervoersbeleid krijgen de provincies, kaderwetgebieden, waterschappen en

---

<sup>255</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofddijnen van beleid: Veiligheid.*

<sup>256</sup> InterProvinciaal Overleg

<sup>257</sup> Vereniging van Nederlandse Gemeenten

gemeenten een initiërende en coördinerende rol. De integrale aanpak legt de nadruk op maatregelen gericht op de verkeersdeelnemer zelf (opleidingen, voorlichting/communicatie, handhaving, beperking alcohol, drugs, medicijnen,...) en op de context van de verkeersdeelnemer (infrastructuur, voertuigveiligheid, verkeersmanagement, werkgevers, sociale groepen, ruimtelijke ordening, algemeen mobiliteitsbeleid,...). De provincies en kaderwetgebieden moeten Provinciale/Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP/RVVP) samenstellen om hun doelstellingen te halen. De plannen van alle overheden moeten in ieder geval de essentiële onderdelen van het beleid bevatten<sup>258</sup>.

In het Startprogramma Duurzaam Veilig (1997-2001) werd de verkeersveiligheid in de vorm van rijkssubsidies voornamelijk gestimuleerd door concrete infrastructurele projecten. De elementen handhaving, educatie en voorlichting kwamen hier minder aan bod.<sup>259</sup> In de periode van 2001 tot 2003 geldt een interim-regeling Duurzaam Veilig waarbij het Rijk maatregelen subsidieert die de verkeersveiligheid verbeteren zonder eisen te stellen aan het soort maatregelen. Dit is vooruitlopend op Duurzaam Veilig fase 2 (2003-2010) waarbij de regionale overheden gesubsidieerd zullen worden om de – in gezamenlijk overleg – afgesproken verkeersveiligheidsdoelstellingen te bereiken. De provincies en kaderwetgebieden zijn volledig vrij in de keuze van de maatregelen. Daar waar het beleid zich voornamelijk richtte op infrastructuur (duurzame inrichting, drempels,...), vervoermiddel (ABS, gordel, veiligheidseisen,...) en mens (opleiding, handhaving,...), zal Duurzaam Veilig 2 daarnaast ook zoeken naar indirectere beïnvloedingsmechanismen (verdeling van het verkeer over het netwerk, vervoersconcepten en invloed van bedrijf en sociale groep).

### **3.1.2. Detail**

#### **3.1.2.1. Doelstellingen**<sup>260</sup>

Doelstelling voor 2010 (met basisjaar 1998) van het NVVP:

- Minder doden in het wegverkeer (daling tot 750/jaar)
- Minder ziekenhuisgewonden in wegverkeer (daling tot 14.000/jaar)
- Minder doden op de overwegen (daling tot ca. 25/jaar)
- Niet meer slachtoffers onder de treinreizigers, ondanks de toename van het spoorvervoer
- Handhaving van de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ondanks een toenemende bebouwing, verstedelijking en mobiliteit
- Niet meer en zo mogelijk minder doden en gewonden op zee en binnenwateren, ondanks de toename van het vervoer

---

<sup>258</sup> Planwet Verkeer en Vervoer

<sup>259</sup> COVER Evaluatie: *Achtergronddocument Startprogramma Duurzaam Veilig*, 29 juni 2001.

<sup>260</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdpijnen van beleid: Veiligheid.*

### 3.1.2.2. Strategie

#### Education

- **Campagnes<sup>261</sup>:**
  - 'Handsfree bellen is veiliger'
  - 'Het nieuwe rijden'
  - 'Nieuwe kentekenplaat'
  - 'Houd 2 seconden afstand'
  - 'Rij alcoholvrij'
  - 'Bob jij of Bob ik?'
  - Campagne 'Ritsen'
  - 'Mist'
  - 'Mist. Halveer je snelheid, verdubbel je afstand'
  - 'Brommer op de rijbaan'
  - 'Gordel om'
  - 'Gordel niet om? Dat is dom.'
  - 'Rij niet onnodig links'
  - 'Geef het door, rechts gaat voor'
  - 'Geef elkaar de ruimte'
  - 'Werken aan bereikbaarheid'
  - 'Bromfiets op de rijbaan'

Deze nationaal gevoerde campagnes zijn terug te vinden op het internet. Ze gaan gepaard met een heldere projectomschrijving waarin duidelijk gemaakt wordt waarom deze campagne gevoerd wordt. Ook de wetgeving wordt nog eens benadrukt, met daarbij de mogelijke gevolgen van het niet naleven van de wet. Naast dit alles geeft de overheid nog enkele tips mee over het juiste verkeersgedrag en waarom dit nu de beste wijze is.

De campagnes worden via allerlei kanalen de wereld ingestuurd: informatieborden, folders, televisiespots, krantenberichten, internet.

Het Meerjarenprogramma Communicatie-Verkeersveiligheid loopt parallel aan het Beleidsplan van de Nederlandse Politie en geeft voor de periode van 2002 tot 2007 de planning weer van communicatieactiviteiten en de verkeershandhaving die daarop aansluit. De nationale campagnes worden op decentraal niveau sterk ondersteund. Een basisset aan communicatiemateriaal wordt ter beschikking gesteld van de regionale overheden. Daarnaast kunnen zij regionale campagnes in hun integraal maatregelenpakket opnemen<sup>262</sup>.

---

<sup>261</sup> Site van Ministerie van Verkeer en Waterstaat: <http://www.minvenw.nl/cend/dvo/campagnes/home>

<sup>262</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.



- **Verkeersopvoeding:**

<sup>263</sup>Nederland streeft naar Permanente Verkeerseducatie (PVE) met als doel de verkeersdeelnemers "van de wieg tot het graf" vertrouwd te maken met kennis, vaardigheden en verantwoordelijkheden om zich veilig te gedragen in het verkeer. In het algemeen de volgende zes doelgroepen onderscheiden:

- 0 – 4 jaar
- 4 – 12 jaar (basisschool)
- 12 – 16 jaar (voortgezet onderwijs)
- 16 – 25 jaar (beginnende bestuurders)
- 25 – circa 60 jaar (rijbewijsbezitters)
- vanaf circa 60 jaar (ouderen)

Per leeftijdsgroep zijn een werkplan met de visies en de strategische werkafspraken opgesteld.

<sup>264</sup>CTV verkeerseducatie stelt pakketten samen voor onderwijsinstellingen om verkeersopvoeding te onderbouwen door middel van het maken van videomateriaal. Deze zijn gericht naar verschillende leeftijdsgroepen.

- Groep 3-5: 'Kinderen hebben hun eigen spelregels': doelgroep: ouders
- Groep 7: 'Examenroute videoproject'
- Groep 8: 'School-thuis route videoproject': naar voortgezet onderwijs
- Groep 8: 'Voorrang moet je krijgen' (o.a. defensief rijgedrag)
- Brugjaar: 'School-thuis route videoproject': naar voortgezet onderwijs
- Brugjaar: 'Voorrang moet je krijgen' (o.a. defensief rijgedrag)
- 2<sup>o</sup>/4<sup>o</sup> jaar VO: 'CRASH-defensief verkeersgedrag' (in voorbereiding)
- Automobilisten/rij scholen: 'Kinderen hebben hun eigen spelregels'

In het basisonderwijs is verkeerseducatie in de curricula opgenomen doch de effectieve uitwerking hangt af van de scholen. In het secundair onderwijs is het niet verplicht opgenomen in de programma's. De Ministeries van Onderwijs en van Verkeer en Waterstaat voeren momenteel een leerlingenonderzoek uit waarbij nagegaan wordt wat het kennisniveau van de kinderen is en welke houding zij hebben ten opzichte van verkeer(sveiligheid). Het doel is de uitwerking van een soepeler methode voor verkeersveiligheidseducatie dan nu.

<sup>265</sup>In de kerndoelen basisonderwijs 1998 zijn binnen het leergebied 'Gezond en zelfredzaam gedrag' de volgende 2 kerndoelen voor Verkeer opgenomen:

- De leerlingen kennen de verkeersregels en de betekenis van verkeersborden en kunnen die kennis toepassen als ze deelnemen aan het verkeer.
- De leerlingen kunnen op een veilige manier aan het verkeer deelnemen als voetganger, fietser en als zelfstandig gebruiker van openbaar vervoer.

---

<sup>263</sup> Vissers, J., 2000. Permanente Verkeers Educatie: De koers voor de periode 2000 t/m 2010. – rapportnr. TT00-3. Veenendaal, Traffic Test.

<sup>264</sup> Site van CTV: <http://www.ctv.nl/ctvsitemap.htm>

<sup>265</sup> Kerndoelen basisonderwijs 1998: <http://www.minocw.nl/kerndoelen/kern.doc>

De decentrale overheden spelen een grote rol bij de educatie/communicatie/voorlichting aangezien dergelijke maatregelen in hun Integrale Verkeers- en Vervoersplannen opgenomen kunnen worden. Regionale campagnes en projecten richten zich op verschillende leeftijdsgroepen en weggebruikers. Zo huren sommige gemeenten een verkeersleerkracht in die circuleert over de scholen.<sup>266</sup> Andere projecten krijgen nationale aandacht zoals het 'rijbewijs-in-stappen' (Gelderland) waarbij 83% van de kandidaten slaagde bij de eerste keer. Een vervolgproef wordt gefinancierd door het Rijk.<sup>267</sup>

- **Rijopleiding**<sup>268</sup>:

In Nederland kan men enkel leren rijden via een rijsschool. De theorietraining kan daarentegen ook thuis plaatsvinden. Er is geen minimum aantal uren praktijkles nodig om de rijtest te mogen afleggen. Gemiddeld volgt men 35 uur praktische training voor het rijbewijs B. Het aantal uren theoretische les varieert tussen de 5 en 25 uur. De theoretische lessen zijn niet georganiseerd als vaste pakketten, noch zijn er specifieke curricula. Alvorens de praktische test te mogen afleggen, moet men geslaagd zijn in de theoretische proef. In de loop van het jaar 2002 zullen nieuwe open en meerkeuzevragen toegevoegd worden aan het theoretische examen teneinde het verkeersinzicht van toekomstige bestuurders beter te kunnen testen. De aanpak van een rijsschool wordt niet centraal gecoördineerd. Het Rijk bepaalt enkel de minimum eisen waar de cursist aan moet voldoen. Het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) is verantwoordelijk voor de theoretische en praktische rijexamens (Verklaring van rijvaardigheid) en gaat eveneens na of iemand lichamelijke of geestelijke problemen heeft die een invloed kunnen hebben op het rijgedrag (Verklaring van geschiktheid).

Het trainingsvoertuig dient over dubbele remmen te beschikken en moet merkbaar gemaakt zijn met een 'L'-teken. De rij-instructeur moet een diploma of professionele kwalificatie (INOVAM) hebben en is wettelijk verantwoordelijk voor het voertuig tijdens de training. De theorie-instructeur hoeft niet over een speciale kwalificatie te beschikken. Tijdens de praktische training (B) komen volgende items aan bod: veiligheidscheck van de wagen, weggrijden, rijden op rechte banen, rijden op strepen, kruispunten, richting veranderen, passeren, speciale delen van de weg, gedrag bij verkeerstekens, omkeren, parkeren, rijden, noodstop, nachtrijden. Bijkomend gaat er aandacht naar zetelaanpassing, rijden op de snelweg, defensief rijden, hoge snelheden, gebruik van de lampen. Een praktijkles duurt 50 à 60 minuten. Tot drie personen in één wagen mogen tegelijkertijd getraind worden.

Teneinde het rijbewijs te ontvangen moet de student in het theoretisch en praktisch examen slagen en minstens 18 jaar oud zijn.

<sup>269</sup>Vanaf 30 maart 2002 wordt het beginnerrijbewijs ingevoerd (voor alle vervoermiddelen) waardoor pas geslaagden 5 jaar lang strafpunten kunnen

---

<sup>266</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>267</sup> Site van het CBR: <http://www.cbr.nl/vervolg/vervolg.asp?ID=74491>

<sup>268</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

<sup>269</sup> Site van CBR: <http://www.cbr.nl/>

oplopen bij ernstige overtredingen (bumperkleven, snelheidsoverschrijding van meer dan 30km/u, alcoholpromillage van 0,2 en hoger en bij ongevallen waarbij doden of gewonden vallen). Het rijbewijs wordt geschorst als iemand voor de derde keer is aangehouden en veroordeeld. Blijkt uit het daaropvolgende rijvaardigheidsonderzoek (CBR) dat de beginnende bestuurder niet rijvaardig is, dan wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Het onderzoek bestaat uit een theorie- en een praktijkgedeelte. Naast educatie staat de kwaliteit van het rijgedrag tijdens het onderzoek voorop. Als de rijvaardigheid en theoretiekennis onvoldoende zijn, moet de kandidaat opnieuw een volledig examen doen. De kosten voor het onderzoek komen voor rekening van de beginnende bestuurder.

Strafpunten kunnen enkel toegekend worden door de politie, niet via automatische registraties van overtredingen. Het Openbaar Ministerie registreert de overtreders. De politie geeft de gegevens door. Wie na 5 jaar minder dan 3 strafpunten heeft, krijgt een definitief rijbewijs.

Wanneer iemand niet slaagt, licht de examiner toe welke onderdelen onvoldoende waren en wordt een uitslagformulier meegegeven. Wanneer iemand voor de vierde keer zakt komt die in aanmerking voor een Nader Onderzoek bij het Bureau Nader Onderzoek Rijvaardigheid (BNOR). De meeste kandidaten slagen niet in het eerste rijexamen. Jaarlijks zijn er ruim 30.000 kandidaten die voor de vierde keer binnen 5 jaar zakken voor hun rijexamen.

Personen vanaf 65 jaar krijgen rijbewijzen die om de 5 jaar hernieuwd moeten worden. Vanaf het zeventigste jaar vindt bij elke rijbewijzvernieuwing verplicht een medische keuring plaats.

Vanaf eind 2002 wordt het praktisch rijexamen voor brom- en snorfietsers verplicht.

#### DOELSTELLINGEN<sup>270</sup>:

- Adequaat kennis- en vaardigheidsniveau:
  - specifieke doelgroepen verdienen extra aandacht (kinderen, jongeren, ouderen).
  - Minimumniveau van kennis, inzicht, rijvaardigheid en -geschiktheid bepaald in 2 juridische kaders: van de onderwijsdoelen en van de wettelijke exameneisen.
  - permanente verkeerseducatie.
- Voorlichting en communicatie zijn onmisbaar om verkeersdeelnemers te informeren over nieuw of gewijzigd beleid:
  - Campagnes en wetgeving om gordelgebruik te verhogen en drankgebruik te verminderen.
  - Mensen informeren over de relatie tussen hun gedrag en verkeersveiligheid.

---

<sup>270</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofddlijnen van beleid: Veiligheid.*

- Internalisering van kosten:
  - Kabinet gaat na of het verkeersgedrag verder wordt verbeterd als deze reeds geïnternaliseerde kosten duidelijker zichtbaar worden voor de verkeersdeelnemer.
  - Onderzoek naar een manier waar voor specifieke doelgroepen aanvullende maatregelen genomen kunnen worden en naar welke bijdrage een vollediger internalisering van veiligheidskosten kan leveren.
- Draagvlak voor verkeersveiligheid vergroten<sup>271</sup>:
  - Organisatie van een koepelcampagne die de rode draad doorheen de verschillende losse campagnes weergeeft en die mensen informeert over de verkeersonveiligheid als maatschappelijk probleem en over de (lichamelijke, economische,...) gevolgen.
  - Door de economische kadering van verkeersonveiligheid vergroot eveneens het politiek draagvlak (kosten file-probleem: 800 miljoen EUR ten opzichte van kosten verkeersonveiligheid: 8 miljard EUR).

## Engineering

- **Infrastructurele maatregelen**<sup>272</sup> (startprogramma Duurzaam Veilig):
  - Onderscheid verkeersaders en verkeersluwe gebieden: categorisering.
  - Regelgeving 30 km/u-gebieden: algemene snelheidslimiet van 30km/u in de bebouwde kom, de wegbeheerder bepaalt zelf de uitzonderingen tot 50km/u, respectievelijk 70 km/u.
  - Uitbreiding 30km/u-gebieden (verblijfsgebied) met minimaal 12.000km weglengte teneinde de overgang naar de algemene snelheidslimiet van 30km/u binnen de bebouwde kom soepel te laten verlopen.
  - Uitbreiding 60 km/u-zones met minimaal 3000km weglengte.
  - Voorrang op verkeersaders: regeling van de voorrang op alle kruispunten buiten de verkeersluwe gebieden door middel van verkeersborden dan wel andere infrastructurele maatregelen.
  - Uniformering voorrang op rotondes: verkeer op de rotonde heeft voorrang.
  - Bromfiets op de rijbaan.
  - Voorrang van rechts voor fietsers, bromfietzers, bestuurders van invalidervoertuigen en overig langzaam verkeer: uniform Europese wetgeving.

Bromfiets op rijbaan en voorrang van langzaam verkeer is op Rijksniveau door een wetwijziging nationaal geïmplementeerd. Voor de andere maatregelen bestaat er geen centrale regelgeving, enkel een richtinggeving, en zijn de decentrale overheden primair verantwoordelijk. De lokale implementatie van de Duurzaam Veilig maatregelen hangt namelijk in sterke mate af van de ruimtelijke situatie en kan daarom niet centraal gedirigeerd worden. Zo worden de reglementeringen binnen de residentiële gebieden (erftoegangswegen) volledig lokaal bepaald. Voor erftoegangswegen zijn tevens het minst aantal essentiële

---

<sup>271</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>272</sup> COVER-Evaluatie: *Achtergronddocument Startprogramma Duurzaam Veilig*. 29 juni 2001.

onderdelen in de planologische kernbeslissing<sup>273</sup> beschreven aangezien deze zo diep in het stedelijk gebied liggen en dus zo afhankelijk van de ruimtelijke kwaliteit zijn, dat uniforme regelgeving onmogelijk is. In het project Woonerven worden residentiële gebieden infrastructureel zodanig aangepast dat de zwakke weggebruiker centraal staat ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.

- **Wegcategorisering en -inrichting**<sup>274</sup>:

Duurzaam Veilig streeft naar een consequente weginrichting waarbij elke weg één duidelijke functie (functionaliteitsprincipe) en vormgeving heeft zodat duidelijk is welk gedrag van de verkeersdeelnemer verwacht wordt (voorspelbaarheidsprincipe). Tevens moet de combinatie van grote snelheids-, massa- en richtingsverschillen op wegen vermeden worden (homogeniteitsprincipe).

Er worden drie wegfuncties omschreven: toegang bieden tot bestemmingen (erftoegangsweg), verbinding tussen erftoegangswegen en stroomwegen (onsluitingsweg) en een snelle afwikkeling van verkeer mogelijk maken (stroomweg).

Vijf wegcategorieën worden onderscheiden:

- Stroomweg (nationaal, regionaal)
- Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom
- Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom
- Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

Het CROW heeft een 'Handboek Categorisering Wegen op duurzaam veilige basis'<sup>275</sup> uitgegeven waarin 12 hoofdvereisten voor een duurzaam veilige weginfrastructuur beschreven worden:

- Realisatie van zo omvangrijk mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden (ruimtelijke ordening)
- Minimalisatie van wegverkeer over relatief onveilige wegen
- Ritten zo kort mogelijk maken
- Kortste en veiligste route laten samenvallen
- Zoekgedrag vermijden
- Wegcategorieën herkenbaar maken
- Aantal verkeersoplossingen beperken en uniformeren
- Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer
- Conflicten vermijden met kruisend en overstekend verkeer
- Scheiden van voertuigsoorten
- Snelheid reduceren op potentiële conflictpunten
- Vermijden van obstakels langs de weg

---

<sup>273</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel B: Planologische kernbeslissing: Essentiële onderdelen en plankaarten.*

<sup>274</sup> <http://www.swov.nl/nl/kennisbank/index.htm> of SWOV rapport R-2001-28.

<sup>275</sup> CROW (1997). Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis. Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen. Publicatie 116. C.R.O.W, Ede.

<sup>276</sup>De categorisering is ondertussen afgerond, doch staat weer ter discussie naar aanleiding van Duurzaam Veilig 2. In het Startprogramma lag de nadruk op de duurzaam veilige inrichting van de wegvakken, maar ook andere – goedkopere – maatregelen zouden kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid zoals de herverdeling van het verkeer over het wegennet zodat het verkeer meer van veilige wegen gebruikt gaat maken.

De categorisering geeft enkel uitleg over de functie van de weg en komt dus vooral voort uit de afweging van de bereikbaarheid. Vanuit de verkeersveiligheid komt de vraag naar de inrichting. Het CROW geeft voor elk van deze wegvakken aanbevelingen over de vormgeving. In plaats van deze rigide op te volgen, zal in overleg met alle overheden een *pakket essentiële kenmerken* opgesteld worden waar iedereen zich aan zal moeten houden. Het zal een minimaal pakket aan maatregelen, op basaal niveau (wegmarkering, bebording,...), betreffen waardoor elk wegtype duidelijk weergegeven wordt en de weggebruiker direct weet wat hij/zij kan verwachten en wat van hem/haar verwacht wordt.

- **Ruimtelijke ordening<sup>277</sup>:**

Het besef groeit dat verkeersveiligheid minder sectoraal en meer ingebed in andere beleidsterreinen moet worden. De opname van verkeersveiligheid in het algemene verkeers- en vervoersbeleid (NVVP) is een stap in die richting. Tevoren werkte men met een Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening hangen sterk samen. Zo kan een goede ruimtelijke ordening veel verkeersveiligheidsmaatregelen onnodig maken. Een *mobilitiestoets voor ruimtelijke plannen* zal ontwikkeld worden waardoor de decentrale overheden geholpen kunnen worden om in hun ruimtelijke plannen rekening te houden met verkeer en vervoer.

Enkele van de NVVP-essentiële onderdelen handelen over ruimtelijke ordening of hebben een ruimtelijke relevantie. Op die manier dwingt het Rijk enkele minimale ruimtelijke eisen af ten voordele van de verkeersveiligheid. Sommige provincies houden actief de ruimtelijke plannen in de gaten. Zuid-Holland bijvoorbeeld geeft in de 'Nota Planvorming' aan op welke punten de provincie de bestemmingsplannen van de gemeenten zal beoordelen. Eén punt is de verkeersveiligheid.

---

<sup>276</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>277</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

- **Zwarte punten**<sup>278</sup>:

De aanpak van zwarte punten krijgt in de preventieve Duurzaam Veilig benadering minder aandacht dan tijdens het curatieve speerpuntenbeleid. Voor de <sup>279</sup>Rijkswegen is een risicoatlas ontwikkeld die over het hele wegennet het risico weergeeft aan de hand van kleuren. Vier indicatoren worden onderscheiden: aantal gewonden/aantal doden per kilometer weglengte/voertuigkilometer. Wegvakken die op de 4 indicatoren rood kleuren worden primair aangepakt. Wel wordt steeds eerst een afweging gemaakt van de kosten-baten: de verhouding van het absolute aantal ongevallen tot het totale wegverkeer op die plaats. In het verleden werd reeds geopteerd voor het begrip 'gevaarlijke situatie' dat meer inhoudt dan 'verkeersongevallenconcentratie' (VOC, zwart punt). Een VOC is een locatie waarbij de verkeersinfrastructuur in grote mate bijgedragen heeft aan de verkeersongevallen. 'Gevaarlijke situatie' refereert daarenboven naar langere wegvakken of routes of bepaalde afgebakende gebieden of zelfs groeperingen van ongevallen met gemeenschappelijke kenmerken.

Uit black-spots analyses blijkt immers dat steeds vaker een klein aantal ongevallen her en der op het wegennet voorkomen. De aanpak waarbij het wegennet in stapjes duurzaam veilig ingericht wordt, is hier ideaal.

Uit onderzoek van het SWOV blijkt dat gemeentelijke en provinciale wegbeheerders nog steeds gevaarlijke situaties aanpakken. Slechts een kleine minderheid gebruikt daartoe de HAGS-methode (Handleiding Aanpak Gevaarlijke situaties). Meestal worden eigen methoden gebruikt. Ondertussen zijn er methoden die zicht geven op potentieel gevaarlijke situaties ontwikkeld die beter in de Duurzaam Veilig visie passen (verkeersveiligheidsaudit, Duurzaam Veilig-meter, maatregelencatalogi).

- **Fiscale maatregelen**<sup>280</sup>:

Sinds 1 januari 2002 wordt door de overheid de aanschaf van nieuwe, energiezuinige personenauto's gestimuleerd door aan de eerste eigenaar/houder een premie te geven in de vorm van een gedeeltelijke teruggave van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM). Met de ingang van 2005 vervalt de stimuleringsregeling omdat vanaf dan de emissienormen verplicht zijn voor alle nieuwe wagens.

Daarnaast zijn verschillende maatregelen vrijgesteld van BPM, waaronder de routeplanner, zij-airbags.

Het veelvuldig gebruik van de wagen wordt benadeeld door de invoering van de kilometerheffing. De bedoeling is de vaste belastingen variabel te verhogen naargelang het gebruik en niet maar naar het bezit. Op die manier wordt de bestuurder gestimuleerd reisalternatieven te overwegen. Kilometerheffing zal gefaseerd ingevoerd worden in 2004, en volledig in 2006.

---

<sup>278</sup> Site van SWOV: [www.SWOV.nl](http://www.SWOV.nl)

<sup>279</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>280</sup> Site 'Van A naar Beter': [http://www.minvenw.nl/cend/dco/vananaarbeter/portal/index\\_no\\_flash.php](http://www.minvenw.nl/cend/dco/vananaarbeter/portal/index_no_flash.php)

- **Zwaar verkeer:**

Het goederenvervoer in de stad is onderworpen aan een systeem van venstertijden. Men kan slechts op bepaalde tijdstippen en op bepaalde plaatsen goederen leveren<sup>281</sup>.

Sinds 15 oktober 1999 geldt er op 800 kilometer van de snelwegen een inhaalverbod voor vrachtwagens, en dit van 6 tot 10 uur 's ochtends en van 15 tot 19 uur 's avonds. Dat is ongeveer 35% van het totaal aantal snelwegen. Naast de vermindering van het fileprobleem wordt de verkeersveiligheid verbeterd door de afname in snelheidsverschillen en de afname van rijstrookwisselingen<sup>282</sup>.

- **Voertuigpark 2001**<sup>283</sup> (x1000):
  - Personenauto's: 6.539.212
  - Bestelauto's: 755.977
  - Vrachtauto's: 83.458
  - Trekkers: 59.828
  - Speciale voertuigen: 39.599
  - Autobussen: 11.374

#### DOELSTELLINGEN<sup>284</sup>:

- **Veilige infrastructuur:**

- De inrichting van de infrastructuur draagt bij aan de verkeersveiligheid vandaar het belang van een duurzaam veilige inrichting van de weg. Het CROW heeft conceptrichtlijnen voor de categorisering van wegen uitgebracht die een aanduiding geven van de kenmerken per wegcategorie. Gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk moeten hun wegcategorieering op elkaar afstemmen.
- Nieuwe weginfrastructuur valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.
- Verkeersveiligheidsaudits: onderzoek van de veiligheidskwaliteiten van een infrastructuurplan of -ontwerp, sinds 2001: handleiding en cursus.

- **Bedrijfsvoering:**

- Het aandeel van vracht- en bestelverkeer in het aantal doden in het wegverkeer terug te dringen.
- Het bedrijfsleven neemt verantwoordelijkheid op voor verkeersveilig gedrag. Het project *Safety culture* beoogt een veiligheidscultuur te creëren bij transportondernemingen en bij het zakelijk personenverkeer door samen met de brancheorganisaties, belangenorganisaties en verzekeraars de kwaliteit binnen de sector (ook veiligheidsinspanningen) zichtbaar te

---

<sup>281</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>282</sup> Site van 'Van A naar Beter'

<sup>283</sup> Kerncijfers Mobiliteit 2001: Site: [www.vianed.nl](http://www.vianed.nl)

<sup>284</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdpijnen van beleid: Veiligheid.*



maken (keurmerken). Vervoerende en verladende bedrijven worden op basis van keurmerken gekoppeld aan voordelen (bvb. ruimere venstertijden), gestimuleerd om rekening te houden met verkeersveiligheid in hun bedrijfsvoering. Hetzelfde zal men proberen te verwezenlijken voor het personenvervoer (zakelijk verkeer, woon-werk verkeer).

- Doelgroepstroken voor vracht- en busverkeer.

- **Technologie:**

- Het verminderen van letselrisico van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders): verbeteringen van landbouw-, personen-, vracht- en bestelvoertuigen en van tweewielige voertuigen vereist.
- Invoering van dodehoekspiegels en de zijafscherming op vrachtauto's.
- Het verder terugdringen van ernstig letsel (wiplash-preventie) bij inzittenden van individueel en collectief vervoer.
- Het verbeteren van de botscapaciteit van verschillende soorten voertuigen.
- Bevorderen van verkeersveiligheid door middel van technologie: voorbeeld: ISA, Black Box en het onderzoek van de EU naar het alcoholslot.
- Onderzoek naar nieuwe mogelijkheden.

### Enforcement

- **Wettelijke verplichtingen veiligheidsmaatregelen in voertuigen<sup>285</sup>:**

- Sinds 1992 zijn autogordels verplicht op zowel voor- als achterstoelen. Voor passagiers kleiner dan 1,50 meter gelden verschillende mogelijkheden:

	Kinderen 0-2 jaar	Kinderen 3-11 jaar kleiner dan 1,50m	passagiers vanaf 12 jaar kleiner dan 1,50 m
Voorin	<i>Kinderzitje verplicht</i>	<i>Kinderzitje verplicht</i>	<i>Gordel verplicht, driepuntsgordel mag als heupgordel worden gebruikt</i>
Achterin	<i>Kinderzitje verplicht indien aanwezig; anders niets verplicht</i>	<i>Kinderzitje verplicht indien aanwezig; anders gordel verplicht indien aanwezig; driepuntsgordel mag als heupgordel worden gebruikt</i>	<i>Gordel verplicht indien aanwezig, driepuntsgordel mag als heupgordel worden gebruikt</i>

<sup>285</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Verkeersborden en Verkeersregels in Nederland*. Site van 'Van A naar Beter'.

- Fietzers en bromfietzers mogen enkel kinderen beneden de acht jaar vervoeren wanneer zij gezeten zijn op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten.
- De airbag is enkel effectief bij frontale en bijna frontale aanrijdingen en mag dus niet als een op zich zelfstaand beveiligingsmiddel beschouwd worden. Het is een aanvulling op de beschermende werking van de autogordel.
- De aanwezigheid van hoofdsteunen is in personenauto's niet verplicht maar er zijn wel Europese richtlijnen waarin eisen geformuleerd worden waaraan in auto's geplaatste hoofdsteunen moeten voldoen. Vaste hoofdsteunen dienen een minimumhoogte te hebben van 75 cm, gemeten vanaf 5 cm boven de zitting tot de bovenkant van de hoofdsteun. Voor afstelbare hoofdsteunen geldt dezelfde afstand, met dien verstande dat gemeten wordt in een positie van de hoofdsteun tussen de laagste en hoogste stand van de verstelmogelijkheid. De kans op een wiplash-letsel als gevolg van achteraanrijdingen kan worden beperkt met een goede stand van de hoofdsteun, vandaar de noodzaak van een correcte afstelling.
- De minister van Verkeer en Waterstaat (Netelenbos) wil nog voor het einde van 2002 de dodehoekspiegel verplicht stellen voor vrachtwagens. Sinds 1 oktober 2001 moeten nieuwe vrachtwagens al voorzien zijn van een dodehoekspiegel of camera.
- Zowel brom- als motorfietzers moeten een goedgekeurde helm dragen; deze helm moet goed passen en dient door middel van een sluiting op een deugdelijke wijze op het hoofd te zijn bevestigd. Dit geldt niet voor (snor)fietzers. Het Fietsberaad<sup>286</sup> (kennisuitwisseling over het fietsbeleid door verschillende overheden) meldt dat de gezondheidseffecten van het fietsen groter zijn dan de gevolgen van verkeersonveiligheid door het niet dragen van een helm.

---

<sup>286</sup> <http://www.kennisplatform-verdi.nl/nieuws/nieuwsdetail.asp?idknowhow=178&tabel=knowhow>

- **Snelheid:**

Binnen de verschillende categorieën wegen worden bepaalde snelheidslimieten aangegeven<sup>287</sup>:

Wegtype	Snelheidslimiet (km/u)	Bijzonderheden
Autosnelweg	120	
	100	
Autoweg	100	1X2 rijstroken
Buiten de bebouwde kom	80	Gesloten voor langzame motorvoertuigen
	80	Gesloten voor fiets en bromfiets
	80	1X2 rijstroken
	80	1X1 rijstrook
Binnen de bebouwde kom	70	2X2 rijstroken en gesloten voor fiets en bromfiets
	50	2X2 rijstroken en gesloten voor fiets en bromfiets
	50	1X2 rijstroken en gesloten voor fiets en bromfiets
	50	Alle verkeer

- Stroomwegen: 100-120 km/u
- Buiten de bebouwde kom:
  - o Gebiedsontsluitingsweg: 80 km/u
  - o Erftoegangsweg: 80 km/u
- Binnen de bebouwde kom:
  - o Gebiedsontsluitingsweg: 50-70 km/u
  - o Erftoegangsweg: 50 km/u

De decentrale overheden kunnen deze nationale bepalingen aanpassen in hun regio en maken dit kenbaar via bebording. Binnen de bebouwde kom liggen de snelheidslimieten vaak lager dan 50 km/u: voor woongebieden die daarvoor ingericht zijn 30km/u en stapvoets in woonerven.

<sup>287</sup> Site van SWOV of SWOV-rapport R-2001-28.

De boetes bij overschrijding van de maximumsnelheid variëren naargelang de ernst van de overschrijding en de plaats. Bij wegwerkzaamheden bijvoorbeeld liggen de boetes hoger. Voor vrachtwagens, autobussen en auto's met aanhangwagen gelden andere boetetarieven<sup>288</sup>.

Het overgrote deel van de snelheidscontroles gebeurt met behulp van radar. Er worden verschillende soorten flitstechnieken gebruikt:

- Flitspaal: vaste posten op plaatsen waar de meeste ongevallen gebeuren, filmhouders voor 400 of 800 opnamen, ook voor rood lichtcontrole.
- Roulerende radar: op een bepaald traject verschillende flitspalen waartussen de radar wordt gerouleerd
- Mobiele snelheidscontroles: tijdelijk, op willekeurige plaatsen
- Laserguns: snel, compact, niet te detecteren, snelheid meten op grote afstand, ook kleinere voertuigen
- Lussen in het wegdek: twee lussen op bepaalde afstand van elkaar, signaal naar de flitspaal
- Video: naleving verschillende verkeersregels mogelijk
- Trajectcontrole: verschillende controleposten (videocamera's) op bepaald traject
- Video Registratie Onopvallende Surveillance: videocamera in burgerauto

In één vijfde van de palen zitten camera's, die constant rouleren. Laserpistolen worden regelmatig gebruikt aangezien deze gemakkelijk inzetbaar zijn.

Men onderscheidt grofweg 4 methoden van snelheidscontroles: stilstaande opvallende surveillance, rijdende opvallende surveillance, onopvallende radarcontrole en radarcontrole met opvallende arrestatie<sup>289</sup>.

Uit cijfermateriaal van het CBS (Centraal Bureau Statistiek) blijkt dat in het jaar 1999 6,3 miljoen processen verbaal uitgeschreven zijn, waaronder 4,4 miljoen voor overdreven snelheid. In vergelijking met 1992 is dit een verzesvoudiging.

#### • **Alcohol/Drugs/Geneesmiddelen:**

De legale drempel van bloedalcoholpromillage is vastgelegd op 0,5 promille. Het percentage rijders onder invloed van alcohol heeft zich in de tweede helft van de jaren negentig gestabiliseerd tussen de 4,3 en 4,5%. In 2000 werden er 200 alcoholverkeersdoden en tussen de 2500 en 3500 alcoholverkeersgewonden geregistreerd. Uit aselecte politiecontroles bleek dat 4,6% van de bestuurders onder invloed reed<sup>290</sup>. De doelstellingen van het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat voor 2000 zijn dus niet gehaald, namelijk de reductie van het aantal officieel geregistreerde alcoholverkeersdoden tot 100 en van het aantal alcoholverkeersgewonden tot 2000 en reductie van het percentage rijders onder invloed tot 4%<sup>291</sup>.

---

<sup>288</sup> Site van BVOM: Bureau Verkeershandhaving

<sup>289</sup> Site van SWOV: kennisdatabank

<sup>290</sup> Site van BVOM

<sup>291</sup> SWOV en Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2000

Over de jaren heen zijn een aantal maatregelen genomen ter bestrijding van rijden onder invloed, zoals de verzwaring van de straffen (1992), de invoering van de 'Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid' (o.a. verplichte cursus Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer-EMA) (1996) en de invoering van regionale verkeershandhavingsteams. Voor beginnende chauffeurs geldt een lagere drempel om verplicht te worden tot het volgen van de EMA-cursus: 0,5 promille in plaats van 0,8 promille. De bedoeling van de regionale verkeershandhavingsteams is de intensivering van het aantal aselecte alcoholcontroles. Momenteel wordt ongeveer 1 op 16 voertuigen jaarlijks gecontroleerd.

Momenteel onderzoekt men hoe drugs- en geneesmiddelengebruik het best structureel aangepakt kunnen worden. Tot nu toe wordt het gebruik ervan enkel gehandhaafd als de invloed duidelijk aantoonbaar is na een ongeval. Voor geneesmiddelen met een duidelijk effect op het rijgedrag zal een lijst met alternatieve middelen gepubliceerd worden en zelf zullen ze verboden moeten worden, doch dit moet in overleg met het Ministerie van Volksgezondheid gebeuren<sup>292</sup>.

- **Agressie:**

Camerawagens patrouilleren regelmatig en kunnen agressief verkeersgedrag registreren. Verkeersagressie tracht men echter voornamelijk te vermijden door de combinatie van de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen waardoor de kans op situaties die agressie kunnen uitlokken geminimaliseerd wordt<sup>293</sup>.

- **GSM:**

Handheld bellen is verboden sinds 1 april 2002, doch er is geen specifieke handhavingsintensivering<sup>294</sup>.

- **Handhaving:**

- Communicatie<sup>295</sup>:

Het Meerjarenprogramma Communicatie-Verkeersveiligheid loopt parallel aan het Beleidsplan van de Nederlandse Politie en geeft voor de periode van 2002 tot 2007 de planning weer van communicatieactiviteiten en de verkeershandhaving die daarop aansluit. Per jaar is bepaald welke thema's (speerpunten) aan bod zullen komen. Het Rijk maakt daarnaast afspraken met de decentrale overheden over dezelfde thema's en in de periode dat een thema gecommuniceerd wordt, moet de handhaving ervan voor de politie een prioriteit worden.

---

<sup>292</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>293</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>294</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>295</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

- Regionale Handhavingsteams:
  - o Sinds het Startprogramma Duurzaam Veilig werden regioprojecten uitgewerkt ter intensivering van de handhaving. De regionale handhavingsteams werken naast de politie aan verkeershandhaving. Zij opereren vooral op hogere orde wegen, terwijl de politie meer binnen de bebouwde kom handelt. Momenteel gebeurt de prioriteitsstelling van de verkeershandhaving door de politie en het Openbaar Ministerie (OM), maar aangezien handhaving deel uitmaakt van het provinciaal integraal maatregelenpakket om de regionale doelstelling te halen, willen de provinciale overheden eveneens een invloed hebben op de prioriteitsstelling. Het Ministerie van Justitie, Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en de regionale overheden zullen samen onderzoek doen naar 'best practices' om zo de afspraken op regionaal niveau te verbeteren.
  - o Men wil de regioplannen zo snel mogelijk in alle politieregio's laten draaien. Op jaarbasis is een bedrag van ongeveer 68 miljoen EUR opzij gelegd en zijn 700 formatieplaatsen beschikbaar gesteld. Tevens is het de bedoeling dat het MIT wordt afgestemd op de prioriteiten voor verkeershandhaving zoals vermeld in het BNP voor de periode 2003-2007<sup>296</sup>.
  - o Sinds 1992 is de 'Wet Administratiefrechtelijke Afhandeling Verkeersvoorschriften' (Wet Mulder<sup>297</sup>) van kracht om de werklast van politie, Openbaar Ministerie en rechter te verlichten. Lichte verkeersovertredingen worden op die manier gedepenaliseerd of beter, bestuursrechterlijk afgehandeld door middel van een sanctie, het betalen van een geldsom binnen de 4 maanden na ontvangst van de bekeuring. Een seponeringsbeleid kent men niet aangezien alle lichte overtredingen sowieso een gevolg kennen en zware overtredingen door de rechter afgehandeld worden. Uit de kerncijfers strafrecht, vanaf 1994 tot 2000 blijkt dat in 1994 ongeveer 2,5 miljoen Mulder beschikkingen waren en in 2000 waren dat er bijna 7,8 miljoen.
  - o 3VO organiseert regelmatig beloningsacties, onder andere m.b.t. het dragen van autogordels. Allerhande gadgets kunnen dan uitgedeeld worden, zoals cd-spelers, paaseieren, cadeaubonnen, bosjes bloemen.

#### DOELSTELLINGEN<sup>298</sup>:

- Agressie in het verkeer:
  - Campagnes met combinatie van communicatie en handhaving (// ritsen en bumperkleven)
  - Door het geformuleerde veiligheidsbeleid (opleidingen, handhaving, aanpak alcohol, drugs en medicijnen) neemt verkeersagressie af.

<sup>296</sup> *Samen voor veiligheid: Duurzaam Veilig, de tweede fase.*

<sup>297</sup> <http://home-3.tiscali.nl/~thijeleo/wet/mulder/mulderindex.htm>

<sup>298</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel A: Hoofdpijnen van beleid: Veiligheid.*

- Terugdringen gebruik alcohol, drugs en medicijnen:
  - 24% van de dodelijke ongevallen, 10% van de zwaar gewonden.
  - Verlaging van het maximaal toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders van 0,5 naar 0,2 promille.
- Handhaving en naleving:
  - Innovatie leidt tot doelmatiger verkeerstoezicht in de openbare ruimte.
  - Handhaving is de katalysator voor lokaal veiligheidsbeleid.
  - Verkeersmanagement en snelheidsbeperkingen.
- De mens staat centraal: versterken van het gedragsbeïnvloedend beleid.

### **3.1.2.3. Implementatie**

#### **Wat**

Keuze van de maatregelen o.b.v. kosten-effectiviteitsanalyses.

#### **Wie**

Naast het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn ook andere departementen en bestuursniveaus verantwoordelijk voor verkeersveiligheid<sup>299</sup>:

- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu: ruimtelijke ordening
- Ministerie van Buitenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: regionale politiekorpsen en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)
- Ministerie van Justitie: bepaling van de wegenverkeerswet
- Het Openbaar Ministerie: Bureau Verkeershandhaving
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport: aanpak van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen; voorlichtingscampagnes; helpen bij verslaving; mobiliteit bij zieken
- De provincies: wegbeheerderstaak; verdeling van het beschikbare geld voor onder andere verkeersveiligheid over de gemeenten in hun grondgebied; Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid per provincie: coördinatie verkeersveiligheidsactiviteiten
- De Kaderwetgebieden (7): planning, sturing en uitvoering van beleid omtrent verkeersveiligheid
- De gemeenten: wegbeheerderstaak; consistent wegennet tussen gemeenten
- De Waterschappen: wegbeheerderstaak, consistent wegennet
- Europa: harmonisering van beleid inzake verkeersveiligheid
- Maatschappelijke organisaties (o.a. Verenigde VerkeersVeiligheids Organisatie (3VO), ANWB, Fietzersbond): belangenverdediging doelgroepen
- Advies- en Ingenieursbureaus: studies uitvoeren, oplossingen bedenken/uitvoeren
- Kennis- en/of opleidingsinstituten (o.a. CROW, SWOV, TNO):
- verkrijgen, verzamelen, verspreiden van kennis verkeers(on)veiligheid
- Producenten van specifieke verkeersveiligheidsmaterialen / producten: fabrikanten

---

<sup>299</sup> Heijkamp, A.H., 2001. *Verkeersveiligheid in Nederland: dat doen we samen!* Ministerie van Verkeer en Waterstaat-Rijkswaterstaat: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

#### **3.1.2.4. Middelen**

##### **Budgettering**<sup>300</sup>

- De Rijkssubsidie voor het startprogramma Duurzaam Veilig (1997-2001) bedraagt 180 miljoen EUR, waarmee de decentrale overheden het concreet (voornamelijk infrastructureel) Duurzaam Veilig maatregelenpakket kunnen implementeren. De uitwerking wordt voor 50% door het Rijk en voor 50% door de regionale overheden gedragen.
- Voor de interim-fase Duurzaam Veilig (2001-2003) maakt het Rijk 60 miljoen EUR vrij om de regionale overheden te stimuleren om zelf gekozen verkeerveiligheidsbevorderende maatregelen te nemen.
- Om de nationale doelstelling tegen 2010 te kunnen halen moet Duurzaam Veilig fase 2 (2003-2010) volledig uitgewerkt worden. De hiervoor vereiste Rijksfinanciering bedraagt 2,2 miljard EUR. De kans dat dit bedrag voorhanden zal zijn is klein. Als gevolg daarvan heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met de decentrale overheden afgesproken welk maatregelenpakket tot 2010 in ieder geval uitgevoerd zal worden. In het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) worden de projecten beschreven die gesubsidieerd zullen worden. Het zijn vooral afspraken i.v.m. de bereikbaarheid, en in mindere mate de verkeersveiligheid.
- Bij elke nieuwe kabinetsperiode vindt besluitvorming plaats over investeringen in de economische structuur, waaronder infrastructuur. Gelden uit verschillende inkomstenbronnen (o.a. aardgas, verkoop van staatsdeelnemingen in bedrijven) worden dan verdeeld door het ICES (Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking). Het NVVP is op dat circuit aangesloten en heeft het project Duurzaam Veilig ingediend. Aangezien het huidige ICES-budget tegenvalt is de kans klein dat het Rijk 2,2 miljard EUR zal kunnen investeren.

#### **3.1.2.5. Evaluatie**

##### **Opvolging plan via tussenevaluaties**<sup>301</sup>

Voorop staat dat de decentralisatie de kans moet krijgen zich te ontwikkelen. Wanneer vanuit het Rijk direct inspectie wordt uitgeoefend leidt dat tot wantrouwen en wordt de decentralisatie eerder belemmerd. Wel wordt de NVVP Beleidsagenda<sup>302</sup> jaarlijks geijkt. In die agenda staat per doelstelling de opsomming van de nodige maatregelen, onderzoeken, instrumenten. In het SVV daarentegen stonden alle maatregelen voor 15 jaar vast.

---

<sup>300</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

<sup>301</sup> Monitor NVVP: Opzet

<sup>302</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel C: Beleidsagenda van het Rijk: Uitwerking van het verkeers- en vervoersplan van de rijksoverheid.*



De Planwet van Verkeer en Vervoer stelt dat de Minister jaarlijks verslag moet doen van zijn bevindingen met betrekking tot de voortgang van de uitvoering van het NVVP (MIT) en daar conclusies aan moet verbinden. Daarbij moet gebruik gemaakt worden van de gegevens van provincies en gemeenten over de voortgang van de uitvoering van provinciale verkeers- en vervoersplannen en het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Het Nationale Verkeers- en Vervoersberaad (NVVB) heeft ingestemd met het voorstel voor de opzet van de monitor van het NVVP van de werkgroep Doorwerking Monitor NVVP. Het NVVB heeft hiermee niet alleen ingestemd met de voorgestelde wijze van monitoring – die lag al voor een belangrijk deel vast in de Planwet Verkeer en Vervoer – maar ook en vooral met de voorgestelde keuze van indicatoren om het effect van het beleid te meten. Voor de keuze van de indicatoren is aansluiting gezocht bij de essentiële onderdelen van het beleid in deel B van het NVVP, de zogenaamde Pkb-tekst. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft vervolgens de opdracht gekregen om de nulmeting voor de monitor NVVP te maken<sup>303</sup> en heeft een belangrijke functie in het verzamelen en beschikbaar maken van alle informatie uit de NVVP-monitoring.

De NVVP-monitor is een gezamenlijk project van alle overheden die de concrete maatregelen analyseert en controleert zodat bijstellingen mogelijk zijn. De NVVP-essentiële onderdelen<sup>304</sup> geven aan welke maatregelen de decentrale overheden alleszins in hun integrale plannen moeten integreren. Per onderwerp moet monitoring plaatsvinden. De monitor NVVP zal gezamenlijk opgesteld worden door de monitors van iedere afzonderlijke overheidslaag. Het Rijk publiceert jaarlijks de voortgang van de activiteiten van het NVVP in het jaarverslag van het departement. Daarnaast wordt in de tweejaarlijkse actualisering van de NVVP-beleidsagenda (deel C) verslag gedaan van de resultaten en van de voortgang van de aangekondigde acties. De provincies en kaderwetgebieden publiceren jaarlijks een monitor over respectievelijk de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen. De gemeenten publiceren zo mogelijk jaarlijks de resultaten van de eigen beleidsinspanningen. Via een nationaal platform inzake monitoring kunnen de verschillende overheden hun monitor afstemmen op elkaar. Doel is dat de NVVP monitor informatie geeft over de voortgang van zowel de concrete als de meer algemene doelstellingen van de essentiële onderdelen van het beleid. De concrete doelstellingen zijn voorzien van indicatoren.

De NVVP-monitor omvat:

- Analyse / verklaring van de waargenomen ontwikkeling o.b.v. kengetallen (cijferreeksen die aanvullende informatie geven over de waargenomen ontwikkeling). Deze analyse geeft de effectiviteit weer van de maatregelen / het beleid.
- De doelen van het verkeers- en vervoerbeleid
- De mate van doelbereiking: voortgang in de richting van de gestelde doelen
- De inhoud van het beleid: de toegepaste maatregelen(pakketten)
- Autonome factoren (economische, ecologische, ruimtelijke, maatschappelijke en internationale ontwikkelingen van belang voor het verkeers- en vervoerbeleid)

---

<sup>303</sup> <http://www.kennisplatform-verdi.nl/nieuws/nieuwsdetail.asp?idknowhow=174&tabel=knowhow>

<sup>304</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel B: Planologische kernbeslissing: Essentiële onderdelen en plankaarten.*

De monitoring van de verkeersveiligheid richt zich op slachtoffers, handhaving, nieuwe infrastructuur, technologie en vervoer gevaarlijke stoffen. Per thema worden onder meer de belangrijkste elementen, de voorgestelde wijze van monitoring, de voorgestelde inhoudelijke en procesmatige indicatoren en de voorgestelde kengetallen weergegeven (zie bijlagenbundel).

#### Terugkoppeling van de doelstellingen

In 2006 zal een grote evaluatie van Duurzaam Veilig 2 plaatsvinden waarbij men de ontwikkeling zal analyseren zodat men eventueel tijdig kan bijsturen.

Het SWOV onderscheidt 5 types indicatoren die verzameld moeten worden teneinde de vooruitgang te analyseren en het plan te evalueren:

- Stapgewijze benadering per speerpunt:
  - toezicht – gedragsverandering – ontwikkeling ongevallen
- Koppeling van 5 types gegevens:
  - Inspanningsgegevens (incl. publiciteitsmate): BVOM-wish-systeem
  - Productiegegevens: CJIB
  - Ongevallengegevens: VOR en LMR (landelijke medische registratie)
  - Gegevens over verkeersgedrag: DINAF-lussen (BVOM/provincies-voorbeeld), onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG)
  - Zelf gerapporteerde gegevens (vragenlijsten): PROV (periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersonveiligheid) en tel. interviews
  - Gegevens over externe factoren (vb. demografische gegevens en gegevens over wegomgeving): BVOM (wegkenmerken)

### 3.2. Intermediair niveau

#### 3.2.1. Inleiding

In het verkeerveiligheidsbeleid wordt op grond van het decentralisatieconvenant verkeersveiligheid een belangrijke regierol op provinciaal/regionaal niveau gelegd<sup>305</sup>. Dit convenant is ondertussen verlengd tot 2004. In elke provincie moet er een onafhankelijk overlegplatform zijn in de vorm van een Regionaal/Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid<sup>306</sup> (ROV/POV). Het doel van dergelijke instanties is tweeledig: de planmatige aanpak van de bestrijding van de verkeersonveiligheid en de onderlinge afstemming van de verkeersveiligheidsactiviteiten in de regio en tussen de in de regio werkzame instanties en organisaties. Om het decentrale beleid mogelijk te maken, dienen de overheden de nationale doelstellingen te vertalen naar regionale doelstellingen. De provincies en kaderwetgebieden zullen de randvoorwaarden (geld, menskracht, organisatie) voor de decentrale doelstellingen aangeven, dit in overleg met andere instanties die in de regio opereren (gemeenten, waterschappen, regionale directies van Rijkswaterstaat, politie, justitie, onderwijs, bedrijfsleven, enz.). Naast de formele competenties (financiering, kennisverwerving en -verspreiding, (Europese) regelgeving, verder veilig maken van de Rijkswegen) vervult de Rijksoverheid hierbinnen de taak van faciliterend leiderschap, het creëren van randvoorwaarden.

---

<sup>305</sup> Decentralisatie-akkoord (1994)

<sup>306</sup> Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid (POV) in Noord-Brabant en Zuid-Holland.

De 12 provincies en 7 kaderwetgebieden hebben de taak tegen 2004 integrale regionale/provinciale verkeers- en vervoersplannen (RVVP/PVVP) te ontwikkelen<sup>307</sup>.

Dit proces is nationaal opgedeeld in twee deelprocessen:

- Toetsing van de voorlopige regionale doelstellingen: per regio wordt onderzocht met welk integraal maatregelenpakket (op speerpunteniveau) de doelstellingen gehaald kunnen worden, tegen welke kosten en onder welke voorwaarden (capaciteit, middelen, bevoegdheden, procedures). Begin 2002 besluiten de decentrale overheden en het Rijk over de definitieve regionale doelstellingen. De pakketten moeten een evenwichtige aanpak van curatieve en preventieve maatregelen bieden waarbij kosteneffectiviteit het uitgangspunt vormt.
- Maatregelenpakketten concretiseren in de plannen van alle betrokken partijen (RVVP/PVVP). In het voorjaar 2003 presenteren de regio's de volledig uitgewerkte integrale maatregelenpakketten.

In de Planwet Verkeer en Vervoer is geregeld dat alle overheden in ieder geval de essentiële onderdelen van het beleid moet bevatten, zoals beschreven in de planologische kernbeslissing. Voor het thema veiligheid wordt hierin gestreefd naar een substantiële intensivering van de verkeershandhaving; de veiliger aanleg van infrastructuur; de ontwikkeling, normering en implementatie van technologie om verkeersveiligheid te verbeteren en het rekening houden met de externe veiligheid bij de afweging van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (vervoer gevaarlijke stoffen). In de decentrale agenda moeten ondermeer volgende onderwerpen zeker aan bod komen: de uit te voeren verkenningen omtrent infrastructuur en knooppunten; de benutting van de bestaande infrastructuur; zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer; zorg voor basisvoorzieningen van mobiliteit; zorg voor ketenmobiliteit; zorg voor het gebruik van de fiets; beleid voor korte verplaatsingen; integratie van beleid voor regionale ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer; vervoermanagement; parkeerbeleid en overstappunten; regionale doelstellingen voor veiligheid, vervoer gevaarlijke stoffen, planning en verantwoording mobiliteitsfondsen, gevolgen van het regionaal verkeers- en vervoersbeleid voor de infrastructuurnetten in beheer van het Rijk.<sup>308</sup> De decentrale overheden moeten in onderling overleg bepalen hoe hun regionale maatregelenpakketten (m.b.t. infrastructuur, technologie, handhaving, wetgeving communicatie, opvoeding,...) eruit zullen zien. Er is geen enkele centrale controle, enkel naar de resultaten toe. Volgens het NVVP zijn de provincies en kaderwetgebieden (ROV/POV) de regisserende overheden in de regio. Zij moeten alle partners bij het verkeersveiligheidsdebat betrekken.<sup>309</sup> Welke maatregelen er exact nodig zijn, hangt af van de regionale omstandigheden. Er wordt gestreefd naar een optimale mix van maatregelen: omvorming tot 30, respectievelijk 60 km/u-gebieden, herinrichting verkeersaders, communicatie in combinatie met handhaving, activiteiten gericht op scholen, schooljeugd en ouders, buitenschoolse educatie en training, projecten.

In de bijlagenbundel kan men het volledige actieprogramma 2001 van het *Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid in Brabant* en het *ROF Friesland Werkplan 2001-2003* terugvinden.

---

<sup>307</sup> Planwet Verkeer en Vervoer

<sup>308</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Deel B: Planologische kernbeslissing: Essentiële onderdelen en plankaarten.*

<sup>309</sup> *Samen voor veiligheid: Duurzaam Veilig, de tweede fase.*

### 3.2.2. Detail

#### Doelstellingen

Voor de vertaling van de nationale doelstellingen naar regionale doelstellingen is een werkgroep in het leven geroepen, met vertegenwoordigers uit de vier bestuurslagen: Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Hierbij wordt rekening gehouden met het inwonersaantal en de verwachte bevolkingsgroei per regio. De regio's zijn zelf verantwoordelijk voor de manier waarop zij hun regionale doelstellingen zullen halen. Eerst dienen zij te bepalen welke maatregelen in hun gebied genomen dienen te worden, tegen welke kosten en met welke medewerking (Rijk of buurregio's). De voorgenomen maatregelen om hun verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 te halen moeten opgenomen worden in de integrale Provinciale (Regionale) Verkeers- en VervoersPlannen (PVVP)<sup>310</sup>.

<sup>311</sup>Alle negentien regio's (provincies en kaderwetgebieden) dienen in het voorjaar van 2002 hun voorlopige doorvertaling van de landelijke doelstelling vast te leggen, waarna de Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen opgesteld worden. De Verkeerveiligheidsverkenner in de regio (VVR) -methodiek leidt tot voorlopige regionale doelstellingen op basis van schattingen van effecten van regionale verkeersveiligheidsmaatregelen. De VVR houdt rekening met regionale verschillen in uitgangspositie en ontwikkelingsmogelijkheden. Per regio wordt de mobiliteit en het risico gemeten, en wordt de invloed van maatregelen op deze grootheden nagegaan.

Door het aanbieden van een uniforme onderzoeksmethodiek (SWOV) om de resultaten in de verschillende provincies en kaderwetgebieden met elkaar te vergelijken, ondersteunt het Rijk het proces van Duurzaam Veilig 2. Deze methodiek maakt een analyse van de te verwachten effecten van het verkeersveiligheidsbeleid tot 2010 en vormt de leidraad voor de toetsing van de doelstellingen in de provincies en kaderwetgebieden. Aangenomen wordt dat tot 2010 – binnen een totale implementatietijd van 30 jaar – éénderde van alle Duurzaam Veilige infrastructuuraanpassingen zijn gerealiseerd. Ook de effecten van handhaving, educatie, voertuigeisen en telematica worden meegenomen.

Het POV Brabant formuleerde in 1997 haar doelstelling: 'verkeersveiligheid hoog op de agenda houden'. Dit gebeurt door het uitvoeren van 4 taken:

- Overleg en afstemming tussen de partners
- Uitvoeren van relevante (piloot)projecten
- Faciliteren van projecten van maatschappelijke organisaties
- Communiceren en geven van informatie

Voor Noord-Brabant volstaat een gedeeltelijke herziening van het PVVP. Het SRE streeft naar een nieuw RVVP. Voor de uitwerking van Duurzaam Veilig 2 zal een specifiek nieuw beleid ontwikkeld worden in de vorm van een nieuw Brabants Meerjarenplan Verkeersveiligheid (BMV). Het BMV moet een integraal plan worden met aandacht voor alle aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid en waarin de rollen van de provincie en de partners tot uitdrukking moeten komen.

---

<sup>310</sup> Heijkamp, A.H., 2001. *Verkeersveiligheid in Nederland: dat doen we samen!* Ministerie van Verkeer en Waterstaat-Rijkswaterstaat: AdviesdienstVerkeer en Vervoer.

<sup>311</sup> SWOV-site: Schrift 87: september 2001

### 3.2.2.1. Strategie

Het POV Brabant heeft een bestuur (convenantpartners, vertegenwoordigers van politie, OM en maatschappelijke organisaties), werkgroepen (basisinformatie, werkplan, financiën en communicatie), projectgroepen en een secretariaat.

In het activiteitenplan 2001 wordt binnen de taken 'projecten van maatschappelijke organisaties faciliteren' een indeling gemaakt naar 5 thema's:

- Verkeersveiligheid als onderdeel ruimtelijke ordening en mobiliteit
- Functie en inrichting weg
- Educatie
- Handhaving en voorlichting
- Gemeentelijk beleid

In dit plan zijn de toekomstige activiteiten, de verwachte financiën en de afspraken over inzet weergegeven.

In het werkplan 2001-2003 van het ROF Friesland wordt gewerkt met clusters van activiteiten. De clusters worden gevormd door inhoudelijk sterk met elkaar samenhangende projecten. Elke cluster heeft een coördinator die verantwoordelijk is voor de inhoudelijke en financiële voortgangscntrole. De bedragen uit de doeluitkeringen worden toegekend per cluster. Door te werken met clusters wordt de samenhang van activiteiten gestimuleerd en de effectiviteit van de projecten bevorderd. 12 clusters worden onderscheiden:

- Informatie, communicatie en kennisuitwisseling
- Planvorming
- Noord-Nederland
- Inrichting openbare ruimte
- Handhaving
- 0 – 4-jarigen
- 4 – 12-jarigen
- 12 – 16-jarigen
- 16 – 25-jarigen
- 25 – 60-jarigen
- 60-jarigen en ouder
- Landelijke zaken

#### Education

- Kennisplatform VERDI<sup>312</sup>
  - De oprichting van het kennisplatform VERDI in 1997 komt voort uit het VERDI-convenant waarin de decentralisatie van verkeers- en vervoerstaken en -middelen geregeld is
  - De voornaamste doelstellingen van het platform omvatten:
    - o Kennisuitwisseling tussen het Rijk en de decentrale overheden. Het platform onderhoudt nauwe contacten met zowel het Rijk als met de 12 provincies, de 7 kaderwetgebieden, de 504 gemeenten en de waterschappen.

---

<sup>312</sup> <http://www.kennisplatform-verdi.nl>: Het VERDI-convenant (1996): leidde tot opstelling Planwet Verkeer en Vervoer, waarop een deel van het NVVP gebaseerd is.

- Kennisontwikkeling door het signaleren van onderzoekswensen van decentrale overheden en door deze in het brengen in het onderzoeksprogramma van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Ter beschikking stellen van producten en informatie (nieuwsbrief, workshops, website, seminars, themadagen).
- VEBO: VerkeersEducatie in het BasisOnderwijs<sup>313</sup>
  - Dit is een project dat opgezet is door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). Het project biedt ondersteuning op maat aan de deelnemende basisscholen in de provincie Limburg. Op dit ogenblik nemen ongeveer 150 scholen deel aan het project. (40% van het totaal aantal scholen).
  - Relevante punten ter motivatie van de deelname:
    - Vebo-project past in kader van de veilige school. Gedragsbeïnvloeding op jeugdige leeftijd kan een positieve invloed hebben op het naleven van gedragscodes en regels in het verkeer.
    - Integrale aanpak van de verkeersproblematiek. Partners: verkeerscoördinator van de school, gemeente, politie, ouders, SPC
    - Verkeersouders worden ondersteund door 3VO en de scholen door SPC.
    - Projecten duren drie jaar. De verkeerscoördinator stelt een actieplan op en de school voert uit.
    - Subsidies:
      - ❖ ROVL: fl.1000 of 453,78€
      - ❖ Gemeente: fl.500 of 226,89€
      - ❖ Eigen schoolbestuur: fl.500 of 226,89€
      - ❖ Van deze fl.2000 of 907,56€ kan de school een verkeerscoördinator aanstellen voor ongeveer 40 uren op jaarbasis.
  - Project ROV Gelderland: Rijopleiding in stappen (RIS)<sup>314</sup>:
    - n.a.v. hoog ongevalpercentage bij 18- tot 24-jarigen Gelderland
    - 83% slagingspercentage
    - module 1: auto leren kennen
    - module 2: auto onder controle bij verschillende snelheden
    - module 3: beoefening van alle facetten van het verkeer
    - telkens tussentijdse toets
    - module 4: extra rijvaardigheid (routebepaling, files, gladheid)
    - rijexamen
- Projecten POV Brabant:
  - Permanente verkeerseducatie:
    - Nadruk op jeugdige en oudere doelgroepen
    - Overzicht van alle verkeerseducatieve activiteiten van de POV partners:
      - ❖ *'Hard(t) voor je kind'*:

---

<sup>313</sup> <http://www.spcwm.nl/o5.htm>

<sup>314</sup> Site van CBR: 'Rijopleiding in stappen'

- ❖ voorlichting aan ouders over het juiste vervoer van kinderen in de auto of op de fiets en over het gedrag van kinderen in het verkeer
  - ❖ *'Brabants VerkeersVeiligheidsLabel'*:
  - ❖ systematisch en meerjarig structureren van verkeerseducatie in basis- en voortgezet onderwijs
  - ❖ *'Verkeersouders'*:
  - ❖ intensieve en concrete vormgeving aan de ouderbetrokkenheid bij het aanpakken van verkeersonveiligheid rond de basisschool
  - ❖ *'De scholen zijn weer begonnen / Minder snel bij onze school'*: (40 gemeenten)
  - ❖ bevorderen van een veilige school-thuisroute, aanpak van probleemlocaties bij basisscholen waar te snel gereden wordt
  - ❖ *'De nationale Straatspeeldag'*: (26 gemeenten)
  - ❖ meer dan 1500 straten dicht voor verkeer
  - ❖ *'Jonge Bestuurders'*
  - ❖ gezien het verhoogd risico bij deze doelgroep: verkennend onderzoek als voorbereiding op een pilootproject
  - ❖ *'Gezond en veilig fietsen'*
  - ❖ gelegenheid voor senioren cursussen te volgen en zo hun mobiliteit bevorderen
  - ❖ *'BROEM-seniorenvoorlichting'*
  - ❖ senioren kunnen hun eigen rijvaardigheid evalueren en trainen en hun verkeerskennis bijschaven
  - ❖ *'Landelijke systematiek voorlichting over veilige mobiliteit voor ouderen'*
  - ❖ nationale uitwerking BROEM-aanpak, verbreed naar verschillende vervoersmodaliteiten
  - ❖ *'Mobiliteit voor mensen met een functiebeperking'*
  - ❖ cursus ter verduidelijking van de plaats in het verkeer, de voor hen geldende regels en voor de optimale beheersing van het hulpmiddel
  - ❖ *'Verkeersveiligheid als module hbo-onderwijs'*
  - ❖ derdejaar studenten Verkeerskunde en Planologie bewust maken met de problematiek van kwetsbare verkeersdeelnemers
- Projecten ROV Friesland:
    - Informatie, communicatie en kennisuitwisseling:
      - Regionaal informatie- en ondersteuningspunt Duurzaam Veilig
      - Internetsite Duurzaam Veilig Friesland
      - Provinciaal Meldpunt Verkeersonveiligheid en Vossendienst
      - De bebouwde kom vraagt erom
      - Informatieverschaffing door verkeersveiligheidsgroep
      - Organiseren van themadagen, congressen en excursies
    - Noord-Nederland:
      - Beleid Permanente Verkeerseducatie Noord-Nederland
      - Noordelijk verkeerseducatiecentrumrijden onder invloed: landelijk Tegen Alcomobilisme Project
      - Regionale Beleidseffectrapportage Verkeersveiligheid
      - Onderzoek naar letselongevallen

- Doelgroepen:
  - o 0 – 4 -jarigen: Verkeerseducatie (ouders van ) 2-4 jarigen
  - o 4 – 12 -jarigen: Verkeersouders, Fietsveiligheid, Schoolbegeleiding basis- en speciaal onderwijs, Verkeerswijzer
  - o 12 – 16 -jarigen: Alcoholproject jongeren 'Onder invloed onderweg', Stimulering verkeerseducatie onderbouw voortgezet onderwijs
  - o 16 – 25 -jarigen: Bromfietsopleiding, Praktijkcursus jonge Automobilisten, Regionale Motorvaardigheidstraining
  - o 25 – 60 -jarigen: Periodieke Verkeersveiligheidstest (PVVT)
  - o 60-jarigen en ouder: Verkeerscursus Bijtanker en Oppoetsen (BROEM)

## Engineering

- Projecten POV Brabant:
  - Wisselwerking Ruimtelijke ordening en duurzaam veilig:
    - o Verkeersveiligheid als onderdeel RO en mobiliteit
    - o Symposium voor de gemeenten
    - o Doel: 2 Brabantse gemeenten besluiten tot een integrale (pilot)aanpak.
  - Design for all:
    - o Functie en inrichting weg
    - o Beleidsontwikkeling in de vakwereld, regionale studiedagen, brochure, foto-tentoonstelling
    - o Doel: ontwerpers stimuleren uit te gaan van mogelijkheden en beperkingen van alle weggebruikers van alle leeftijden.
- Projecten ROV Friesland:
  - Planvorming:
    - o Categorisering van wegen
    - o Gebiedsstudie Noord-Oost Friesland
    - o Voorbeeldproject Duurzaam Veilig
    - o Bijdrageregeling doeluitkering verkeersveiligheid
    - o Duurzaam Veilig in Noord-Nederland (pilot regionale taakstelling)
  - Inrichting openbare ruimte:
    - o Informeel verkeersgedrag
    - o Publicatie Dorpsvernieuwing Friesland
    - o Design for all
    - o Kinderparticipatie Gemeentelijk Verkeersbeleid
    - o Keuning-Congres
  - Landelijke zaken:
    - o Voorlichting 'Voorrang van rechts'
    - o LOVE afspraken materiaalontwikkeling
    - o LSOV afspraken
    - o Afsluiting actie -25% Verkeersslachtoffers

Jaarlijks wordt er door het ROF een lijst gepubliceerd met de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC). Op basis van deze lijst en dankzij infrastructurele maatregelen (plateaus, rotondes,...) zijn veel van deze VOC's 'opgelost'.



## Enforcement

In het overgrote deel van Nederland heeft het Openbaar Ministerie het verkeerstoezicht geregeld via Regionale Plannen Verkeershandhaving. Op basis van slachtofferanalyses worden per regio en per traject afspraken gemaakt over de handavingsinzet en -methode. Naast justitie en politie worden in de regioplannen ook de wegbeheerder, waterschappen, provincie en gemeente betrokken. Speciaal opgerichte regionale handhavingsteams controleren stevig op het weggedrag met als doel het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Het eerste regionale project verkeershandhaving ging in september 1999 van start voor vier jaar en richt zich met intensieve controles op vijf speerpunten: snelheid, roodlichtnegatie, alcohol, gordel- en helmdraagplicht<sup>315</sup>. Het Rijk wil de verkeershandhaving verder intensiveren door de Regioplannen Verkeershandhaving in te voeren in alle politieregio's. De handavingsprioriteiten moeten in samenwerking tussen politie, OM en lokaal bestuur vastgesteld worden.

- Regionaal handavingsproject 'Verkeer onder controle', politieregio Utrecht:
  - Alcoholproject: 'Doe nuchter, rij alcoholvrij'
  - Gordel- en helmactie: 'Gordel niet om? Knap stom!'
  - Van 06/03/01 tot 07/02/02: ruim 20.000 blaastesten
  - Medewerking van 3VO-teams: uitdeling van informatiemateriaal (posters, puntenslijpers in vorm van valhelmpjes)
  
- Projecten POV Brabant:
  - Handhaving en voorlichting:
    - 'Verbetering Probleembesef': inventariseren en analyseren van strategieën die ingrijpen op de primaire voorwaarde van gedragsverandering, nl. persoonlijke betrokkenheid bij het eigen gedrag in het verkeer
    - 'Alcohol en drugs': Het aantal letselgevallen waarvan bij minstens één bestuurder alcoholgebruik werd geconstateerd bedraagt in Noord-Brabant 6,2%. Het doel is dit percentage te doen dalen tot 5%. Dit a.d.h.v. enkele deelactiviteiten:
      - ❖ politiekorpsen stimuleren tot handhaving op dit onderwerp
      - ❖ inzet van alcohol-rijnsimulator bij evenementen
      - ❖ gemeenten informeren over het fenomeen in hun gebied en stimuleren actie te ondernemen
      - ❖ horeca-bezoekers via horeca-uitbaters informeren over de negatieve combinatie van alcohol-verkeer
      - ❖ literatuuronderzoek naar rijden onder invloed van andere stoffen dan alcohol
    - Regionale versterking campagne "Voorrang Bestuurders van Rechts": landelijke campagne uitzetten bij de voor de regio belangrijke doelgroepen die onvoldoende aan bod kwamen
    - 'Communicatieondersteuning Handhaving' communicatie over de verhoogde handavingsinzet
    - 'Snelheid': het toepassen van gemeentelijke 'gerichte verkeerstoezicht (GVT)-projecten' communiceren en promoten door het organiseren van een symposium 'snelheid'
    - 'Beheer en inzet van een Mobiel Informatie Centrum'
  
- Projecten ROV Friesland:

---

<sup>315</sup> Site van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM): [www.openbaarministerie.nl](http://www.openbaarministerie.nl)

- Handhaving:
  - o Project de Fryske Diken: forse vermeerdering van de politionele handhavingsdruk in combinatie met een gerichte en intensieve handhavingscommunicatie
  - o Diverse kleinschalige handhavingsprojecten  
In 2000 realiseerde de politie Friesland 114.131 bekeuringen voor snelheid, 1519 processen-verbaal voor het rijden onder invloed en 5305 processen-verbaal voor het rijden zonder gordel of helm realiseren. De controleurs werkten 4566 uur en voor de alcoholcontrole werden 8618 uren vrijgemaakt.

### **3.2.2.2. Middelen**

#### **Budgettering**<sup>316</sup>

- In het Startprogramma Duurzaam Veilig (1997-2001) werd de Rijkssubsidie van 180 miljoen EUR verdeeld over de decentrale overheden op basis van projectvoorstellen. Een door één van de Regionale Directies van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd project wordt voor 50% door het Rijk gesubsidieerd.
- Gedurende de interim-regeling van Duurzaam Veilig (2001-2003) worden de subsidies (totaal 60 miljoen EUR) verdeeld op basis van het aantal inwoners in een provincie, rekening houdend met de verwachte bevolkingsgroei.
- Tijdens Duurzaam Veilig 2 zal het Rijksgeld over de decentrale overheden verdeeld worden op basis van verschillende verdeelsleutels (bvb. bodemgesteldheid, aantal inwoners, mate van verstedelijkt oppervlak), waar men momenteel onderzoek naar doet. Tegen eind 2002 zullen hierover conclusies getrokken worden.
- Het Rijk betaalt mee aan de ontwikkeling van de regionale maatregelenpakketten via de Gebundelde Doeluitkering, een algemeen fonds voor regionale en lokale infrastructuur. De aparte financieringsregeling voor de ROV/POV's (7,5 miljoen EUR per jaar) zal stopgezet worden tegen 2004. Vanaf dan zal de Rijkssubsidie volledig gestort worden in de Gebundelde Doeluitkering. De idee hierachter is dat het Rijk enkel inspraak heeft in de bepaling van de regionale verkeersveiligheidsdoelstellingen en dat de maatregelenpakketten vrij in te vullen zijn door de regionale overheden, zolang de doelstellingen maar bereikt worden. In die zin is het belangrijk dat de regio's een totaalbeeld hebben van het budget, dat zij kunnen verdelen over verschillende projecten.
- De rijksbijdrage voor de uitvoering van de regionale maatregelen bedraagt maximaal 50%. De 'Gebundelde Doeluitkering' bestaat reeds enkele jaren, in het MIT, en subsidieert decentrale projecten onder de 12 miljoen EUR. Duurdere projecten moeten voorgelegd worden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Eén van de randvoorwaarden is dat voor Duurzaam Veilig meer geld beschikbaar moeten komen om de 2010-doelstellingen te bereiken.

---

<sup>316</sup> Interview met Dhr. Lodewijk Lacroix, 09/04/02 – Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer-Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur-Afdeling Voertuig en gedrag.

De doeluitkering van het Rijk aan Noord-Brabant bedraagt 2 miljoen gulden. 50% daarvan wordt besteed aan het werkplan POV, de andere helft besteedt de provincie aan een stimuleringsregeling die een zelfde bedrag uitkeert als een gemeente aan een goedgekeurd verkeersveiligheidsproject wil besteden. Op die manier is jaarlijks in principe ruim drie miljoen gulden beschikbaar voor niet-infrastructurele verkeersveiligheidsplanning in Brabant. Met deze 50%-regeling wordt een gezamenlijke en gedeelde verantwoordelijkheid ingevuld.

Tot 2004 is een overgangsregeling Duurzaam Veilig van kracht waarvoor landelijk een bedrag van Fl. 132 miljoen beschikbaar wordt gesteld. 5,45% van dit bedrag (Fl. 7.194.000) komt waarschijnlijk beschikbaar voor het SRE-gebied en 11,03% (Fl. 14.559.600) voor de rest van Noord-Brabant.

### **3.2.2.3. Evaluatie**

Opvolging plan via tussenevaluaties

NVVP-monitor

## **3.3. Lokaal niveau**

### **3.3.1. Inleiding**

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid dienen de verschillende gemeenten (504) aan te geven wat zij concreet op hun grongebied gaan doen, om tezamen de regionale doelstelling en vervolgens de nationale doelstelling in 2010 te gaan halen. In tegenstelling tot de provincies zijn gemeenten niet verplicht om een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan te schrijven (GVVP). Zij moeten minimaal aangeven hoe zij concreet invulling zullen geven aan de voor de regio vastgestelde verkeers- en vervoersplannen<sup>317</sup>.

De integrale RVVP/PVVP kunnen enkel slagen mits de bijdrage en inspanningen van de gemeenten, zoals de aanpassingen binnen de bebouwde kom (rotondes, zone 30 km/u).

### **3.3.2. Detail**

#### **3.3.2.1. Doelstellingen**

De provincies en kaderwetgebieden bepalen zelf hoe zij hun regionale doelstellingen doorvertalen naar de gemeenten. In Limburg werkt men met intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en doelstellingen, in andere provincies dienen gemeenten apart of in samenspraak projectvoorstellen in.

De nationale doelstellingen worden vertaald naar provinciale en zo verder naar regionale doelstellingen. Om de provinciale doelstellingen te bereiken moeten de gemeenten individueel hun doelen stellen.

---

<sup>317</sup> Heijkamp, A.H., 2001. *Verkeersveiligheid in Nederland: dat doen we samen!* Ministerie van Verkeer en Waterstaat-Rijkswaterstaat: AdviesdienstVerkeer en Vervoer.

Verschillende gemeenten uit de ROV Friesland namen deel aan de Actie -25% verkeersslachtoffers in 2000. Per gemeente werd een peilgetal verkeersslachtoffers vooropgesteld. Naargelang de grootte van de procentuele daling van het aantal slachtoffers wordt door het ROV een premie gegeven. Daarnaast worden aanmoedigingsprijzen verdeeld over projecten op gemeentelijk initiatief.

## 4. Denemarken

---

### 4.1. Nationaal niveau

#### 4.1.1. Inleiding

In 1988 lanceerde de Road Safety Commission<sup>318</sup> (opgericht door de Minister van Transport en samengesteld uit onder meer leden van het Deense Parlement, vertegenwoordigers van ministeries, van counties en gemeenten, vertegenwoordigers van organisaties en talrijke deskundigen), die de Minister van Transport adviseert op het vlak van de verkeersveiligheid, het eerste Nationale Actieplan voor de Verkeersveiligheid 1989-2000. De bedoeling van dit plan was het aantal doden en gewonden tegen 2000 met 40% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1986-1987. De doelstelling was gespreid over 3 periodes: een vermindering met 15% in de eerste drie jaar, met 15% de volgende 3 jaar en met 10 tot 15% de laatste zes jaar.

De belangrijkste targets van het eerste Nationale Plan waren:

- ongevallen veroorzaakt door snelheid;
- ongevallen veroorzaakt door bestuurders onder invloed;
- ongevallen met fietsers;
- ongevallen op kruispunten.

Het eerste Plan omvatte maatregelen ingesteld en gefinancierd door de Staat (Parlement en/of Regering) en maatregelen op lokaal vlak.

*Initiatieven door de Staat in het Plan voorzien en ingevoerd:*

- het verplicht dragen van de veiligheidsgordel op alle plaatsen in autobussen;
- het verplicht laten branden van de lichten tijdens de dag voor alle motorvoertuigen;
- het geregeld organiseren van veiligheidscampagnes in combinatie met meer controles door de politie op het dragen van de veiligheidsgordel en op alcohol achter het stuur.

*Andere maatregelen werden ingevoerd die niet voorzien waren in het Plan. Sommige initiatieven werden ingevoerd in de EU:*

- het verplicht uitrusten van fietsen met reflectoren;
- hogere boetes voor rijden onder invloed en een verlaging van de strafbare promille van 0,8 g/l naar 0,2 g/l;
- verkeersveiligheidsprojecten van de gemeenten en counties, voor 50% gefinancierd door de Staat.

*Initiatieven op plaatselijk niveau voorzien in het Plan en gerealiseerd:*

- informatiecampagnes op plaatselijk niveau;
- verbetering van de «black spots» op het niveau van de Staat, 'counties' en gemeenten;
- gedifferentieerde snelheidsbeperkingen in de stedelijke zones;
- verbetering van de kruispunten.

---

<sup>318</sup> The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

Dit plan heeft de doelstellingen niet helemaal gehaald, maar is er desalniettemin in geslaagd het aantal slachtoffers met 30% terug te dringen.

Niet alle maatregelen voorzien in het eerste plan werden gerealiseerd. Er wordt gestart met een evaluatie van het eerste Nationale Plan om na te gaan welke maatregelen doeltreffend zijn geweest en welke niet, en welke initiatieven beter benut kunnen worden of waarvan niets moet verwacht worden (bijvoorbeeld, welk is het percentage van de bevolking dat met klassieke campagnes voor het dragen van de veiligheidsgordel bereikt kan worden? Er zijn ongetwijfeld een aantal mensen die hun gedrag nooit zullen veranderen).

In 2001 kwam er een nieuw Nationaal Actieplan voor de Verkeersveiligheid 2001-2012.

#### **4.1.2. Detail**

##### **4.1.2.1. Doelstellingen**

De doelstellingen van het Nationaal Plan 2001-2012: «Elk ongeval is er één te veel», geïnspireerd op de Nulvisie in Zweden, bestaan erin het aantal doden en zwaargewonden tegen 2012 met 40% te verminderen ten opzichte van 1998 (2012: max. 300 doden en max. 2.443 zwaargewonden).

In tegenstelling tot het eerste Plan wordt niet meer op alle gewonden gemikt, maar op de zwaargewonden (de maatregelen tegen laatstgenoemden zullen ook een uitwerking hebben op de eerst genoemden).

##### **4.1.2.2. Strategie**

Er wordt bedoeld op maatregelen die het aantal zware ongevallen verminderen, d.w.z. ongevallen met fietsers, voetgangers en jongeren. In werkelijkheid is dat moeilijker, want het feit dat er bij een ongeval licht- of zwaargewonden vallen, kan toe te schrijven zijn aan het toeval.

Strategie in 5 punten:

- verkeersveiligheid begint bij uzelf;
- inspanningen op individueel vlak en op het vlak van de openbare instellingen;
- 4 centrale en duidelijk zichtbare targets, dezelfde als die van het eerste plan:
  - ongevallen veroorzaakt door snelheid;
  - ongevallen veroorzaakt door bestuurders onder invloed;
  - ongevallen met fietsers;
  - ongevallen op kruispunten;
- meer inspanningen voor de verkeersveiligheid op lokaal vlak;
- nieuwe kennis op het vlak van de verkeersveiligheid.

De Commissie stelt 62 initiatieven voor om het einddoel te halen.

Die initiatieven houden verband met de volgende basisvoorwaarden:

- de weggebruikers moeten hun gedrag veranderen (snelheid, gordel, alcoholgebruik);
- er moeten meer initiatieven komen voor gebruikers met hoog risico (kinderen, jonge bestuurders, senioren);
- bedrijven moeten directe acties ondernemen om de verkeersveiligheid te bevorderen;

- verkeersveiligheid moet geïntegreerd worden in iedere inrichtingsplanning;
- voertuigen moeten een betere veiligheidsuitrusting krijgen;
- de plaatselijke overheden en counties moeten de klemtoon leggen op verkeersveiligheid op lokaal vlak;
- de activiteiten van de centrale regering op het vlak van de verkeersveiligheid moeten opgevoerd worden.

Hieronder staan de aanbevelingen van de Commissie met betrekking tot die voorwaarden (genummerd van 1 tot 62):

Het vorige verkeersveiligheidsplan evalueren 1988-2000 (31);

De goede internationale onderzoeksresultaten aanmoedigen en vergelijkende studies analyseren over de geleverde inspanningen op het vlak van de verkeersveiligheid in diverse landen (25);

Meer onderzoek en vooruitgang (61);

Een Ongevallenonderzoekscomité voor verkeersongevallen (62).

## Education

- **Het gedrag wijzigen**

- Algemeen:

De dialoog met de weggebruikers stimuleren om iedere weggebruiker te responsabiliseren en te sensibiliseren voor de rol die hij moet spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid door zijn gedrag te veranderen op het vlak van snelheid, alcoholgebruik en het dragen van de veiligheidsgordel.

Daarvoor bewustwordingscampagnes (awareness-raising) bevorderen die gebruik maken van elektronische media zoals tv of internet (1).

De budgetten die voor dat doel worden uitgetrokken, verhogen.

Organisaties van weggebruikers en andere privé-organisaties ertoe aanzetten een centrale rol te aanvaarden in de invloed die wordt uitgeoefend op het gedrag en de verantwoordelijkheid van de individuele weggebruiker ten overstaan van ongevallen (2).

- Alcohol:

Alle counties aansporen jaarlijks een «say no»-campagne te voeren om een zeer grote nationale inspanning te creëren die gericht is tegen het rijden onder invloed bij jongeren (40).

- Gordel:

Een nationaal onderzoek instellen naar het huidige percentage inzittenden dat de veiligheidsgordel draagt.

Op basis van de resultaten van dat onderzoek een uitgebreide gerichte agressieve en intensieve nationale gordelcampagne lanceren, gekoppeld aan bewustwordingsmaatregelen en opgevoerde controles (8).

- **Weggebruikers met hoog risico:**

- Kinderen
  - o Verkeersveiligheidsactiviteiten toevoegen aan het leerprogramma van kleuterscholen en scholen (12).
  - o Verkeersveiligheid toevoegen aan het programma van toekomstige leerkrachten (13).
  - o De initiatieven onderzoeken die ouders aansporen om samen met hun kinderen met de fiets het traject naar de school of kleuterschool af te leggen (14).
- Jonge bestuurders
  - o De informatie- en opvoedingsmaatregelen die doelen op een grotere risicobewustwording, afstemmen op jongeren (15).
  - o De opportuniteit onderzoeken om cursussen voor bijkomende beheersing/opvoeding in te richten voor de bewustwording van risico's (16).
  - o Onderzoeken of andere initiatieven die genomen moeten worden om de kwaliteit van het onderwijs van de rijsscholen - inclusief de reglementering voor de rijsscholen en de opleiding van instructeurs - te bevorderen en te verhogen (7).
- Senioren
  - o Opleidingen en informatiecampagnes afgestemd op oudere bestuurders (inclusief fietsers).
- Fietsers
  - o Campagnes om meer fietsers een helm te laten dragen (50).

- **Veiligheid in de bedrijven<sup>319</sup>:**

- Initiatieven voor ongevallenpreventie aanmoedigen door middel van akkoorden tussen openbare en privé-ondernemingen, werknemers en vervoersdiensten en de resultaten ervan bekend maken.
- Openbare en privé-ondernemingen aansporen om 'Bedrijfsplannen' op te stellen (19).
- De bedrijven die een beroep doen op vervoersdiensten aansporen om van deze diensten veiligheidsnormen te verlangen.
- Het voorbeeld moet van de openbare ondernemingen komen.
- Voor het opstellen van Plannen moet de «Danish Road Safety Council» en diens proefproject geraadpleegd worden.
- Richtlijnen voorbereiden (in samenwerking met Danish Transport and Logistics, het Road Safety and Transport Agency, de Danish Road Safety Council, vertegenwoordigers van de counties en van de plaatselijke overheden, enz.) voor openbare en privé-ondernemingen, waarin

---

<sup>319</sup> Eriksson, A. *Action Plans for Traffic Safety: new Danish examples*. Road Safety and Environment, Danish Road Directorate.



aangegeven wordt hoe ze hun veiligheidseisen moeten stellen als ze een beroep doen op vervoersdiensten (20).

## Engineering

### • Voertuig:

- Algemeen:
  - o De Commissie vraagt de internationale proeven en experimenten op het vlak van het ontwerp van voertuigen en veiligheidsuitrustingen van dichtbij te volgen (27).
  - o Ze vraagt om in Denemarken ontwikkelings- en demonstratieprojecten op te zetten op het vlak van de telematica om de voor- en nadelen van de diverse oplossingen te testen en om uit te maken welke de grootste uitwerking hebben op de verkeersveiligheid (26).
  - o Nieuwe vereisten voor voertuigen en het koetswerk die de verwondingen bij zwakke weggebruikers in geval van aanrijding minder erg maken (49).
  - o Minimale normen voor de verlichting op fietsen (51).
  - o Onderzoeken in welke mate permanente verlichting op fietsen de verkeersveiligheid zou kunnen verbeteren (52).
- Alcohol
  - o Onder de speciale maatregelen die de Commissie meent te moeten treffen tegen recidivisten van het rijden onder invloed, zijn experimenten met alcolock (41).
- Snelheid
  - o «Dynamic speedometers» (38).

### • Infrastructuur:

- <sup>320</sup>Op 1 januari 2001: 71.663 km openbare wegen (waarvan 953 km autowegen) die onderverdeeld zijn in 1.659 km hoofdwegen van de staat, 9.986 km regionale wegen en 60.018 km gemeentelijke wegen).
- De staatsoverheden zijn verantwoordelijk voor 1.600 km wegen (waarvan 800 km autowegen).
- De Commissie vraagt aan de centrale regering om een verkeersveiligheidsaudit toe te voegen aan alle plannen voor bouwwerkzaamheden aan nieuwe of bestaande wegen, en ervoor te zorgen dat alle voorziene budgetten bedragen bevatten voor alle nodige maatregelen voor de verkeersveiligheid (21).
- Betere verlichting van de autowegen (23).
- Herinrichting van de «grey» roads areas (24).
- Herinrichting van de kruispunten (47).
- Onderhoud van de fietspaden (48).
- Ernstige verkeersveiligheidsproblemen en mogelijke verbeteringen identificeren op kruispunten (54).
- Doorgaan met de herinrichting van gevaarlijke kruispunten tot rotondes (56).
- Snelheidsbeperkingen op de kruispunten van de «primary roads» (57).

---

<sup>320</sup> Statistical Yearbook 2001 : Transport: Site: [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

- Stopsignalen op de kruispunten zonder verkeerslichten waar er veel ongevallen gebeuren door het niet naleven van de voorrangregels (58).
- Modernisering van de kruispunten met verkeerslichten (bv. zichtbaarder signaal) (59).
- Systematische identificatie van de zwarte punten (60).
- Bij het aanpassen van de infrastructuur meer rekening houden met personen met beperkte mobiliteit (vluchtheuvels, langere groene fase van de verkeerslichten, enz.,) (18).

## Enforcement

- **Snelheid:**

- De nodige fondsen uittrekken om op nationaal niveau een systeem van automatische snelheidscontrole in te voeren, als de lopende experimenten positief blijken te zijn (32).
- Om de aanvaarding van deze maatregel door het publiek te verhogen, onderzoeken of het geld dat deze controles opleveren niet kan gebruikt worden voor de financiering van plaatselijke verkeersveiligheidsinitiatieven, en de modaliteiten bespreken met de plaatselijke overheden, de 'counties' en de politie (33).
- Aanbrengen van automatische camera's aan verkeerslichten op kruispunten, als het proefproject gunstige resultaten oplevert (55).

- **Alcohol:**

- De politie-inspanningen gericht tegen het rijden onder invloed opvoeren.
- Speciale maatregelen voor recidivisten (alcolock) (41).
- Verhoogde inspanningen van de politie gericht op de 30-50-jarigen, vooral tijdens de «summer half» (39).
- Uitbreiding van de opleidingen voor bestuurders, van wie het rijbewijs opgeschort werd wegens rijden onder invloed (42).
- Inspanningen tegen drugs in het verkeer (43).

- **Gordel:**

- Op basis van de nationale gordelcampagne controles aan die campagne koppelen (11).
- Sterke verhoging van de boetes bij inbreuken (9).
- De gegrondheid van de vrijstellingen van gordelplicht onderzoeken (bv. taxichauffeur +passagiers) (10).

- **Weggebruikers met hoog risico:**

- Algemeen en jongeren
  - o Studies uitvoeren over de doeltreffendheid van een eventueel rijbewijs met punten voor de verkeersveiligheid in het algemeen en die van de jonge bestuurders in het bijzonder (17).
- Senioren
  - o Werkgroep voor het eventueel invoeren van een verplicht medisch onderzoek in het kader van de vernieuwing van het rijbewijs van senioren (70 jaar).

#### **4.1.2.3. Evaluatie<sup>321</sup>**

##### Opvolging van verantwoordelijkheden

Voor een volledige follow-up van de nieuwe targets en doelstellingen zal de Commissie een werkgroep samenstellen die moet controleren of de voorgestelde initiatieven goed uitgevoerd worden en of de kennis en ervaring goed wordt verzameld en verspreid om de doelstellingen te halen.

De Commissie zal de evolutie van de toewijzing en het gebruik van gelden van de staat, de 'counties' en de gemeenten voor de verkeersveiligheid volgen, en oordelen of de bedragen toereikend zijn om de doelstellingen te halen.

##### Opvolging plan via tussenevaluaties

Regelmatige verwerking van de verkeersveiligheidsstatistieken zodat de besluitvormers hun acties kunnen aanpassen, als dat nodig is, om de doelstellingen te halen.

Om de 4 jaar (begin voorjaar 2005) zal de Commissie een stand van zaken opmaken van de nationale en lokale initiatieven. In deze stand van zaken zal ook vermeld worden welke bijkomende inspanningen nodig zijn, welke nieuwe initiatieven er moeten komen en welke gerealiseerde initiatieven geëvalueerd moeten worden.

##### Terugkoppeling van de doelstellingen

De Road Safety Commission heeft de evolutie van de ongevallenstatistieken voor de belangrijkste targets van het eerste Plan van zeer nabij gevolgd, met uitzondering van de ongevallen die verband houden met snelheid, want die informatie kan niet voldoende in dat verband worden gebracht.

Ze zal dat ook doen voor het nieuwe plan wat de snelheid betreft, het alcoholgebruik, de kruispunten, de fietsers en de weggebruikers met hoog risico.

Meer gedetailleerde statistieken in het systeem POL-SAS, die beter gebruikt kunnen worden door de Staat en de plaatselijke overheden (28).

Leren uit de verbinding tussen de gegevens van ziekenhuizen en de registraties van de politie over ongevallen (29).

Proefprojecten voor het systematisch verzamelen en meedelen van de gegevens van ziekenhuizen over verkeersongevallen (30).

---

<sup>321</sup> The Danish Road Safety Commission: *Every Accident is One Too Many* – Road safety starts with you – Towards new objectives 2001-2012. The Danish Ministry of Transport 2000.

## **4.2. Intermediair niveau**

### **4.2.1. Detail**

#### **4.2.1.1. Strategie**

##### **Education**

- "Say no"-campagnes voor alle jonge bestuurders in alle counties (40).

##### **Engineering**

- De counties zijn verantwoordelijk voor in totaal 10.000 km regionale wegen.
- De Commissie vraagt aan de counties om een verkeersveiligheidsaudit toe te voegen aan alle plannen voor bouwwerkzaamheden aan nieuwe of bestaande wegen, en ervoor te zorgen dat alle voorziene budgetten bedragen bevatten voor alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de verkeersveiligheid.
- Snelheidsbeperkingen op de «low-standard primary roads» (35)

##### **Enforcement**

- Regionale snelheidsplannen (34)

## **4.3. Lokaal niveau**

### **4.3.1. Inleiding**

De Commissie dringt aan op de deelname van regionale en lokale overheden aan de verkeersveiligheid op lokaal niveau en op de noodzaak van acties op lokaal niveau (3).

Ze vraagt aan alle lokale overheden mee te doen en een Verkeersveiligheidsactieplan op te stellen, als ze dat nog niet gedaan hebben (5).

In deze plannen rekening houden met de veiligheid van fietsers (53).

Burgers motiveren om deel te nemen aan de gedane inspanningen op het vlak van de lokale verkeersveiligheid (4).

## 4.3.2. Detail

### 4.3.2.1. Strategie

#### Engineering

- Infrastructuur
  - De lokale overheden zijn verantwoordelijk voor 60.000 km gemeentelijke wegen.
  - De Commissie vraagt aan de lokale overheden om een verkeersveiligheidsaudit toe te voegen aan alle plannen voor bouwwerkzaamheden aan nieuwe of bestaande wegen, en ervoor te zorgen dat alle voorziene budgetten bedragen bevatten voor alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de verkeersveiligheid.
  - De Commissie stelt voor de klemtoon meer te leggen op de verkeersveiligheid en op adequatere transportkeuzes in lokale, gemeentelijke, regionale of sectoriële planningen. De principes i.v.m. de audits voor nieuwe wegen kunnen ook toegepast worden op de evaluatie van lokale plannen en op de inplanting van woonzones, nieuwe bedrijven en op de regionale plannen voor de scholen.
  - De veiligheid van rurale wegen verbeteren (22).
  - Differentiëring van de snelheid in stedelijke zones (36).
  - Herstructurering van de straten in bebouwde kom (37).
  - Een grotere scheiding van het verkeer in stedelijke zones (44).
  - Oversteekmogelijkheden vergroten voor voetgangers (45).
  - Verbindingswegennet voor fietsers (46).

#### Enforcement

- Gemeentelijke snelheidsplannen (34)

### 4.3.2.2. Implementatie

#### Hoe

Om de diverse initiatieven op lokaal niveau te coördineren beveelt de Commissie aan het aantal lokale Verkeersveiligheidscomités te verhogen (6).

#### Wie

Potentiële deelnemers aan de lokale Verkeersveiligheidscomités:

- lokale politie;
- openbare engineering / technische departementen;
- preventiecomités;
- leerkrachten in verkeersveiligheid;
- instellingsraden in kleuterscholen/ scholen;
- belangstellende en actieve lokale politici;
- grote lokale organisaties;
- lokale afdelingen van verkeersorganisaties;
- buurtverenigingen;
- vertegenwoordigers van lokale rijkschoolinstructeurs;
- vertegenwoordigers van lokale vervoersdiensten.

## 5. Finland

---

### 5.1. Nationaal niveau

#### 5.1.1. Inleiding

In opvolging van het 1993-1996 plan stelde de 'Council of State' het verkeersveiligheidsplan 1997-2000 op met dezelfde doelstelling namelijk tegen het jaar 2000 het aantal verkeersdoden te halveren (ten opzichte van 734 doden in 1989) en tevens het risico op verwondingen en ongevallen in het algemeen te reduceren. De vijf speerpunten in dat plan waren:

- Het intomen van de verkeersgroei.
- De verbetering van de verkeersveiligheid in de bebouwde kom.
- Het veiliger maken van de interacties tussen de weggebruikers.
- Het reduceren van rijden onder invloed van alcohol.
- Het reduceren van het aantal ongevallen door baanafwijkingen en door frontale botsingen en de gevolgen minimaliseren.

In het plan van 1997 werd eveneens een doelstelling vooropgesteld voor 2005, namelijk het aantal jaarlijkse verkeersdoden te reduceren tot minder dan 250. Gezien de geringe veranderingen in de statistieken gedurende de periode 1997-2000 stelde het Ministerie van Transport en communicatie in 2000 het 'Road Safety Program 2001-2005' op waarin effectievere maatregelen beschreven staan om de beschreven doelstelling voor 2005 te bereiken. Hierin worden drie lange termijn doelstellingen vooropgesteld:

- Het vergroten van de draagvlak, de appreciatie voor verkeersveiligheid.
- De intoming van het verkeersvolume.
- Het effectief gebruik van technologie.

In het programma wordt de noodzaak op langere termijn van een visie als leidend principe voor toekomstige verkeersveiligheidsactiviteiten aangegeven. Deze is als volgt gedefinieerd: *"Het wegtransportsysteem moet zodanig geconstrueerd zijn dat niemand zwaar verongelukt of sterft op de baan. Het verkeersveiligheidsprogramma creëert een kader voor voortdurende ontwikkeling van het transportsysteem, waarbij de doelstelling van maximum 100 verkeersdoden per jaar tegen het jaar 2025 nagestreefd wordt."* Deze visie, gebaseerd op het Zweedse en Nederlandse model, betekent een nieuwe verkeersveiligheidsbenadering waarbij centraal staat dat actieve menselijke fouten zoveel mogelijk opgevangen moeten worden.

Bij de selectie van de voornaamste werkgebieden voor het verkeersveiligheidsbeleid is rekening gehouden met algemene maatschappelijke ontwikkelingen: de proportionele stijging van het aantal senioren, de economische groei die tot meer verkeer leidt maar ook de technologische ontwikkelingen die de verkeersveiligheid op een positieve manier kunnen beïnvloeden. In een 2025 toekomstscenario van het Finse Ministerie van Transport staan een matige verkeersgroei en een stijging van de vervoermogelijkheden te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer centraal. Goederentransport zal geminimaliseerd zijn en voor een groot deel via spoorwegen lopen. Technologie zal ertoe geleid hebben dat vervoersverkeer zoveel mogelijk geautomatiseerd is en een minimum aan energie verbruikt.

Elk jaar geeft het Ministerie van Transport en Communicatie een verkeersveiligheidsdoel en een budget aan Finnra, de 'Finnish National Road Administration'. Finnra is verantwoordelijk voor het openbare wegenmanagement in Finland en heeft eveneens een Road Safety Program 2005 (zie bijlagenbundel), gebaseerd op een aantal werkingsprincipes, met hun noodzakelijke effectieve uitvoeringen. Dit programma is samengesteld door een team van verkeersveiligheidsexperts in samenwerking met regionale autoriteiten en belangengroepen en specificeert de 'Road Safety 2005 strategy', waarin het verkeersveiligheidsbeleid van Finnra gekaderd is. De regionale inbreng is gebaseerd op efficiëntiestudies van de verkeersveiligheidsprogramma's in elk district. Finnra bestaat uit de 'Central Administration' en negen 'Road Regions'. De implementatie van het verkeersveiligheidsprogramma beoogt een samenwerking tussen het Ministerie van Transport, andere ministeries, provincies, gemeenten, bedrijven, organisaties en weggebruikers<sup>322</sup>.

In het verkeersveiligheidsprogramma 2005 staan zes werkingsprincipes voorop die stellen dat Finnra<sup>323</sup>:

- actief zal werken aan de verbetering van de veiligheid van nationale, regionale en lokale transportsystemen.
- zich zal inzetten voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen gedefinieerd door de maatschappij, gebruik makend van de beschikbare middelen.
- de reis- en transportveiligheid zal promoten op publieke banen in stedelijke en dunbevolkte gebieden.
- maatregelen die leiden tot een daling van het aantal verkeersdoden en zwaar gewonden zal zoeken en implementeren, dit in samenwerking met andere organisaties rond verkeer en verkeersveiligheid.
- de mogelijkheid tot publieke participatie zal vergroten en regelmatig verkeersveiligheids-kwaliteitscontroles zal uitvoeren.
- haar verkeersveiligheids know-how actueel zal houden en verkeersveiligheidsinformatie zal publiceren.

Finnra heeft een lijst van te implementeren maatregelen op de landelijke publieke wegen m.b.t. infrastructuur, wetgeving en handhaving, telematica en trauma-management uitgewerkt (zie bijlagenbundel)<sup>324</sup>.

## **5.1.2. Detail**

### **5.1.2.1. Doelstellingen**

Hoofddoelstelling van het programma:

- Minder dan 100 verkeersdoden tegen het jaar 2025

Tussendoelstelling:

- Minder dan 250 verkeersdoden tegen het jaar 2005

---

<sup>322</sup> Ministry of Transport and Communications Finland, 2001. *Road Safety Programme 2001-2005*. Helsinki.

<sup>323</sup> Finnra, 1999. *Road Safety Program 2005*. Helsinki.

<sup>324</sup> Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on Safety Problems of Rural Roads. Finnra, Helsinki.

Het programma stelt dat verkeersveiligheidswerk op langere termijn effectief zal zijn wanneer het beleid de nadruk legt op:

- de vergroting van het draagvlak, de appreciatie voor verkeersveiligheidszaken.
- het intomen van de verkeersgroei.
- het efficiënt gebruik van nieuwe technologieën.

De prioriteiten op korte termijn (2000-2005) concentreren zich op de reductie van bestaande problemen en op de preventie van nieuwe problemen:

- Draagvlak, appreciatie voor verkeersveiligheidsaspecten vergroten.
- Verkeersveiligheid in de bebouwde kom vergroten.
- Bestuurders beïnvloeden (gedrag, educatie, informatie).
- Verminderen van het aantal baanafwijkingen en frontale botsingen en hun gevolgen minimaliseren.

### **5.1.2.2. Strategie**

#### **Education**

- **Verkeersveiligheidsopvoeding**

- Kleuter- (2-6 jaar) en basisonderwijs (7-13 jaar)<sup>325</sup>:

Sinds 1990 is verkeersveiligheid geïntegreerd in het opvoedingscurriculum van kinderdagverblijven. Daarnaast bieden sinds 1985 ook medische centra verkeerstraining aan kinderen. Er wordt gewerkt met verkeersveiligheidsprogramma's aangepast aan de leeftijd. Er wordt gewerkt met boeken en tekeningen als didactisch materiaal. De onderwerpen die aan bod komen, zijn het voetpad, oversteken en defensief gedrag. De leerkrachten krijgen richtlijnen aan de hand van een video.

In het basisonderwijs is sinds 1994 de verkeersveiligheidseducatie verplicht opgenomen in het basiscurriculum van het vak lichamelijke opvoeding. Daartoe is een officieel programma ontwikkeld. De aandacht gaat naar het gedrag van de voetganger, de fietser, de passagier, de verbetering van attitudes, de verkeersreglementen en -borden, communicatie, besluitvorming en ecologische aspecten. Aan de hand van boeken, video's, tekeningen en spelletjes leren de kinderen de verkeersregels en -borden en hoe zij zich verkeersveilig moeten gedragen. Er is geen minimum aantal lessen.

- Secundair onderwijs<sup>326</sup>:

Verkeersveiligheid is officieel sinds 1994 opgenomen in het onderwijscurriculum van het vak lichamelijke opvoeding voor 10- tot 15-jarigen. Voor 16- tot 18-jarigen is geen officiële verkeersveiligheidseducatie voorzien. Naast theoretische instructie, wordt ook lesgegeven in reële verkeerssituaties. De onderwijzers moeten

---

<sup>325</sup> La Prévention Routière Internationale, s.d. Etude Européenne : *Enseignement de la sécurité routière dans les cycles préscolaires et primaires.*

<sup>326</sup> La Prévention Routière Internationale, s.d. Etude Européenne : *L'éducation routière au niveau secondaire dan les pays de l'union Européenne.*



hiervoor een opleiding gevolgd hebben. Er is geen minimum aantal lessen verplicht. Het didactisch materiaal bestaat uit boeken, video's, dia's, computerprogramma's en spelmateriaal waarvoor betaald moet worden. Het curriculum wordt regelmatig geëvalueerd (inhoud, doelstellingen en methodiek) en aangepast. Verkeersveiligheidsopvoeding is voornamelijk een taak van onderwijzers (60-100%) en in heel kleine mate van de politie (0-20%).

Naast de verkeersveiligheidsopvoeding op school worden tevens seminaries, conferenties, tentoonstellingen en sensibilisatie-acties georganiseerd.

- **Rijopleiding:**

In Finland kan men op twee manieren leren rijden<sup>327</sup>:

- Theoretisch en praktische training in een rijsschool:
  - o Min. 20 uur theorietraining
  - o Min. 30 uur praktische training
- Theoretische en praktische training met een niet professionele begeleider:
  - o Student:
    - ❖ Min. 20 uur theorietraining.
    - ❖ Min. 30 uur praktische training.
    - ❖ Min. 17,5 jaar.
    - ❖ Altijd met dezelfde begeleider.
    - ❖ Slagen in een medisch onderzoek.
    - ❖ Een toelating van de politie, geldig gedurende 9 maanden.
  - o Niet professionele begeleider:
    - ❖ Minstens 3 jaar een rijbewijs.
    - ❖ Ouder dan 21.
    - ❖ Slagen in een speciale test, waarna een speciale toelating gegeven wordt door de politie.
  - o Wagen:
    - ❖ Rempedaal voor de begeleider.
    - ❖ Extra spiegel voor de begeleider.

Kandidaat bestuurders volgen gemiddeld 20 uur theorie- en 30 uur praktijktraining. Tijdens de training zijn de rij-instructeur, respectievelijk de begeleider, wettelijk verantwoordelijk voor het voertuig.

In de theoretische training ligt de nadruk op de verkeersregels (min. 5 uur), de weg, het gedrag naar andere weggebruikers toe en slecht weer condities (telkens 2 uur). Tijdens de praktische training moet men minstens 4 uur op snelwegen rijden. Gemiddeld wordt er 6 uur in residentiële gebieden gereden, 6 uur in de bebouwde kom, 1 uur buiten de bebouwde kom, 4 uur op snelwegen en 4 uur op andere wegen. Specifiek in Finland is dat men eveneens verplicht is 's avonds (min. 2 uur) en onder moeilijke omstandigheden te trainen en een slipcursus moet volgen (min. 2 uur).

---

<sup>327</sup> Groot, H.A.M., Vandenberghe, D., van Aerschot, G., Bekiaris, E., 2001. *TRAINER-Survey of existing training methodologies and driving instructors' needs*. CIECA, EFA, AUTH.

De student moet zowel een theoretisch als een praktisch examen afleggen en minstens 18 jaar zijn alvorens een rijbewijs te krijgen. Gedurende de eerste 2 jaar werkt men met een probatiesysteem: na 6 maanden en voor het einde van de 2 jaar moet de nieuwe bestuurder een tweede trainingsfase (min. 4 theorie- en 8 praktijklessen, waarvan 1 theorie- en 2 praktijklessen in nachtrijden en slippen) door op een rijsschool.

De probatieperiode kan verlengd worden wanneer de bestuurder de verplichte tweede training niet vervolledigd heeft of wanneer de bestuurder in het eerste jaar 2 verkeersovertredingen of in twee jaar tijd 3 overtredingen begaan heeft.

Nadien worden om de twee jaar de verkeersovertredingen van de bestuurder opgevolgd. Bij een overschrijding van 3 overtredingen in één jaar of 4 in twee jaar kan het rijbewijs ingetrokken worden.

- **Campagnes:**

- Verkeersveiligheids campagnes worden gepromoot en gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeer, het Ministerie van Gezondheid, Liikenneturva (publieke verkeersveiligheidsorganisatie) en verzekeringsmaatschappijen.
- Sinds 1951 organiseert Finland regelmatig campagnes tegen drinken en rijden. Het thema van de campagne in 1997 was 'Drunken Driving Is Not A Private Matter', waarmee men wilde aantonen dat het laten rijden van een dronken vriend een gedeelde verantwoordelijkheid is. Het thema van de nationale campagne van 1998-2001 'Some Days You're Better Off Without Your Car' legt de verantwoordelijkheid bij het individu zelf.

- **Informatie**

- Traffic Management Centres (Finnra) geven 24/24 uur telefonisch informatie over weersomstandigheden, wegenwerken, verkeersopstoppingen,...

#### ALGEMENE DOESTELLINGEN:

- **Draagvlak, appreciatie voor verkeersveiligheidszaken vergroten:**

- Politieke aanvaarding van en inzet voor de leidende visie: meer nadruk op verkeersveiligheidsdoelen en vrijmaken van meer middelen.
- Levenslange verkeersveiligheidseducatie: onderwijs, campagnes, training van beleidsmensen

#### SPECIFIEKE PLANNEN:

- **Onderwijs:**

- Verkeersveiligheids onderwijs in het nationale basiscurriculum en in de curricula van individuele scholen en geïntegreerd in verschillende vakken. De nadruk dient te liggen op het belang van het observeren en verstaan van verkeersregels, op het correct handelen in gevaarlijke situaties en op het kiezen van veilige routes en vervoersmodi.
- Verkeerseducatie in kinderdagverblijven en betrekken van de ouders

- Modellen en training ter promotie van veiligheidsmanagement in bedrijven
- Beleidsmensen met beslissingsrecht rond verkeersveiligheidsaspecten dienen voldoende op de hoogte te zijn: informatie, training.

- **Organisatie:**

- Verkeersveiligheid moet een competitieve factor worden in transportdiensten.
- Verkeersveiligheid moet opgenomen worden in plannings- en kwaliteitssystemen (gemeenten, bedrijven)
- Verkeersveiligheidsassessments en rapporten in samenwerking met stadsprogramma's.
- Meer participatiemogelijkheden van individuen in het planningsproces.
- Betrouwbaardere ongevallenstatistieken.
- Verzamelen van informatie van kosten en impact van maatregelen.

- **Speciale aandacht voor doelgroepen: ouderen, jongeren:**

- Informatie over negatief effect van ziekte en medicatie.
- Training in omgang met moeilijke verkeerssituaties.
- Artsen gespecialiseerd in de assessment van rijvaardigheid.
- Uitbouw van een doelgericht programma voor jongeren: i.v.m. rijopleiding, rijexamen, rijbewijs
- Training en selectie van het personeel aanwezig bij de consultaties (verplichte sanctie bij verkeersovertredingen door jonge bestuurders).
- Responsabilisering van jongeren

### Engineering

- **Wagenpark: 2000**<sup>328</sup>

- Finland heeft 2,5 miljoen automobilisten waarvan 2,1 miljoen personenvervoer behelst.
- 2.134.728: wagens
- 65.223: vrachtwagens
- 239.095: Vans
- 9.852: bussen
- 16.924: speciale voertuigen
- TOTAAL: 2.465.822
- In Finland heeft men 412 wagens per 1000 inwoners. Op het totaal wagenpark gaat het om 476 voertuigen per 1000 inwoners.
- In 2000: 55,7 biljoen reizigerskilometers voor het wagenvervoer, 7,7 biljoen reizigerskilometers voor het busvervoer en 0,9 biljoen reizigerskilometers voor het motorverkeer. In het totaal kent het wegverkeer 64,3 biljoen reizigerskilometers. In vergelijking met 1999 is dit een stijging met 0,9 biljoen reizigerskilometers.
- Op het gebied van het goederentransport, kennen we volgende cijfers voor 2000. Voor vrachtwagens 26,6 biljoen tonnenkilometer en voor Vans 0,9 biljoen tonnenkilometer. In het totaal: 26,6 biljoen tonnenkilometer voor het zware wegverkeer.

---

<sup>328</sup> Site van Finnra: [www.tiehallinto.fi/facts.htm](http://www.tiehallinto.fi/facts.htm)

- **Weginfrastructuur:** 1999<sup>329</sup>

Het totale wegennetwerk bedraagt 384.000 km

Finnra is verantwoordelijk voor het onderhoud en het management van de openbare wegen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de straten en de wegconstructeurs en wegonderhoudsmedewerkers voor de private wegen.

- Openbare wegen: 77.900 km
  - o Klasse I hoofdwegen: 8.575 km (473 km snelwegen, 226 km semi-snelwegen, 200 km wegen met 4 baanvakken)
  - o Klasse II hoofdwegen: 4.687 km
  - o Regionale wegen
  - o Verbindingswegen
  - o De publieke wegen dragen 65% van al het wegverkeer. 50.000 km van de openbare wegen is geplaveid. 9.700 km (13%) is belicht.
- Stads-, gemeentestraten: 22.000 km
- Private wegen: 280.000 km, waarvan
  - o 60.000 km gefinancierd door de Staat
  - o 20.000 km gefinancierd door de gemeenten
- Fiets- en voetpaden:
  - o Klasse I hoofdwegen: 904 km
  - o Klasse II hoofdwegen: 389 km
  - o Andere snelwegen: 1.995 km
  - o Totaal snelwegen: 3.288 km
  - o Lokale wegen: 1.012 km
  - o Totaal openbare wegen: 4.302 km
  - o Totaal: 11.000 km
- Spoorwegen:
  - o Totaal hoofdspoorwegnet: 5.660 km
  - o 80% van de Finnen leven in gemeenten bereikbaar met de trein. Het netwerk is de hoofdvervoerder van industriële zware goederen.

Het grootste gedeelte van het wegennetwerk bestaat uit wegen waar dagelijks ofwel minder dan 1500 voertuigen ofwel tussen de 1500 en 6000 voertuigen passeren. Slechts op enkele hoofdwegen tussen de grootste steden passeren meer dan 6000 voertuigen. Veel snelwegen heeft men dus niet nodig. Het hoofdwegennetwerk (12.769km) – 15% van het totale openbare wegennet – bestaat uit korte snelwegen en semi-snelwegen, maar voornamelijk uit wegen met 2 baanvakken met gemengd verkeer en draagt 60% van het wegverkeer, meer dan 60% van de dodelijke verkeersongevallen en 45% van de ongevallen met gewonden.

De totale lengte van de regionale wegen bedraagt 13.757 km, met 20% van het verkeersvolume en ongeveer 15% van de verkeersdoden en -gewonden. Dagelijks passeren hier gemiddeld 1022 voertuigen.

Daarnaast zijn er in totaal 51.256km lang verbindingswegen, met 20% van het verkeersvolume, ongeveer 25% van de verkeersdoden en meer dan 35% van de gewonden.

---

<sup>329</sup> Site van de Ministry of Transport and Communications: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Road Transport

Goederen worden voornamelijk via spoor- en waterwegen vervoerd.

In totaal vinden jaarlijks tussen de 3.300 en 3.600 verkeersongelukken met gewonden en tussen de 300-400 met doden plaats op de openbare wegen<sup>330</sup>.

- **Ruimtelijke ordening:**

- Het proces van de wegplanning is nauw verbonden met de landgebruikplanning. Deze evolutie kadert zich binnen de trend naar een duurzame ontwikkeling en de noodzaak van een uitgebreide transportsysteemplanning.
- Bebouwde kom: ononderbroken, compacte structuur zodat het verkeer geminimaliseerd wordt.

- **Zwarte punten:**

- Door het systematische verkeersveiligheidswerk zijn praktisch alle black-spots op landelijke wegen geëlimineerd. Kleine accumulaties van ongevallen vindt men op drukke kruispunten en wegen in de bebouwde kom.

#### ALGEMENE DOELSTELLINGEN:

- Samenstellen van **nationale transportsysteemplannen** en –projecten die leiden tot een betere integratie van verschillende transportmodaliteiten en landgebruik. Centraal daarin staan:
  - o De minimalisatie van de nood aan wegverkeer.
  - o Het noodzakelijk verkeer kanaliseren naar veiliger vervoersmodaliteiten.
- Bevordering van openbaar vervoer en opbouw van veilige wegroutes.
- Veiliger maken van de hoofdwegen.
- Bevordering van veilig voetgangers- en fietsersverkeer en verbetering van hun positie in het verkeer.
- Gebruik van nieuwe technologieën en diensten

#### SPECIFIEKE PLANNEN

- **Intomen van de verkeersgroei:**

- Ruimtelijke ordening: efficiënte planning van gemeentelijke structuur, landgebruik en transportsysteem.
- In grote stedelijke structuren wordt de verdere uitbouw van openbaar vervoer benadrukt, in kleinere steden en residentiële gebieden wordt wandelen en fietsen gepromoot.
- Openbaar vervoer: competitieve prijzen, snelle goede service.
- Technologie: telewerk, carpooling, openbaar vervoer informatiediensten, etc.

---

<sup>330</sup> Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on *Safety Problems of Rural Roads*. Finnra, Helsinki.

- **Bebouwde kom:**

- Winkels en andere faciliteiten op veilige wandelafstand.
- Progressieve snelheidslimieten: snelheidslimiet van 30 of 40km/u, tenzij anders vermeld op hoofdwegen
- Effectieve snelheidslimitering a.d.h.v. verkeersvertragende maatregelen, aangepast wegdesign.
- Aandacht voor niet gemotoriseerde weggebruikers: promoten van wandelen en fietsen: groter netwerk van voet- en fietspaden.
- Wegaanpassingen waar niet-gemotoriseerde en gemotoriseerde weggebruikers kruisen.
- Gemeentelijke snelheidscontroles.
- Bepalingen rond het gebruik van reflectoren.
- 'Verzachting' van de rijwegomgeving bij naderen van de bebouwde kom.

- **Infrastructuur:**

- Bij veiligheidsproblemen door vestigingen en andere menselijke activiteiten langs hoofdwegen dienen parallelle wegen aan de hoofdwegen geconstrueerd te worden
- Middenbermen op 1x1 autowegen

- **Senioren:**

- Eenvoudigere verkeersomgeving
- Lagere snelheidslimieten in complexe verkeerssituaties
- Betere omstandigheden voor voetgangers en fietsers
- Voldoende beschermingsmiddelen

- **Technologie:**

- Verder onderzoek, implementatie na trial en experiment, training in en publiciteit rond nieuwe technologieën.
- Testing van de 'Intelligente Snelheids Controle': installatie in 10.000 privé- en in 10.000 officiële voertuigen. (ISA)
- Monitoring en signalering van rijomstandigheden (o.a. weersomstandigheden) en verkeersopstoppingen: binnen de 10 minuten.
- Bij voertuigtaxatie: speciale aandacht voor verkeersveiligheidsfactoren.
- Wintermanagement van de wegen, ook fiets- en voetpaden: vermijden van slippen, vermijden van onverwachte wegkwaliteitsverschillen.
- Informatiedienst in het voertuig, automatische verkeerscontrole, efficiënte routekeuze, etc.
- Openbaar vervoer: snellere en makkelijkere toegang tot uurroostertabellen en tickets.
- Gemakkelijke wisseling tussen transportmodi.
- Automatische signalering van de nabijheid van elanden.

## Enforcement

- **Snelheid:**

De meest significante factor leidend tot ongevallen is snelheid. De tabel geeft de snelheidslimieten naargelang het wegtype weer in aantal km/u (tabel 3):

Snelwegen	Wegen met gescheiden rijbanen	Hoofdwegen	Bebouwde kom
120 zomer 100 winter	80/100 afhankelijk van wegconditie, landgebruik en seizoen	80/100 afhankelijk van wegconditie, landgebruik en seizoen	50 en lager

Tabel 3: Snelheidslimiet per type weg (km/u)

Vaak worden in de bebouwde kom aparte snelheidslimieten aangegeven: 30 of 40 km/u, maar ook 60 km/u. Deze snelheden gelden enkel op die afzonderlijke banen. In door een verkeersbord aangegeven residentiële gebieden dient de snelheid aangepast te worden aan wandelsnelheid. Bij afwezigheid van voetgangers is de snelheidslimiet 20 km/u. In de winter worden veel van de 100 km/u limieten verlaagd naar 80 km/u. hetzelfde geldt op de snelwegen: van 120 naar 100 km/u. Vrachtwagens, motorhomes en bussen mogen niet sneller dan 80 km/u rijden. In bepaalde gevallen bedraagt de limiet echter 100 km/u. Snelheden bij brommers mogen de 45 km/u niet overschrijden<sup>331</sup>.

Op 250 km van de hoofdwegen (totaal 8.600 km) in Finland wordt de snelheid automatisch gecontroleerd.

Snelheidsovertredingen kunnen naargelang de ernst resulteren in een eenmalige geldboete, een dagboete of een gevangenisstraf van 3 maanden. Bij overschrijding van de toegelaten snelheid tot 15km/u bedraagt de boete 300 FIM. Een grotere overschrijding dan 15km/u komt overeen met een dagboete van minstens 8 dagen (verkeersovertreding) of met een dagboete van 10 dagen of een gevangenisstraf wanneer het beschouwd wordt als 'een overtreding met gevaar voor het verkeer'. Wanneer het verkeer serieus in gevaar gebracht is, kan men de straf oplopen tot een dagboete van minstens 30 dagen of een maximale gevangenisstraf van 2 jaar. Het grootte van de dagboete hangt af van het inkomen van de overtreder. Soms trekt de politie direct het rijbewijs in. Gezien de beperkte beschikbare middelen houdt de politie over het algemeen enkel die wagens tegen die de limiet overschrijden met minstens 10km/u.

Het gebruik van radardetectoren is verboden.

---

<sup>331</sup> Site van het Ministry of Transport and Communication: [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi): Adjust your speed to the conditions.

- **Alcohol en drugs:**

Uit cijfermateriaal van de laatste jaren blijkt dat alcohol in een vierde van de fatale ongevallen een rol speelt. De huidige legale alcohollimiet in het bloed is vastgelegd op 0,5 promille, of ademalcohollimiet op 0,25mg/l. Dronkenschap wordt bepaald bij een limiet van 1,2 promille alcohol in het bloed, of 0,60mg/l alcohol in de uitgeademde lucht. Jaarlijks onderwerpt de politie ongeveer 1,2 tot 1,4 miljoen autobestuurders aan een ademanalyse. In 1997 werden 20.000 dronken chauffeurs bestraft.

Bestrafing van rijden onder invloed kan gaan van een boete tot 3 maanden gevangenisstraf. Dronken rijden kan resulteren in een dagboete van minstens 60 dagen tot een gevangenisstraf tot 2 jaar. Het rijbewijs kan eveneens tijdelijk dan wel voorgoed ingetrokken worden. Een persoon, onder invloed of dronken, een gemotoriseerd voertuig laten besturen is eveneens een overtreding die bestraft kan worden met een boete tot een gevangenisstraf tot 1 jaar.

Drugsverslaafden die reeds verschillende keren onder invloed reden, krijgen geen rijbewijs meer. Personen die ooit alcoholverslaafd waren, krijgen enkel hun rijbewijs terug wanneer zij een medisch certificaat kunnen voorleggen.

- **GSM-gebruik:**

Het gebruik van GSM is niet verboden in Finland, tenzij het ander verkeer in gevaar brengt.

- **Groot/zwaar vervoer:**

Zowel Finnra als de politie mogen voertuiggrootte, -gewicht en -lading controleren. Finnra geeft eveneens toelatingen voor speciaal transport en beveelt routes aan.

- **Verplichte veiligheidsmaatregelen:**

- Het gebruik van de *gordel* is verplicht vooraan en achteraan in de wagen – ook in taxi's –, en vooraan in vrachtwagens. Momenteel draagt 90% van de passagiers vooraan en 70% van de passagiers achteraan een gordel.<sup>332</sup>
- Kinderen onder de 12 jaar, kleiner dan 150 cm, moeten gebruik maken van een *veiligheidszitje* of van aangepaste gordels. Wanneer de verantwoordelijke dit niet gebruikt, wordt een straf bepaald: een 140 FIM boete tot een dagboete van 2 tot 6 dagen.
- Tijdens het rijden moeten de *koplampen* branden zowel binnen als buiten de bebouwde kom.
- Bij stilstand op slecht verlichte straten of 's nachts moeten de parkinglichten of de gedimde koplampen branden.
- De hoofdgroeven van de *banden* moeten minstens 1,6 mm diep zijn bij wagens en vrachtwagens. In de wintermaanden (01/12 tot 29/02) moeten personenwagens en lichte vrachtwagens winterbanden gebruiken met groeven van minimum 3 mm diepte.
- Brom- en motorfietsers: wettelijk verplicht een *helm* te dragen, lampen moeten overdag branden zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in de

---

<sup>332</sup> Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on *Safety Problems of Rural Roads*. Finnra, Helsinki.



wintermaanden moeten de *banden* geribbeld ('studded') zijn, verplicht rijbewijs en bij de motorfiets moeten de hoofdgroeven van de banden minstens 1 mm diep zijn.

- Fietser: *bel*, *reflectoren* (op onbelichte wegen buiten de bebouwde kom na zonsondergang) en *lampen* (als donker of als zicht gelimiteerd is) zijn verplicht. Het gebruik van een rood achterlicht wordt aangeraden. In 1999 was er een kleine daling van het *fietshelmgebruik* tot 20%. Fietzers moeten het fietspad gebruiken. Bij ontbreken van een fietspad moeten zij op de rechterkant van de baan rijden. Kinderen onder de 12 jaar mogen op het voetpad rijden.
- Voetganger: het gebruik van *reflectoren* wordt in alle omstandigheden aangeraden.
- *Voertuigeninspectie*: eerste inspectie binnen de 3 jaar na registratie, tweede inspectie binnen de 5 jaar na de eerste inspectie en nadien is er een jaarlijkse inspectie.

- **Handhavingsbeleid:**

- Nieuw sanctioneringssysteem van verkeersovertredingen in 1996: lange periode tussen de overtreding en de sanctie (brief met berisping) heeft de geloofwaardigheid van het systeem aangetast.
- Jonge bestuurders die een overtreding begaan hebben, zijn verplicht tot een consultatie met de autoriteiten.
- De beschikbare middelen voor politiecontroles zijn niet evenredig gestegen met de verkeersgroei. Het doel is om 10% van de 2,5 miljard FIM (politiebudget) uit te besteden aan verkeerscontrole. De controles zijn voornamelijk gericht op hoge snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik. Meer dan 300.000 boetes worden jaarlijks uitgeschreven voor verschillende soorten overtredingen.<sup>333</sup> De nationale eenheid van de mobiele politie in Finland (700 man) is gespecialiseerd in verkeerstoezicht. Zij werken op de hoofdwegen. Enkele grotere steden hebben eveneens lokale handhavingseenheden die voornamelijk binnen de bebouwde kom opereren.
- In Finland worden alle verkeersovertredingen geregistreerd. Bij 3 boetes in één jaar tijd of 4 boetes in twee jaar tijd wordt men gediskwalificeerd als bestuurder. Het serieus in gevaar brengen van het verkeer wordt gezien als een misdaad.

## SPECIFIEKE PLANNEN

- **Snelheid:**

- Herziening van de snelheidslimieten:
  - o Progressieve snelheidslimieten in de bebouwde kom
  - o Verlaging van de algemene snelheidslimiet op wegen door gemeenten
  - o Uitbreiding van de bepalingen rond wintersnelheidslimieten
  - o Nieuw wettelijk kader van snelheidslimieten
- Nultolerantie bij snelheidscontroles

---

<sup>333</sup> Toivonen, S. & Niskanen, R., 1998. Finland's material for RS8 Scientific Expert Group on *Safety Problems of Rural Roads*. Finnra, Helsinki.

- Uitbreiding van de automatische snelheidscontroles tot minstens 800 km van de hoofdwegen
  - Criminele sanctie voor de geregistreerde voertuiggebruiker
- **Alcohol en drugs:**
    - Alcohollimiet verlagen 0,5 tot 0.2 promille in het bloed, zeker bij jonge bestuurders.
    - Nullimiet voor drugs.
- **Uitbreiding veiligheidsmaatregelen:**
    - Advisering over fietshelmgebruik teneinde fietsers te overtuigen.
    - Ergonomische veiligheidsvereisten bij voertuigtelematica (verplichte goedkeuringsprocedure): bvb. handenvrije telefoon.
    - Uitbreiding van het verplicht reflectorengebruik (bebouwde kom, verlichte wegen.
    - Uitbreiding van het verplicht gebruik van de gordel naar alle types voertuigen, waaronder ook taxi's.
    - Informatie en campagnes ter aansporing van het gebruik van kinderzitjes.
- **Beroepschauffeurs:**
    - Meer controle op de rij- en rusttijden, verkeersreglementen naleving.
    - Bij herhaalde disconnectie van de snelheidslimiteerder en de tachograaf: bestraffing van de chauffeur en de geregistreerde voertuiggebruiker, intrekking van de transportlicentie.
    - Dezelfde wetsbepalingen bij overtredingen door gewone en professionele bestuurders.
- **Gezondheid:**
    - Systeem voor de controleren van de gezondheidstoestand van bestuurders, o.a. van senioren en 'zware vracht' chauffeurs.
    - Specialisaties voor artsen in de assessment van rijvaardigheid en de verplichte melding van rijvaardigheidsbeïnvloedende ziekten.
- **Handhavingsbeleid:**
    - Politie verkeerscontrolecapaciteit herstellen naar het niveau in 1992. Dit is een randvoorwaarde voor de verwezenlijking van verschillende andere maatregelen in het programma.
    - Beter handhavingssysteem voor hoge risico bestuurders.
    - Verlenging van het rijverbod.

### **5.1.2.3. Implementatie**

**Hoe**

De doelstelling van minder dan 250 verkeersdoden per jaar vanaf 2005 kan men enkel bereiken indien het programma in haar geheel geïmplementeerd wordt. Dit hangt af van de middelen waarover elke betrokken organisatie beschikt.

## Wie

In elke provincie moet een fulltime verkeersveiligheidscoördinator zetelen. In de grootste provincies dient bijkomend halftijds personeel tewerkgesteld te worden.

Essentieel voor het verkeersveiligheidswerk is de samenwerking van verschillende organisaties op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Verschillende maatregelen kunnen slechts geïmplementeerd worden mits de inspanning van verschillende partijen.

### **5.1.2.4. Middelen**

#### Budgettering

- Het totale openbare wegenmanagement kostte in 2000 0,77 miljard €. De waarde van de openbare wegen bedraagt 15,14 miljard €. In 2000, GDP bedroeg 131,69 miljard €. <sup>334</sup>
- Het verkeersveiligheidsprogramma 2005 beschrijft 50 maatregelen. De totale kost voor de implementatie van het programma bedraagt 3,9 miljard FIM, waarvan 1,7 miljard FIM door de centrale overheid, 1,1 miljard FIM door de gemeenten en 1,1 miljard FIM door de weggebruikers betaald wordt.
- Het verkeersveiligheidsprogramma vormt de basis voor de toewijzing van geldmiddelen door de implementerende partijen. Aangegeven wordt dat extra middelen dienen te gaan naar politionele verkeerscontroles.
- De regering moet voldoende middelen hebben om de verkeersveiligheid in de gemeenten financieel te steunen.
- De huidige geldmiddelen van de Finnra zijn onvoldoende voor de dringende aanpassingen van het hoofdwegennetwerk. Een bijkomende som zal toegewezen moeten worden voor de veiligheidsmaatregelen op de grote hoofdwegen (highways) in 2001-2005.
- De regionale middelen van de Centrale Organisatie voor VerkeersVeiligheid in Finland moeten voldoende zijn om effectief samen te werken met de gemeenten. De regering dient de gemeenten financieel te steunen in hun verkeersveiligheidswerk, zoals fondsen voor de uitbreiding van voet- en fietspaden en van openbaar vervoer.

### **5.1.2.5. Evaluatie**

#### Opvolging plan via tussenevaluaties

Om de efficiëntie van de maatregelen na te gaan, worden statistische studies toegepast waarbij men het ongevalrisico en de densiteit met vroegere ongevallencijfers vergelijkt. Problematische situaties dienen echter geëlimineerd te worden o.b.v. risico-assessments vooraleer ongevallen voorkomen.

Finnra gebruikt automatische verkeersmeetpunten (LAM), 180 in totaal, om informatie te verzamelen over o.a. snelheid en ruimte tussen voertuigen. De samengevatte data wordt gepubliceerd in informatierapporten en gebruikt in studies ter verbetering van het snelheidslimietensysteem.

---

<sup>334</sup> Site van Finnra: [www.tiehallinto.fi/facts.htm](http://www.tiehallinto.fi/facts.htm)

## Terugkoppeling van de doelstellingen

Ongevallengegevens: 2000:

- Ongevallen:
  - 250 fatale ongevallen
  - 2.832 ongevallen met gewonden
  - Totaal: 3.082
- Gevolgen:
  - 285 doden
  - 4.139 gewonden

## 5.2. Intermediair niveau

### 5.2.1. Inleiding

De provincies stellen zelf hun verkeersveiligheidsplannen op, afgeleid van de nationale plannen, maar eveneens rekening houdend met specifieke regiogebonden probleemgebieden. De provincies steunen daarnaast hun gemeenten om actief bij te dragen tot de verkeersveiligheid.

Elke gemeente heeft, in samenwerking met Finnra, de Centrale Organisatie voor Verkeersveiligheid en de politie, haar eigen verkeersveiligheidsprogramma opgesteld waarin de nationale richtlijnen aangepast zijn aan de regionale problemen.

### 5.2.2. Detail

#### 5.2.2.1. Strategie

## Engineering

### ALGEMENE DOELSTELLINGEN

- Regionale verkeersveiligheidsplanning, ter aanvulling van de regionale transportsysteemplanning.
- Bebouwde kom: onderhoud en verbetering van het wegennet, aanpassing van de snelheidslimieten, veiligheid van de kwetsbare weggebruiker

### SPECIFIEKE PLANNEN

- Bebouwde kom:
  - Kleine, efficiënte en snel realiseerbare aanpassingen van de verkeersomgeving.
  - Duidelijke wegenhiërarchie.
  - Kleine, snelle aanpassingen van probleemgebieden, in afwachting van de herinrichting.
  - Speciale aandacht voor de kwetsbare weggebruiker: veilige oversteekplaatsen, scheiding van gemotoriseerd vervoer.
  - Meer voet- en fietspaden.

## **5.3. Lokaal niveau**

### **5.3.1. Inleiding**

Op gemeentelijk niveau worden ook een doelstellingen vooropgesteld met betrekking tot het reduceren van het verkeersdodenaantal en van het aantal gewonden. Daarnaast vormen concrete werkdoelen de leidraad voor het gemeentelijk beleid. In het plan dienen zeker technische en educatieve maatregelen aan bod te komen.

Het Verkeersveiligheidsprogramma 2001-2005 omvat een groot aantal maatregelen te implementeren op lokaal niveau. De concrete realisatie hangt af van de gemeentelijke autoriteiten. Verkeersveiligheid zou een eerste vereiste moeten zijn bij de transportplanning en zou ingebouwd moeten zijn in de gemeentelijke kwaliteits- en planningssystemen. Het grootste deel van de geldmiddelen gaat naar maatregelen in de bebouwde kom.

Het verkeersveiligheidsbeleid in de gemeenten wordt ondersteund door twee gidsen. In 1999 stelde het Ministerie van Transport in samenwerking met andere centrale, regionale en lokale instanties een gids samen over verkeersveiligheidswerk in gemeenten. Een gids voor de planning van snelheidslimieten in de bebouwde kom werd opgesteld door de Finnra.

### **5.3.2. Detail**

#### **5.3.2.1. Strategie**

##### **Education**

- Verkeersveiligheid in de schoolcurricula, in kinderdagverblijven
- Campagnes, publiciteit over de voordelen van het gebruik van veiligheidsmaatregelen in voertuigen.

##### **Engineering**

- Bebouwde kom:
  - Voorstelling van progressieve snelheidslimieten, ondersteund door aanpassingen aan het wegontwerp (in samenwerking met Finnra).
  - Uitbreiding van voet- en fietspaden.
- Intomen van de verkeersgroei:
  - Gemeenten moeten richtlijnen krijgen i.v.m. verkeersveiligheid via masterprogramma's en stadsprogramma's
  - Parkeerbeleid, verkeersvertraging, integratie van verschillende transportmodi

### **5.3.2.2. Implementatie**

Wie

De 'Consultative Committee on Road Safety' begeleidt de implementatie van het programma en maakt jaarlijks een samenvatting van de ontwikkelingen. Die informatie wordt bijeengebracht door alle partijen verantwoordelijk voor de implementatie.

### **5.3.2.3. Evaluatie**

Opvolging plan via tussenevaluaties

De impact van de maatregelen dient vastgesteld te worden door systematisch onderzoek. Een dergelijke assessment moet de werkelijke impact op de veiligheidssituatie en de verkeersomstandigheden nagaan. Indien de situatie het vereist, dient men bijkomende maatregelen in beschouwing te nemen.

## 6. Canada

---

### 6.1. Nationaal niveau

#### 6.1.1. Inleiding

Op nationaal niveau werkte het Ministerie Transport Canada een strategisch veiligheidsplan uit dat van toepassing is op de vier transportwijzen: luchtvaart, scheepvaart, spoorwegen en wegverkeer.

Meer in het bijzonder wat de verkeersveiligheid betreft werd in oktober een programma *Vision sécurité routière 2010*<sup>335</sup> (Visie Verkeersveiligheid 2010) goedgekeurd. Het is de opvolger van het vorige plan «*Vision sécurité routière 2001*» dat in 1996 door de Canadese Raad van de besturen voor gemotoriseerd transport (Conseil canadien des administrations en transport motorisé - CCATM) werd goedgekeurd.

De CCATM is de Canadese instelling die officieel verantwoordelijk is voor de coördinatie van kwesties met betrekking tot de administratie, reglementering en controle van het voertuigtransport en met betrekking tot de verkeersveiligheid in het land. De raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale, provinciale en territoriale regeringen, en uit zowat 370 leden uit de privé-sector die belang hebben bij het wegverkeer.

#### 6.1.2. Detail

##### 6.1.2.1. Doelstellingen

*Vision sécurité routière 2010* houdt vast aan de *Visie* om van de *Canadese wegen de veiligste ter wereld te maken* (in vergelijking met de andere lidstaten van de OESO door als criterium het aantal doden per ingeschreven voertuig te hanteren) en aan de *strategische doelstellingen* van het eerste plan *Vision sécurité routière 2001*:

- het publiek sensibiliseren voor kwesties met betrekking tot het wegverkeer;
- de communicatie en samenwerking verbeteren tussen de diverse instellingen die op het vlak van de verkeersveiligheid actief zijn;
- de maatregelen voor de toepassing van de verkeersregels opvoeren;
- de verzameling van gegevens en de kwaliteit van de informatie over de verkeersveiligheid in het hele land verbeteren.

Daaraan voegt *Vision 2010* *kwantitatieve doelstellingen* toe, namelijk een algemene nationale doelstelling en partiële doelstellingen:

*Algemene doelstelling*: het gemiddelde aantal omgekomen of zwaar gewonde weggebruikers in de periode 2008-2010 met 30% terugbrengen ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1996-2001.

---

<sup>335</sup> Road Safety Vision 2010: 2000 Update: Making Canada's Roads the Safest in the World. CCMTA-CCATM, Canadian Council of Motor Transport Administrators – Conseil Canadien des Administrateurs et Transport Motorisé.

#### *Partiële doelstellingen:*

- het dragen van de veiligheidsgordel door minimaal 95% van de inzittenden van voertuigen en adequaat gebruik van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen door inzittenden van alle voertuigen;
- vermindering van het aantal dode of zwaargewonde inzittenden die de veiligheidsgordel niet droegen met 40%;
- vermindering van het aantal dodelijk of zwaar gewonde weggebruikers bij ongevallen met een bestuurder in staat van dronkenschap met 40%;
- vermindering van het aantal dodelijk of zwaar gewonde weggebruikers bij ongevallen veroorzaakt door overdreven snelheid of op kruispunten met 20%;
- vermindering van het percentage bestuurders die drie gevaarlijke inbreuken op het Verkeersreglement hebben gepleegd (twee als die inbreuken verband houden met alcoholgebruik) binnen een termijn van twee jaar met 20%;
- vermindering van het aantal jonge auto- of motorbestuurders tussen 16 en 19 jaar die zwaar gewond worden of omkomen in ongevallen met 20%;
- vermindering van het aantal weggebruikers die omkomen of zwaar gewond worden in ongevallen met een bedrijfsvoertuig met 20%;
- vermindering van het aantal omgekomen of zwaar gewonde voetgangers, bromfietzers en fietsers met 30%;
- vermindering van het aantal weggebruikers die dodelijk of zwaar gewond worden op rurale wegen met 40%.

#### **6.1.2.2. Strategie**

- Twee hoofdtargets (het niet dragen van de veiligheidsgordel en alcohol achter het stuur) en één bijkomende target (de kwetsbaarste weggebruikers zoals de voetgangers).
- Basisprincipe : Opvoeding en Toepassing van de Wet combineren.

#### **Education**

- **Risicogedragingen identificeren en ze onder de aandacht van de bevolking brengen:**

- Het Canadese Programma voor de bescherming van de inzittenden 2001 (Programme canadien sur la protection des occupants 2001) (dat sensibilisatie en toepassing van de wetten combineert) zal voortaan van toepassing zijn op alle inzittenden van voertuigen, terwijl het aanvankelijk alleen van toepassing was op personenvoertuigen.

In het kader van dit programma wordt *de Opération impact*, een nationaal initiatief van één dag gepatroneerd door de Canadese Vereniging van Politiechefs (Association canadienne des chefs de police - ACCP) waarbij de politiediensten de bevolking informeren over de risico's verbonden aan het niet dragen van de veiligheidsgordel en het niet gebruiken van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen en aan het rijden in staat van dronkenschap (uitdelen van een folder), ieder jaar overgedaan.

Er is een tv-video met de beschrijving van de doelstellingen van Opération Impact en van de belangrijkste boodschappen.



- Strategie ter vermindering van het rijden met verminderde vermogens: volledige opvoedings- en sensibilisatieprogramma's voor het publiek, zeer efficiënt voor het terugdringen van het rijden in staat van dronkenschap.
  - Sensibilisatie van kinderen en ouders voor de verkeersveiligheid door het verdelen van een video en een praktische gids met uitleg over het correcte gebruik van veiligheidsvoorzieningen voor kinderen.
  - Publieksoopvoedingscampagnes aanbevelen voor de bevordering van de veiligheid van fietsers.
  - Sensibilisatiecampagnes voor de veiligheid in schoolbussen, de afgebakende veiligheidszones en het rijden in de winter.
- **Programma behalen van rijbewijs in fasen<sup>336</sup>:**

Dit programma is goedgekeurd door verschillende provincies en territories. Er zijn bijna 21 miljoen rijbewijzen in Canada.

De onderdelen van het programma verschillen licht per provincie, maar in het algemeen wordt verlangd dat de leerling-bestuurder een programma voor het behalen van het rijbewijs volgt in twee fasen, met rijbeperkingen in de eerste fase en één of meer rijexamens vooraleer het eigenlijke rijbewijs te krijgen. Het programma is van toepassing op alle nieuwe bestuurders van personenwagens en motorfietsen.

De eerste fase van dit systeem duurt over het algemeen 6 tot 12 maanden. De opgelegde voorwaarden kunnen onder meer zijn: alleen een personenwagen besturen, alleen besturen in het bijzijn van een persoon met een rijbewijs en met een minimaal aantal jaren ervaring; alleen rijden met 0% alcohol in het bloed; 's nachts niet rijden; niet rijden op wegen met gescheiden rijrichtingen of op stedelijke autowegen.

In de tweede fase zijn de beperkingen minder talrijk. De bestuurders kunnen verplicht worden alleen met een personenwagen te rijden en met 0% alcohol in het bloed. Voor het behalen van het eigenlijke rijbewijs kunnen de leerling-bestuurders verplicht worden hun rijexamen van de tweede fase af te leggen binnen een termijn van uiterlijk vijf jaar. Zoniet zullen ze het programma vanaf het begin moeten overdoen.

De nieuwe bestuurders kunnen ook verplicht worden tijdens het hele programma van de toekenning van het rijbewijs in fasen vrij van overtredingen te blijven of verplicht worden een cursus preventief besturen te volgen.

---

<sup>336</sup> Canadian Licensing Systems for Young Drivers: Laws as of October 2001. Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute.

## Engineering

- **Infrastructuur:**

- Canada telt 900.000 km wegen waarvan 24.000 km wegen van het nationale wegennet die toebehoren aan de federale overheid, provincies of territories. Meer dan 18 miljoen voertuigen zijn ingeschreven in Canada.<sup>337</sup>
- Herziening van de nationale richtlijnen ter bevordering van het ontwerp van veiligere wegen: controles van de verkeersveiligheid en inrichting van continue alarmzones (geribbelde zones die trillingen veroorzaken om de bestuurders te verwittigen dat ze van de rijbaan afwijken).
- Herziening van de Canadese handleiding voor het geometrisch ontwerp van wegen: borden, markeringen op het wegdek.

- **Technologie:**

- Doorlopend onderzoek om de veiligheid van voertuigen te verbeteren door nieuwe veiligheidsreglementen uit te werken of de bestaande te herzien: airbags, laterale en frontale impactproeven, botsing tussen terrein- en kleinere wagens, bescherming tegen inklemming achteraan bij bedrijfsopleggers/-aanhangwagens, nieuwe vereisten voor kinderzitjes en bescherming van autobuspassagiers.
- Verbetering van technologie zoals de Intelligente Transportsystemen (ITS).
- De Canadese Veiligheidscode (Code canadien de sécurité - CCS) bevat een gedetailleerde reeks normen voor bedrijfsvoertuigen en autobussen. Deze code is onlangs gewijzigd wat het vastmaken van de ladingen betreft, de diensturen van de chauffeurs en een puntensysteem voor vervoerders op het vlak van de veiligheid (invoering van een puntensysteem voor de evaluatie van de prestaties op het vlak van de veiligheid).
- Gebruik van Geografische Informatiesystemen (GIS), die preciezere informatie leveren over de ongevallenplaatsen, om het ontwerp van voertuigen te verbeteren.

## Enforcement

- **Maatregelen treffen opdat overtreders de verkeersregels naleven (sensibilisatie en toepassing van de wet):**

- Canadees programma voor de bescherming van inzittenden, waarvan de Opération Impact deel uitmaakt, en dat bedoeld is voor bestuurders die geen veiligheidsgordel dragen, die de snelheidsbeperkingen of de verkeerslichten niet respecteren.

---

<sup>337</sup> Site van Transport Canada

- Strategie om het rijden met verminderde vermogens terug te dringen: de politie past het Selectief Programma voor de Toepassing van de Verkeersregels (Programme d'application sélective circulation - PASC) toe om overtreeders tegen te houden voor er ongevallen gebeuren.
- De straffen die het Strafwetboek bepaalt voor het rijden met verminderde vermogens zijn strenger, en bij een dodelijk ongeval kan de maximumstraf oplopen tot levenslange opsluiting.
- De invoering van vernieuwende politiemethodes op communautair niveau aanbevelen.

#### Coherentie

In diverse programma worden Opvoeding en Toepassing van de Wet gecombineerd.

Diverse programma's zijn voorstander van het uitwisselen van informatie en kennis tussen de diverse instellingen belast met verkeersveiligheid.

Transport Canada heeft een database opgebouwd van de «tussenkomen partijen op het vlak van verkeer», die op de website van het ministerie staat en links biedt naar andere instellingen voor verkeersveiligheid.

Jaarlijkse opvolging van de doelstellingen.

Doelstellingen herzien in 2006, indien nodig.

#### **6.1.2.3. Evaluatie**

##### Terugkoppeling van de doelstellingen

Verbetering van de invoer en overdracht van gegevens over botsingen en het risico, en koppelingen tussen die gegevens.

Samenstelling van een werkgroep voor de verhoging van de kwaliteit en compatibiliteit van de gegevens en voor het aanmoedigen van de uitwisseling van informatie tussen de diverse instellingen.

In samenwerking met sommige provinciale regeringen, met sociale verzekeringsmaatschappijen en politie-instellingen, heeft Transport Canada een studie gemaakt over de haalbaarheid van een systeem met de naam Systeem voor de toepassing van technologie op het vlak van de verkeersveiligheid (STARS) dat tegelijk op computertoepassingen en op communicatie gebaseerd is. Dit veelzijdige, technologische platform zou tal van gebruiksmogelijkheden kunnen bieden, onder meer het automatisch ter plaatse verzamelen van alle gegevens over botsingen van voertuigen; de toegang tot rijbewijs-, inschrijvings- en verzekeringsdossiers; het vaststellen van overtredingen en de onmiddellijke inning van boeten met kredietkaarten; en ook de betichting met het oog op de dagvaarding voor een rechtbank.

De haalbaarheidsstudie voor STARS wil nationaal een richting aangeven voor de uitwerking van eenvormige rendementsnormen op het vlak het automatisch verzamelen van gegevens. De invoering van STARS zou de efficiëntie, de kwaliteit en snelheid van de verzameling van gegevens over botsingen verhogen en de uitwisseling van gegevens voor de uitwerking van nationale verkeersveiligheidsprogramma's vergemakkelijken.

Ieder jaar wordt door Statistiek Canada namens Transport Canada een nationale enquête gehouden over het gebruik van personenvoertuigen. De enquête bevat gegevens over het jaarlijks aantal gereden kilometers door de belangrijkste categorieën van voertuigen; de leeftijd en het geslacht van de bestuurders; het aantal vervoerde passagiers; het tijdstip van de dag en het seizoen; de soort van gebruikte wegen; en ook het volume en de soort van goederen vervoerd met bedrijfsvoertuigen.

## **6.2. Intermediair niveau**

### **6.2.1. Detail**

#### **Education**

In diverse provincies of territorien is de Opération Impact een springplank naar omvangrijkere sensibilisatiecampagnes en campagnes voor het gebruik van de veiligheidsvoorzieningen, bedoeld voor mensen die hun veiligheidsgordel niet dragen.

Het programma «Systeem van toekenning van het rijbewijs in fasen»: verscheidene provincies hebben dit programma ingevoerd voor nieuwe bestuurders (auto's en motorfietsen), waarmee men stap voor stap kan leren rijden in situaties met een laag risico. Op het einde van 1999 werd dit programma opgelegd aan de nieuwe bestuurders in 6 provincies (80% van de bevolking van het land).

#### **Engineering**

Oprichting door sommige Canadese besturen (rechtsgebieden) van adviescomités of onderlinge instellingen waarin betrokken partijen uit de openbare en privé-sector vertegenwoordigd zijn. Deze comités bestuderen kwesties zoals de plaats van de fietser en de voetganger op de weg, het rijden in de winter, de verzadiging van de wegen tijdens de vakantie en schoolbussen. Deze programma's loven soms prijzen uit aan bijzonder geslaagde projecten.

#### **Enforcement**

Actie wordt vooral genomen tegen gevaarlijke bestuurders of bestuurders met hoog risico (die hun veiligheidsgordel niet dragen, die in staat van dronkenschap rijden, die te snel of door de rode lichten rijden).

Invoering van grotere of discriminerende boetes voor snelheidsovertredingen in communautaire veiligheidszones door sommige openbare besturen (rechtsgebieden).

Invoering of meer systematische toepassing van de administratieve opschorting van het recht tot sturen voor bestuurders die beschuldigd worden van (maar nog niet schuldig bevonden zijn aan) het rijden met een alcoholpercentage dat de toegelaten limiet overschrijdt.

De opschorting wordt onmiddellijk van kracht en duurt tot 3 maanden, naar gelang van de territoriale overheid.

Onmiddellijke inhouding van het voertuig voor bestuurders die rijden ondanks een opschorting van het recht tot sturen.

Gespecialiseerde opleiding van politieagenten om bestuurders te herkennen van wie het vermogen tot sturen aangetast is door het gebruik van drugs.

In sommige provincies: installatie van camera's op kruispunten om bestuurders op te sporen die door het rode verkeerslicht rijden of radarfotoestellen om de snelheid te controleren en de zichtbaarheid van de politie te verhogen in stedelijke veiligheidszones of op wegen waar veel zware ongevallen gebeuren.

In het kader van het PASC koppelen vele openbare besturen actievere beteugeling aan hogere boetes en strengere maatregelen voor recidivisten.

In sommige provincies moeten personen die in staat van dronkenschap hebben gestuurd een alcolock in hun wagen installeren om hun rijbewijs terug te krijgen.

Proefstudie in de provincie Alberta met de titel «Project van de communautaire politie» waaraan de koninklijke rijkswacht van Canada deelneemt, met de hulp van Transport Canada en in samenwerking met regionale instellingen en vervoers- en gezondheidsinstellingen van die provincie. Het hoofddoel is een protocol van de communautaire politie uit te werken, in te voeren en te evalueren dat de kwaliteit van de maatregelen met het oog op de naleving van de verkeerscode zal verbeteren.

#### **6.2.1.1. Evaluatie**

##### Terugkoppeling van de doelstellingen

Sommige openbare besturen testen nieuw materieel en nieuwe software om de invoer van gegevens te verbeteren en het opslaan en ophalen ervan te vergemakkelijken.

Gelet op het belang om gegevens uit verschillende bronnen aan elkaar te koppelen met het oog op vollediger informatie, zoeken sommige besturen informatie in de aanvragen tot schadeloosstelling die bij de verzekeringsmaatschappijen worden ingediend, in de ziekenhuisregisters, de registers van de voertuiginschrijvingen en van de rijbewijzen.

De politievoertuigen van sommige overheden zijn uitgerust met computers die verbonden zijn met centrale provinciale databanken. De agent kan zo op de plaats zelf van het ongeval informatie ingeven over de inbreuk, het voertuig en de plaats van de botsing. Deze verbetering zal een verbetering meebrengen van de nationale databank van de ongevallen.

### **6.3. Coherentie tussen de niveaus**

Het programma Vision verkeersveiligheid werd goedgekeurd door de Canadese Raad van Besturen voor Gemotoriseerd Transport (CCATM), en vervolgens officieel bekrachtigd door alle ministers verantwoordelijk voor vervoer en verkeersveiligheid. De verbintenis om samen te werken wordt op nationale schaal aangegaan: nationale, provinciale en gemeentelijke overheden delen de verantwoordelijkheid voor het beheer, de reglementering en de controle van het wegtransport en de verkeersveiligheid.

Dankzij de CCATM beschikken de diverse bestuursniveaus over een uniek kader waarbinnen ze zich kunnen informeren over de initiatieven en programma's voor verkeersveiligheid, en waarbinnen ze op dat vlak kunnen samenwerken.

Een online database aangelegd door Transport Canada in samenwerking met de ACCP en volledig uitgewerkt door eerstelijns politieagenten levert de doeltreffende maatregelen voor de verkeersveiligheid.