

## PIJLER 3: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles (Fiche 19)

Het aantal controles op de belangrijke verkeers(on)veiligheidsthema's wordt opgevoerd. Naast kwantiteit is ook kwaliteit belangrijk: controles moeten maximaal uitgevoerd worden op de meest gevoelige locatie, het meest problematische tijdstip en gericht op de meest riskante doelgroep.

Innovatieve technologieën (cfr. ook ITS-plan) en/of efficiëntiewinst (zie *Fiche handhavingsketen*) maken het verhogen van de controles mee mogelijk. Idealiter worden grootschalige acties (handhavings- maar vooral ook sensibiliseringseffect) gecombineerd met kleinere acties op plaatsen waar moeilijker met een groot dispositief gewerkt kan worden.

### – Gewenst effect:

Niet-limitatief:

- Een daling van het aantal bestuurders dat te snel rijdt;
- Een daling van het aantal bestuurders dat dronken (> 0,5 ‰ of 0,2 ‰ afhankelijk van het type chauffeur) een voertuig bestuurt;
- Een daling van het aantal bestuurders dat onder invloed van drugs een voertuig bestuurt;
- Een stijging van het gebruik van de veiligheidsgordel en het correct gebruik van een kinderbeveiligingsmiddel;
- Een daling van afleiding achter het stuur en/of het gebruik van de gsm, smartphone of andere toestellen die de aandacht van de weggebruiker afleiden van het verkeer;
- Een daling van het niet respecteren van de rij- en rusttijden;
- Een daling van het niet respecteren van de veiligheidsafstand;
- Een daling van het aantal bestuurders dat met een voertuig rondrijdt dat niet in orde is met de technische voertuigkeuring en/of zonder verzekering rondrijdt;
- Een daling van het aantal roodlichtnegaties;
- Een daling van het aantal fietsers dat geen licht voert bij duisternis;
- Een daling van het aantal (kwetsbare) weggebruikers dat de voorrangsregels niet naleeft;
- Een daling van het aantal (kwetsbare) weggebruikers dat de correcte plaats op de weg niet respecteert;
- Een daling van het rijden met een overladen vrachtwagen;
- Respecteren van de reglementering inzake vervoer van gevaarlijke stoffen, uitzonderlijk vervoer en LZV's;
- Een daling van het aantal bestuurders die zich op de weg begeven zonder hiervoor medisch geschikt te zijn;

- Een daling van het aantal ongevallen, volgens gehandhaafde ongevalsoorzaak.

### – Acties:

- Investeren in handhavingssystemen op de meest prioritaire locaties en wegsegmenten, zodat bijgedragen kan worden aan een verhoging van het aantal controles en dit op een kwalitatieve manier. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de meest geschikte technologie. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar nummerplaatherkenningssystemen (zie ook *Fiche "ANPR-trajectcontrole"*) en nieuwe technologische opportuniteiten, maar ook bvb. snelheidscamera's, bij locatiespecifieke snelheidsproblematiek, roodlichtcamera's, Weigh-in-Motion, camera's voor handhaving tussenafstanden, inhaalverbod,....
- Bij de uitbreiding van een kwalitatieve handhaving (het hele jaar door) wordt prioritair ingezet op de volgende verkeers(on)veiligheidsthema's:
  - Overdreven en onaangepaste snelheid;
  - Alcohol en drugs in het verkeer (federaal werd aangekondigd dat jaarlijks gemiddeld 1 bestuurder op 3 een controle zal ondergaan);
  - Gordeldracht en persoonlijke beveiligingsmiddelen;
  - Afleiding (o.a. GSM);
  - Vermoeidheid (rij- en rusttijden);
  - Respecteren veiligheidsafstand;
  - Roodlichtnegatie (incl. kwetsbare weggebruikers);
  - Veiligheid zwaar vervoer (overlading, respect veiligheidsafstand, technische controle langs de weg, controle gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer en LZV's);
  - Zichtbaarheid kwetsbare weggebruiker (voeren van fietslicht bij duisternis);
  - Voertuigen zonder geldig keuringsbewijs en/of zonder verzekeringsbewijs;
  - Niet naleven van de voorrangsregels;
  - Niet respecteren van de correcte plaats op de weg (vb. fietsers die rijden op voetpad, fietsers die op rijbaan rijden waar er een fietspad is, voetgangers op rijbaan waar er een voetpad aanwezig is, buiten nabijgelegen zebrapaden oversteken,...).

Hierbij wordt parallel ook gefocust op informatie, educatie en sensibilisering en kwalitatieve infrastructuur en technologie om het gewenste gedrag te kunnen bewerkstelligen.

Tijdens controles kan ook aandacht uitgaan naar de rijgeschiktheid van de bestuurder, zodat problemen op het terrein gedetecteerd en teruggekoppeld kunnen worden (zie ook *Fiche "Medische rijgeschiktheid"*).

Vanuit handhaving dient vooral aandacht uit te gaan per verkeers(on)veiligheidsthema naar:

Thema	Primaire doelgroep	Secundaire doelgroep	Tertiaire doelgroep
Snelheid	Mannen, 18-29 / motorrijders, automobilisten, bestelwagens	Mannen 30-54 / autocars en vrachtwagens op 90 km/u wegen (en autosnelwegen)	Alle weggebruikers
Alcohol	Mannen, 18-54 / nachten	Alle weggebruikers	
Drugs	Mannen, 18-29 / nachten	Mannen, 30-38	Alle weggebruikers
Gordeldracht & correct gebruik kinderbeveiligingsmiddelen	Passagiers (achterin de wagen)	Alle weggebruikers	
Afleiding	Jonge weggebruikers, 18-29 / Bestuurders van vrachtwagens en bestelwagens	Weggebruikers 30-54	
Vermoeidheid	Professionele bestuurders		
Zichtbaarheid	Fietsers	Andere weggebruikers	
Veiligheidsafstand	Professionele bestuurders	Autobestuurders	
Technisch niet in orde	Vrachtwagens	Andere motorvoertuigen	
Roodlichtnegatie	Alle weggebruikers		
Niet naleven van de voorrangsregels	(Brom)fietsers / motorvoertuigen	Alle weggebruikers	
Niet respecteren van de correcte plaats op de weg	Voetgangers en (brom)fietsers	Alle weggebruikers	
Zwaar vervoer: overlading, reglementering inzake vervoer van gevaarlijke stoffen, uitzonderlijk vervoer en LZV's	Vrachtwagens	Bestelwagens	

Daarnaast dient uiteraard ook aandacht uit te gaan naar handhaving van andere aspecten van het verkeersreglement, zoals agressief rijgedrag, inhalen waar dit verboden is, gevaarlijke manoeuvres.

- Concretisering handhaving van de buitenlandse overtreeders (zoals uitvoering Cross-border-enforcement – richtlijn). Iedereen dient een even grote controlekans en kans op bestraffing te hebben.
- Digitalisering van de bestaande camera's moet een efficiëntere handhaving mogelijk maken. Integratie en multi-functionaliteit moeten de standaard uitgangspunten zijn. De ANPR-camera's van een trajectcontroleinstallatie, dewelke een bestaande 'klassieke' snelheidscamera vervangt, bieden immers naast snelheidshandhaving ook nog allerlei andere functionaliteiten mits de gegenereerde data worden opgenomen in het ANPR-netwerk. Ook bestaande roodlichtcamera's zullen we op termijn kunnen vervangen door digitale versies voorzien van ANPR-camera's die, in functie van de plaatsomstandigheden, ook trajectcontrole kunnen doen.

#### – *Kritische succesfactoren:*

Handhaving van de meeste verkeers(on)veiligheidsthema's is federale en lokale materie. Snelheid en handhaving van het vrachtvervoer kunnen deels regionaal opgevangen worden, o.m. via de bevoegdheidsoverdracht in het kader van de 6<sup>e</sup> staatshervorming. De handhaving van het vrachtvervoer voor specifieke thema's (zoals overlading) gebeurt nu ook reeds door de Vlaamse Wegeninspectie. Afstemming en/of samenwerking met het federale niveau zal echter steeds noodzakelijk zijn. M.a.w. politie en justitie blijven belangrijke partners om via handhaving verder aan het juiste rijgedrag van de weggebruikers te werken.

Om de handhaving verder te kunnen uitbreiden en dit op een kwalitatieve manier, dient rekening gehouden te worden met volgende aspecten (zie ook fiche "*Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen*") :

- voldoende capaciteit bij politie (op het terrein voor de controles en voor de verwerking in de gewestelijke verwerkingscentra) en bij justitie (behandeling strafzaken, opvolging recidive,...);
- efficiëntieverhoging controles;
- optimaal gebruik nieuwe technologieën;
- optimalisering verwerking van de verkeersinbreuken.

Zo wordt bvb. ook een grote toename van het aantal te verwerken inbreuken verwacht als alle buitenlandse overtreeders geïdentificeerd zullen worden.

Gezien de arbeidsintensiviteit van het controleren op respecteren van de veiligheidsafstand en andere probleemvelden is aandacht voor verdere automatisering wenselijk.

Om de investeringen en inspanningen te kunnen focussen op en prioriteren naar risicoplaatsen is een moderne ongevalsanalyse onontbeerlijk. Correcte ongevalsgegevens dienen snel na de feiten beschikbaar te zijn, op een uniforme wijze verzameld en aangereikt en dit via moderne IT-toepassingen.

### – *Ondersteunende maatregelen:*

Handhaving moet gepaard gaan met een goede handhavingscommunicatie en –strategie. Regionale sensibiliseringscampagnes ondersteunen daarnaast specifieke handhavingsacties rond welbepaalde verkeers(on)veiligheidsthema's (TISPOL kalender).

Om het geldende snelheidsregime en overtredingen van zwaar vervoer te handhaven, investeert het Vlaams Gewest in sterke mate in handhavingssystemen (snelheidscamera's, trajectcontrole, semi-vaste flitspaal bij wegenwerken, WIM-systemen, installaties voor controle tussenafstand en inhaalverbod,...).

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de handhaving, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Met het aangaan van partnerschappen tussen federale, provinciale, lokale en gewestelijke instanties kunnen we verdere vooruitgang en efficiëntiewinst boeken op vlak van handhaving (vb. prestatie-indicatoren en -overeenkomsten kunnen gebruikt worden om verdeelsleutels op te stellen voor de eventueel te verdelen handhavingsmiddelen in het Vlaamse verkeersveiligheidsfonds (zie ook *Fiche "Engagement"*). Onderlinge samenwerking en afstemming inzake de controle op zwaar vervoer kan bijdragen tot meer efficiënte controleacties en ondersteuning ter verhoging van de capaciteit.

Een verhoging van het aantal controles kan ook gerealiseerd worden door middel van het wegwerken van bestaande knelpunten (zie ook *Fiche "Basiselementen efficiënte en sterke handhavingsketen"*).

### – *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de (effecten van de) controles en handhavingsinfrastructuur, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via

- Aandeel verkeersongevallen waarbij een bepaalde problematiek geregistreerd wordt (opletten voor gelijkblijvende registratiegraad bij interpretatie).

- Gedragmetingen om een zicht te kunnen houden op de evolutie van het gedrag van de verschillende types weggebruikers, als resultaat van de geleverde (educatieve, sensibiliserings-, infrastructuur-, voertuigtechnologische en) handhavingsinspanningen.
- Evolutie van het (totaal) aantal gerealiseerde controles en evolutie van het aantal inbreuken per thema (OI, minnelijke schikking, penale boeten) en volgens tijdstip, locatie en doelgroep.

Monitoringcijfers worden aangeleverd in overleg met BIVV (gedragmetingen) en handhavings- en verkeersongevallencijfers in overleg met de geïntegreerde politie. Cijfers aangaande “bestrafing” komen van politie en justitie.

Deze monitoring dient als basis voor de prioritering van de handhavingsinspanningen en gedragswijzigingen kunnen eventueel aanleiding geven tot herverdeling van de handhavingsinspanningen over de probleem domeinen.

#### – *Verantwoordelijken:*

Het uitvoeren van controles betreft een gemengde bevoegdheid, afhankelijk van het thema.

Voor wat betreft de installatie en het onderhoud van vaste handhavingsinstallaties op autosnelwegen en gewestwegen: AWW. Lokale overheden kunnen, mits afstemming met de wegbeheerder, ook eigen investeringen doorvoeren op gewestwegen, bv indien de lokale prioriteiten niet binnen de verwachte tijdshorizon kunnen worden gematcht met de regionale prioriteiten. Daarnaast kunnen ze uiteraard ook investeren op de gemeentewegen. Indien de installaties voor meerdere doeleinden ingezet kunnen worden, kunnen ook andere partijen een rol spelen via (bijdrage aan de) financiering.

Voor wat betreft de handhaving: de geïntegreerde politie, beleidsdomeinen Justitie en Binnenlandse Zaken, provincies, lokale besturen, en regionale Wegeninspecteurs.

Voor wat betreft monitoring: Departement MOW, BIVV, geïntegreerde politie, justitie, FOD Economie, andere nuttige bronnen.

#### – *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

##### Snelheidscontrole:

Snelheid speelt een belangrijke rol bij verkeersongevallen. Snelheidslimieten worden veelvuldig overtreden en op een aantal wegen leiden hoge snelheden tot bovengemiddelde verkeersrisico's. Verschillende methoden van snelheidstoezicht zijn succesvol gebleken in het terugdringen van snelheid en ongevallen. Wat dit betreft is rijdende surveillance het minst effectief, maar

deze methode is wel zeer geschikt om juist hardnekkige overtreeders te pakken. Hoewel er door burgers nogal eens kritiek wordt geuit op snelheidstoezicht en bekeuringen, is de publieke steun in de laatste jaren gegroeid. Alle verschillende methoden van snelheidstoezicht ondervinden tegenwoordig steun van een meerderheid; de minste publieke steun genieten toezichtmethoden die minder goed zichtbaar zijn (SWOV-factsheet, 2014).

Onderzoek in Vlaanderen heeft aangetoond dat snelheidscamera's op gewestwegen een duidelijk gunstig effect hebben op het aantal doden en zwaargewonden (-29%) (De Pauw, Daniels, Brijs, Hermans & Wets, 2012). Een geheel ander resultaat werd teruggevonden ter hoogte van de snelheidscamera's op de autosnelwegen, waarbij een analyse van de snelheid aantoonde dat bestuurders afremmen vlak voor de camera en terug versnellen eens ze de camera voorbij zijn. Dit leidt tot ongunstige effecten (De Pauw et al., 2014). Vandaar ook de overgang naar het gebruik van trajectcontrole.

Ook internationale overzichtsstudies melden dat snelheidscamera's ongeveer 20% reductie van letselongevallen bewerkstelligen op wegdelen waar camera's worden ingezet. Een overzicht uit 2010 vermeldt dalingen van ernstige letselongevallen van 11-44% nabij de cameralocaties, en van 30-40% voor grotere gebieden met camera-activiteit (SWOV-factsheet, 2013).

#### Controle op gordelgebruik en rood licht:

Overtredingen op het gebied van gordelgebruik en rood licht leiden tot een grotere kans op een ongeval of tot een ernstiger afloop. De effectiviteit van gordels om dodelijke ongevallen te voorkomen is groter dan de effectiviteit om ernstige letselongevallen te voorkomen (Evans, 1996). Het dragen van een autogordel voorin kan de kans op dodelijk en ernstig letsel voorkomen met 40% respectievelijk 25% (SWOV, 2010b)(Wijnen, Mesken & Vis, 2010). Het extra gordeltoezicht heeft samen met grootscheepse mediacampagnes geleid tot een verbetering in het gordelgebruik en een besparing van verkeersdoden in Nederland. Voor heel Nederland heeft het toegenomen gordelgebruik als gevolg van het geïntensiveerd toezicht in combinatie met voorlichtingscampagnes naar schatting 3% verkeersdoden bespaard, ofwel circa dertig doden per jaar in deze periode van 1994/95 tot 2000/01 (Mathijssen & De Craen, 2004). Hoe hoger het landelijk niveau van gordelgebruik, hoe moeilijker het wordt om nog meer gedragsverbetering en veiligheidswinst te behalen (zie ook Elvik, 2001).

Door het extra cameratoezicht blijkt het aantal roodlichtovertredingen te zijn afgenomen. Het effect van roodlichtcamera's op aantallen verkeersongevallen of -slachtoffers is in Nederland nog niet systematisch onderzocht (SWOV, 2011). Aeron-Thomas & Hess (2005) komen op basis van een gepoolde schatting van drie studies, op een reductie van 29% voor letselongevallen.

#### Controle op alcohol

Afhankelijk van datgene wat de wet mogelijk maakt zijn er twee methoden van politietoezicht op rijden onder invloed:

1. aselect testen van alle automobilisten, zonder voorafgaande verdenking van overtreding (“random breath testing”);
2. select testen van automobilisten op grond van een voorafgaande verdenking van overtreding.

De eerste methode – het aselect testen van bestuurders - heeft het grootste effect op overtredingsgedrag en ongevallen (Erke et al., 2009).

Behalve de methode van testen kan ook worden gekeken naar de frequentie van het toezicht. Het niveau van toezicht op rijden onder invloed is erg hoog in Finland en Zweden (>300 jaarlijks geteste bestuurders per 1.000 inwoners) en betrekkelijk laag in landen als Italië, Oostenrijk, Portugal, Polen (< 100 geteste bestuurders per 1.000 inwoners) (ETSC, 2011).

De resultaten van het internationale onderzoek naar de effectiviteit van methoden van toezicht op rijden onder invloed zijn in 2009 in kaart gebracht in een meta-analyse. Erke et al. (Erke, Goldenbeld, & Vaa, The effects of drink-driving checkpoints on crashes - a meta-analysis, 2009) schatten dat toezicht op rijden onder invloed van alcohol gemiddeld leidt tot 14% vermindering van ongevallen.

Deze voorbeelden geven aan dat een kwalitatieve, in combinatie met voldoende uitgebreide, handhaving een niet te verwaarlozen effect op de verkeersveiligheid kunnen bewerkstelligen.

Wie	Wat	Timing
MOW/FOD/politie/justitie	Randvoorwaarden in orde brengen om efficiëntie te kunnen realiseren (databanken, voorzien technische controle-uitrusting, bevel tot betalen,...)	2017? Afhankelijk van beschikbaarheid van de middelen
MOW/politie/justitie	Afstemmen communicatie/handhaving	permanent
MOW/politie	Opmaken convenant	Afhankelijk van beschikbaarheid middelen