

Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen

Een rechtseconomische en beleidsmatige analyse van de lessen uit de veiligste landen.

RA-2003-11

Liesbet Deben

Onderzoekslijn handhaving en gedrag



DIEPENBEEK, 2012.
STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID BIJ STIJGENDE MOBILITEIT.

Documentbeschrijving

Rapportnummer: RA-2003-11
Titel: Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen

Ondertitel: Een rechtseconomische en beleidsmatige analyse van de lessen uit de veiligste landen

Auteur(s): Liesbet Deben
Promotor: Prof. dr. L. Vereeck
Onderzoekslijn: Handhaving en beleid
Partner: Limburgs Universitair Centrum
Aantal pagina's: 134
Trefwoorden: maatregelen, nul-visie, best presterende landen

Projectnummer Steunpunt: 5.2.
Projectinhoud: Handhaving theoretisch kader

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, december 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
I www.steunpuntverkeersveiligheid.be

SAMENVATTING

Het doel van dit rapport is het vinden van mogelijke bijdragen voor de inrichting van het beleid teneinde een reductie van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen. In deze zoektocht wordt een beeld geschetst van het huidige en het optimale handhavingbeleid op het vlak van de verkeersveiligheid, zowel in Vlaanderen als van het beleid in een aantal landen, welke goed presteren op dit gebied.

De analyse van het handhavingsbeleid in Vlaanderen gebeurt in het licht van juridische maatregelen die deze best presterende landen hebben doorgevoerd, en waarvan de efficiëntie vaststaat. Op basis van een literatuurstudie is daarom een inventaris opgesteld van de maatregelen die een daadwerkelijke bijdrage geleverd hebben aan de realisatie van het verkeersveiligheidsbeleid van deze landen. De screening van de maatregelen vond voornamelijk plaats voor Groot-Brittannië, Nederland en Zweden. Voor zover mogelijk wordt verder gebruik gemaakt van resultaten van Denemarken en Finland. Uit cijfergegevens blijkt dat deze landen het veiligst zijn.

Na de inventarisatie van de meest relevante en effectieve maatregelen, komt de vraag aan bod hoe deze in het Vlaamse beleid zouden kunnen passen. Het uitgangspunt daarbij is om de geselecteerde maatregelen een zo hoog mogelijk maatschappelijk en veiligheidsrendement te geven binnen een algemeen uitgewerkt beleidskader waarin een optimale werking van de genomen maatregels tegen een zo laag mogelijke kost mogelijk is. De overheid beschikt immers niet over onbeperkte middelen. Daarom is ze gedwongen keuzes te maken binnen de door haar vooropgestelde doelen. Dit eerste deel van het onderzoek is een aanzet tot het selecteren van de meest effectieve maatregelen, die de doelstellingen van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid mee helpen realiseren. De aanbevelingen worden gedaan op basis van bevindingen in de bovenbeschreven landen binnen de nationale verkeerscontext.

De regering heeft zich tot doel gesteld met de beschikbare middelen een gedragsverandering van de weggebruikers te induceren teneinde de effectiviteit van de genomen maatregelen te verhogen. Het streefdoel is de verhoging van het door de verkeersdeelnemers aangewende zorgniveau tot het maatschappelijk optimale niveau. Als gevolg hiervan moet ze zoeken naar de relevante factoren die meespelen om dit resultaat aan een zo laag mogelijke kost te verkrijgen.

Om een manier van de beïnvloeding van het gedrag door de overheid te analyseren, onderzoekt het volgende deel de relevantie van het betrekken van de attitude tegenover verkeerswetgeving in de werking van de gedragsverandering.

De bepaling van de houding tegenover de wetgever kan een gedeelte van de discrepantie tussen de resultaten van de verschillende landen verklaren en mildereren door het nemen van adequate maatregelen hieromtrent.

Het rapport focust zich op handhaving. Hoewel ook andere factoren zoals infrastructuur en educatie een niet te onderschatten rol spelen in het verkeersveiligheidsbeleid, worden deze factoren niet in de studie in beschouwing genomen. Uit de analyse komt naar voren dat de handhaving een doorslaggevende rol speelt bij de sturing van het gedrag van de weggebruiker. De mate waarin de overheid een handhavingbeleid ontwikkelt, hangt af van de beschikbare middelen en de aangehangen visie van de overheid. Deze laatste bepaalt namelijk de bereidheid van de overheid om de middelen te investeren in de handhavingmaatregelen. Immers, bij een efficiënt beleid zoekt men op basis van een economische analyse van het handhavingbeleid naar de optimale verhouding tussen baten en kosten. Bij een effectief beleid worden ook andere factoren verdisconteerd, die niet in geld waardeerbaar zijn. Door middel van het schetsen van een overzicht van beide strategieën zoekt men een antwoord op de vraag hoever de overheid kan gaan om een optimale verhouding te verkrijgen tussen een aanvaardbaar niveau van verkeersdoden en de stijgende kosten ter verdere voorkoming van verkeersdoden.

Bij de bepaling van het optimale niveau van handhavingmiddelen dat in de gegeven Vlaamse situatie van toepassing is, vindt er een terugkoppeling plaats naar de empirische bevindingen met betrekking tot de verkeershandhaving. De praktische uitwerking van de theoretische strategie wordt onder de loep genomen. Op basis van de conclusies komt men tot de volgende vaststellingen voor het Vlaamse beleid die hier kort aangehaald worden. De maatregelen waar de overheid gebruik van maakt zijn conform de internationaal gehanteerde maatregelen en zijn op zich effectief. Ook binnen de Vlaamse setting zouden deze maatregelen resultaten moeten opleveren. Het feit dat er een discrepantie waar te nemen valt, houdt verband met het gedrag van de weggebruikers. Een eerste bemerking dienaangaande is dat de Vlaamse en Belgische bevolking een negatieve attitude heeft tegen de uitgevaardigde verkeerswetgeving en maatregelen. De neutralisatie van deze negatieve werking op het gedrag vraagt om een verhoging van het handhavingniveau. Deze stijging komt bovenop de noodzakelijke hoeveelheid handhaving om de wetgeving na te leven. Het punt waar het handhaving niveau moet gelegd worden, hangt af van de doelen die de regering zich vooropstelt, die afgeleid worden uit het aangehangen beleid van de overheid. De Vlaamse overheid streeft een effectief beleid na, hetgeen de consequentie met zich meebrengt dat meer handhavingmiddelen vrij gemaakt moeten worden dan tot nog toe het geval is.

Als algemene conclusie komt naar voren dat de genomen maatregelen reeds voldoende zijn om een gevoelige reductie van het aantal verkeersdoden te verkrijgen. Echter wat het handhavingniveau betreft, moeten er nog bijkomende inspanningen geleverd worden om de maatregelen af te dwingen. Hiervoor denkt men vooral aan het opvoeren van het aantal controles, een vereenvoudiging van de procedures en het wegwerken van gerechtelijke achterstanden. De verdere optimalisering van het aansprakelijkheidsysteem is ook een optie ter preventie van het vallen van slachtoffers op de Vlaamse wegen.

Inhoudsopgave

0.	VOORWOORD.....	12
1.	DE HUIDIGE VERKEERSVEILIGHEIDSSITUATIE	12
1.	Inleiding	12
2.	De huidige verkeersveiligheidssituatie in Europa	12
3.	De beschrijving van de momentele situatie	17
	3.1. <i>De situationele context</i>	18
	3.1.1. De situationele context in de best presterende landen	18
	3.1.2. de situationele context in België	19
	3.2. <i>Beleidsdoelen</i>	20
	3.2.1. Beleidsdoelen van de best presterende landen.....	20
	3.2.2. Beleidsdoelen van de Vlaamse Overheid	24
	3.2.3. Beleidsdoelen van de Belgische Overheid.....	
	3.2.4. Vergelijking van de beleidsdoelen	26
	3.3. <i>Actoren</i>	28
	3.3.1. De actoren bij het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen	28
	3.3.2. Conclusie betreffende de actoren	32
4.	Conclusie	34
2.	MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID	36
1.	Inleiding	36
2.	Methodologie	36
3.	Selectiemethode van de maatregelen	37
4.	Bespreking van de maatregelen	38
	4.1. <i>Gordelgebruik en kinderzitje</i>	38
	4.1.1. opgelegde maatregel	38
	4.1.2. Conclusie	40
	4.2. <i>Snelheidshandhaving</i>	40
	4.2.1. Opgelegde snelheidslimieten	40
	4.2.2. Conclusie	43
	4.3. <i>Alcohol</i>	44
	4.3.1. Opgelegde promillegrenzen	44
	4.3.2. Conclusie	46
	4.4. <i>drugs</i>	46
	4.4.1. Opgelegde limiet.....	46
	4.4.2. Conclusie	47
	4.5. <i>Financiële prikkels</i>	47
	4.5.1. Genomen maatregelen.	47

4.5.2. Conclusie	49
5. Vergelijking van het succes van de maatregelen in de context van de onderscheiden situatie van de onderzochte landen	49
6. Conclusie	50
3. ONDERZOEK VAN DE GEDRAGSFACTOREN	51
1. Inleiding	51
2. De bepaling van het individuele gedrag	52
2.1. <i>Inleiding</i>	52
2.2. <i>De economische analyse van het gedrag</i>	52
2.2.1. Gebruik van de rechtseconomie	52
2.2.2. Individuele welvaart	53
2.2.2.1. De calculerende verkeersdeelnemer	53
2.2.2.2. Problemen van de verkeersdeelnemer	58
2.2.2.3. Gevolgen voor het gedrag.	59
2.2.3. Maatschappelijke welvaart	60
2.2.3.1. Bepaling van het gewenste niveau van zorg vanuit maatschappelijk oogpunt	60
2.2.3.2. Problemen: externe effecten	61
2.2.3.3. Wijze van internaliseren	63
2.2.4. Conclusie	65
3. Attitude	66
3.1. <i>Inleiding</i>	66
3.2. <i>De conformiteit aan de algemene wetgeving</i>	66
3.3. <i>De conformiteit aan de verkeersveiligheidwetgeving</i>	70
3.4. <i>Bespreking van de resultaten van het attitude onderzoek</i>	75
4. De wisselwerking tussen het individuele gedrag en de nationale houding	76
5. Conclusie	77
4. HANDHAVING	79
1. Inleiding	79
2. De noodzaak van een handhavingbeleid	80
3. Mogelijke inrichting van het handhavingsbeleid	81
3.1. <i>Soorten strategieën</i>	81
3.2. <i>Kosten-baten strategie</i>	83
3.2.1. De inrichting van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de kosten-baten strategie	83
3.2.2. De aangewende hoeveelheid handhavingmaatregelen	84
3.3. <i>Strategie bij Nul Visie</i>	86
3.3.1. De inrichting van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de nul visie strategie	86
3.3.2. De aangewende hoeveelheid handhavingmaatregelen	87

4. Evaluatie van de bruikbaarheid van de beleidsstrategieën voor het beleid	88
4.1. <i>Bespreking van de kenmerken</i>	89
4.1.1. Efficiëntie	89
4.1.2. De kosten van de strategieën	89
4.1.3. Publieke aanvaarding	90
4.1.4. Praktische hanteerbaarheid	91
4.1.5. Onzekerheid over de effecten	91
4.2. <i>Evaluatie</i>	92
4.3. <i>Evaluatie van het handhavingbeleid in de Vlaamse situatie</i>	93
5. Het handhavingbeleid in de praktijk gebracht	95
5.1. <i>Inleiding</i>	95
5.2. <i>De inrichting van de handhaving betreffende de speerpunten in de besproken landen</i>	96
5.1.1. Gordeldracht	96
A. Controlemechanismen en bestraffing	96
B. Conclusie	98
5.2.2. Snelheid	98
A. Controlemechanismen	98
C. Conclusie	100
5.2.3. Alcohol	100
A. Controlemechanismen	100
B. Bestrafing	101
C. Conclusie	103
5.2.3. Drugs	104
5.2.4. Conclusie	104
5.3. <i>De inrichting van het handhavingbeleid in het algemeen naargelang de visie en doelen</i>	105
5.3.1. De inrichting van het handhavingbeleid van de best presterende landen: algemene trends	105
5.3.2. Evaluatie van de inrichting van het Vlaamse handhavingbeleid in vergelijking met de best presterende landen	110
6. Conclusie	113
5. SAMENVATTING VAN DE BELANGIJKSTE BEVINDINGEN VAN HET ONDERZOEK EN AANBEVELINGEN VOOR DE INRICHTING VAN HET VLAAMSE BELEID	115
6. LITERATUURLIJST	121
7. BIJLAGE I: OVERZICHT VAN DE BELANGRIJKSTE MAATREGELEN GENOMEN IN DE BEST PRESTERENDE LANDEN.	

8. BIJLAGE II: VERKEERSHANDHAVINGSGEGEVENS VAN DE
LOKALE POLITIE VAN ANTWERPEN

9. BIJLAGE III: VERKEERSHANDHAVINGSGEGEVENS VAN DEKORPSEN VAN DE LOKALE
POLITIE IN OOST-VLAANDEREN: EEN EVALUATIE VAN DE PROJECTEN N43, N49, N70.

0. VOORWOORD

Gedurende de laatste decennia is er in Europa een algemene dalende tendens te bespeuren van het aantal dodelijke slachtoffers op de Europese wegen. Waar er in 1991 in Europa nog 56.027 doden vielen, verloren er in 2001 41.082 mensen hun leven in het Europese verkeer. Afgaande op deze dalende dodelijke ongevalcijfers kan ervan worden uitgegaan dat de verkeersveiligheid op Europese wegen stijgt. Ondanks deze reductie van verkeersdoden echter, is het aantal slachtoffers dat op de wegen valt nog steeds hoog. Ieder jaar zijn er rond anderhalf miljoen gewonden in de vijftien lidstaten¹. 33 procent van de Europeanen moeten minstens eenmaal gedurende hun leven gehospitaliseerd worden omdat ze betrokken zijn in een verkeersongeval². Bij de constatering van de precaire verkeerssituatie is de verkeersveiligheid hoog op de agenda van de Europese beleidsmakers komen te staan. De Europese commissie heeft in 2001 het doel van een reductie van 50% van het aantal verkeersdoden tegen het jaar 2010 vooropgesteld. Dezer dagen is er een grote publieke aandacht voor de verkeersveiligheid. De federale verkiezingen van 2003 waar de verkeersveiligheid een van de punten van de inzet van de verkiezingen was, bevestigen deze Europese tendens in België. Het streven naar een vermindering van de verkeersslachtoffers wordt op dit moment maatschappelijk ondersteund. Mede door deze bewustwording van de bevolking, is de tijd om de gepaste en noodzakelijke acties aangebroken, ook in België. Vandaag de dag zoeken de Europese beleidsmakers naar de beste wettelijke opties om de vooropgezette doelen te bereiken.

Probleemstelling:

Hoewel er een algemene dalende tendens is in Europa, is niet iedere lidstaat even succesvol in het reduceren van de ongevallen op zijn territorium. Dit rapport onderzoekt de redenen en de mogelijke oplossingen van deze discrepantie. Er moeten namelijk een aantal redenen aanwezig zijn die deze verschillen verklaren. Eens deze gronden ontbloot zijn, rijst de vraag welke aanpak het beste is om de beste oplossing voor de gestelde problemen te bereiken. Het voeren van een onderzoek naar de optimale inrichting van het beleid, mede aan de hand van de ervaringen van andere landen, verschaft relevante informatie voor de inrichting van het gevoerde Vlaamse beleid ter verbetering van de ongewenste verkeersveiligheidssituatie.

¹ EC, *Witboek: het Europese vervoersbeleid tot het Jaar 2010: tijd om te kiezen*, . COM/2001/370, Brussel, 2001, p 75; <http://europa.eu.int> .

² SARTRE, *SARTRE 2: the attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998, p 7; Golias I, Karlaftis M.G., *An international comparative study of self-reported driver behaviour*, in *Transportation Research Part 4*, Elsevier Science Ltd, Athene, 2002, p 244.

Het gepresenteerde onderzoek begint in het eerste hoofdstuk van het eerste deel met een beschrijving van de huidige verkeerssituatie en toont de verdeling van de ongevallencijfers in de betrokken landen. Dan volgt een beschrijving van de situationele context, de uitgangspunten van het beleid en de betrokken actoren die een rol spelen bij de bepaling van het beleid en bij de uitvoering ervan. Vervolgens geeft het tweede hoofdstuk een vergelijking weer tussen de maatregelen van de landen die erin slagen hun ongevallencijfer te reduceren en België.

Het tweede deel zoekt naar de oorzaken van de discrepantie die tussen de verschillende beschreven landen bestaat. Hier beslaat het eerste deel van het derde hoofdstuk een beschrijving van het gedrag van het individu, samen met de manieren waarop de wetgever hierop kan ingrijpen. Het tweede deel van dit hoofdstuk gaat dieper in op de vraag of er een internationaal attitude verschil aanwezig is met betrekking tot de verkeerswetgeving en op welke manier dit het individuele gedrag beïnvloedt.

Het derde deel van het rapport ten slotte werkt een mogelijke bijdrage van het handhavingbeleid aan de reductie van het aantal verkeersslachtoffers verder uit. In het vierde hoofdstuk volgt de theoretische uiteenzetting van de mogelijke strategieën met betrekking tot het niveau van handhaving. Het beleid en de doelen die door de best presterende landen en door de Belgische overheid worden nagestreefd, worden uit de doeken gedaan. De consequenties van de aangehangen strategie aangaande het handhavingniveau volgt in het vierde punt waar een evaluatie gemaakt wordt. Het vijfde punt van het vierde hoofdstuk ten slotte keert terug naar de empirische gegevens. Het handhavingsbeleid van de best presterende landen en dit in België worden vergeleken aan de hand van de beschikbare gegevens. Van daaruit worden in het vijfde hoofdstuk een aantal aanbevelingen gedaan aan de Vlaamse overheid die kunnen bijdragen tot de optimalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid.

1. DE HUIDIGE VERKEERSVEILIGHEIDSSITUATIE

1. Inleiding.

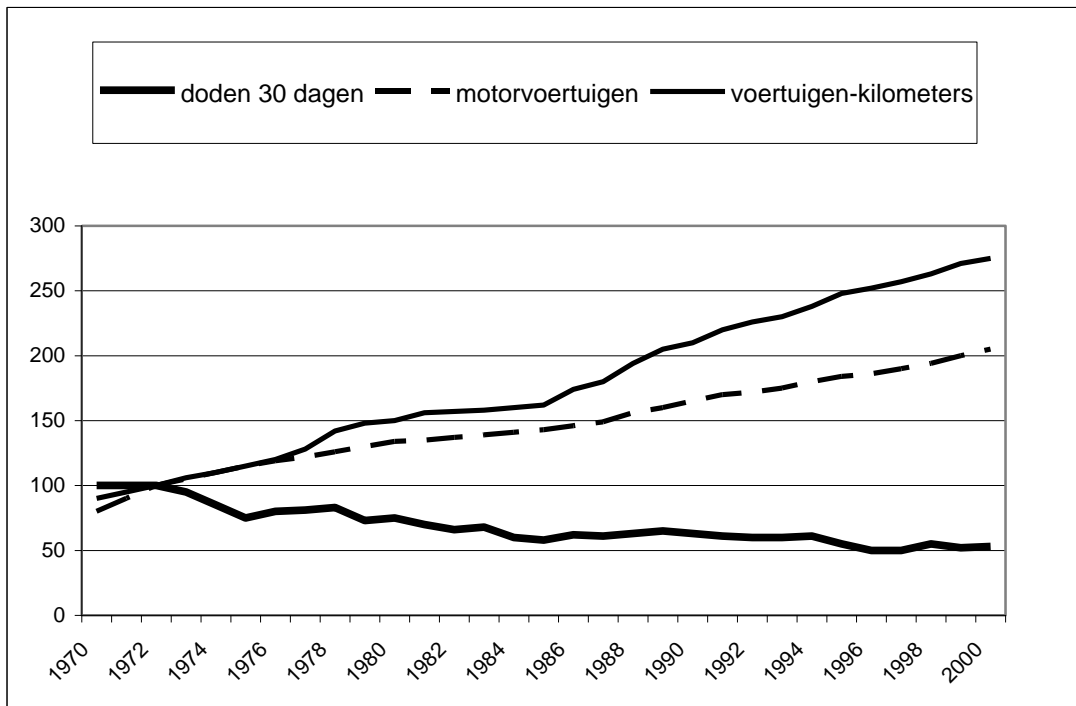
In dit hoofdstuk wordt de probleemstelling van het rapport nader uitgewerkt. Het geeft een beeld van de verkeersveiligheidsituatie in de verschillende landen met betrekking tot het aantal ongevallen die er plaats vinden. Dit overzicht verduidelijkt dat er wel degelijk verschillen zijn in het aantal ongevallen. Het maakt duidelijk dat er een verkeersveiligheidsprobleem aanwezig is dat om een consistente aanpak vraagt en duidt de landen aan die vooral getroffen door dit probleem getroffen worden. Verder wordt in het hoofdstuk een aanzet gemaakt naar het onderzoek van de mogelijke oorzaken van de discrepantie. Uit een beschrijving van de situationele context, het gehanteerde beleid en de organisatie van de actoren moet blijken of de bestaande situatie de kiemen van het verschillende resultaat in zich dragen. Zo ontstaat een indruk van de huidige situatie waarin de overheden moeten manoeuvreren om de door hen vooropgestelde doelen te bereiken.

Het hoofdstuk begint in de tweede paragraaf met de weergave van de verdeling van de ongevallencijfers over de verschillende landen van de Europese Unie. Vervolgens wordt in de derde paragraaf een blik geworpen op de inrichting van het verkeersveiligheidsbeleid, de visie en de doelen van het beleid, en andere factoren die van relevantie kunnen blijken te zijn. Dit zijn meer bepaald de actoren die een rol spelen in het beleid en de bestaande geografische en demografische situatie waar het beleid verplicht rekening moet houden omdat deze zaken niet gemakkelijk aangepast kunnen worden.

2. De huidige verkeersveiligheidsituatie in Europa.

Op basis van de grafieken en van de absolute cijfers wordt een daling geconstateerd van het aantal verkeersdoden en daarmee de verkeersonveiligheid in Europa. Voor alle landen van Europa samen wordt een reductie van 25 procent geconstateerd, wat een terugval van 54.319 doden in 1990 naar 40.749 in 2000 betekent. Ondanks de dalende trend van het aantal dodelijke ongevallen, blijft het verkeer een van de belangrijkste overlijdensoorzaken, voor jongeren is het zelfs de belangrijkste doodsoorzaak.

Figuur 1: Evolutie van het aantal letselgevallen en het aantal doden 30 dagen, het aantal motorvoertuigen en het aantal motorvoertuigen x kilometers.



Bron: BIVV, *Verkeersveiligheid in Europees perspectief. Toelichting SUNFLOWER project, lessen en aanbevelingen voor Vlaanderen*, in *Introductie cursus verkeersveiligheid*, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Brussel, 2002, p 3.

Ook in België daalt de verkeersonveiligheid sinds het begin van de jaren 70. Sinds 1990 is er een terugval van 26 procent van het aantal verkeersdoden tegenover het jaar 2000. In 1990 waren er namelijk nog 1.976 doden, waar er in 2000 nog 1.470 waren. Met deze cijfers weerspiegelt België het Europese gemiddelde. Toch blijft het aantal verkeersslachtoffers in België hoog, zeker in vergelijking met de andere Europese lidstaten. In absolute cijfers bedroeg het aantal verkeersdoden in 2000 op Belgische wegen nog 1.470 personen, in Vlaanderen vielen er in 1999 nog 806 verkeersdoden. De cijfers tonen duidelijk dat Groot Brittannië, Duitsland en Finland daarentegen, met een reductie van respectievelijk 34%, 32% en 39%, veel beter scoren op het gebied van de vermindering van het aantal verkeersdoden.

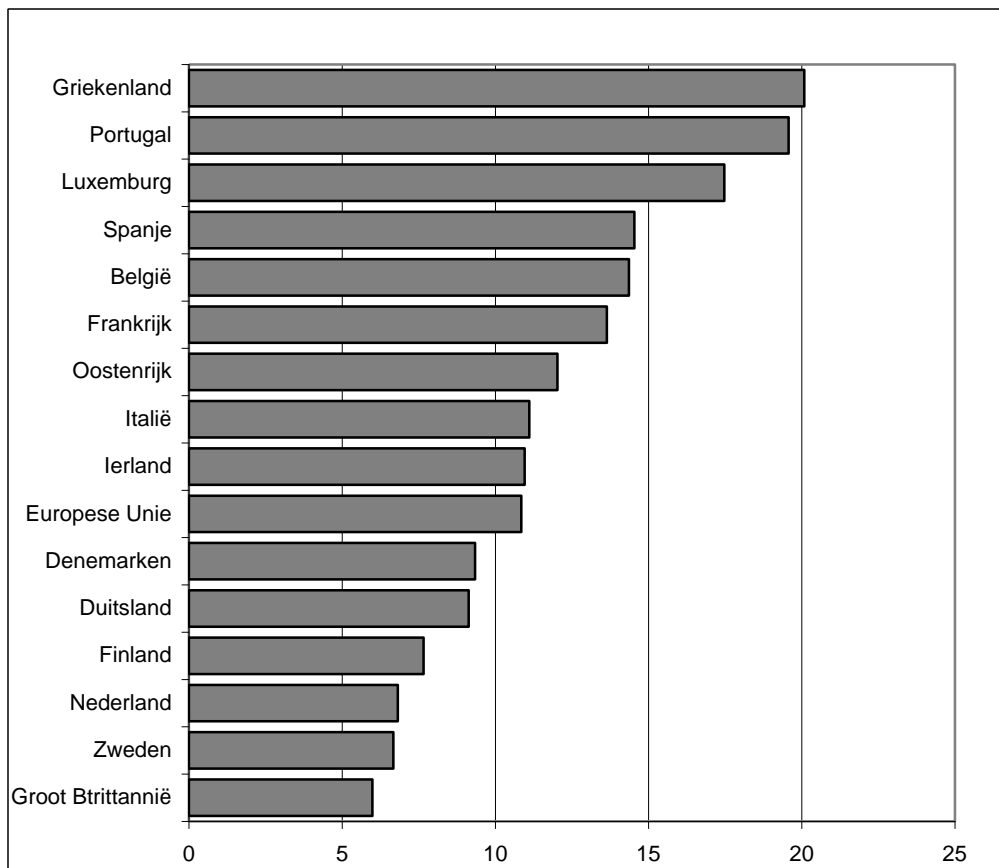
Tabel 1. Dodelijke ongevallen in de EU per land tussen 1990 en 2000 (absolute cijfers).

	1990	1996	1998	2000	Verandering 1990/2000
Groot-Brittannië	5 042	3 740	3 581	3 580	-34%
Zweden	772	589	531	591	-23%
Nederland	1 376	1 180	1 066	1 082	-21%
Finland	649	404	400	396	-39%
Duitsland	11 046	8 758	7 792	7 503	-32%
Denemarken	634	514	499	498	-21%
Ierland	478	453	458	415	-13%
Italië	7 151	6 676	6 314	6410	-10%
Oostenrijk	1 558	1 027	963	976	-37%
Frankrijk	11 215	8 541	8 918	8 079	-28%
België	1 976	1 356	1 500	1 470	-26%
Spanje	9 032	5 614	5 957	5 776	-36%
Luxemburg	70	71	57	76	+9%
Griekenland	2 050	2 157	2 182	2 037	+1%
Portugal	2 646	2 730	2 452	1 860	-30%
EU-15	54 319	43 626	42 643	40 749	-25%

Bron: Eurostat, *Statistics in focus, transport – 03/2000, "transport safety"*, EC:care base, 2002; OECD, Transport Division, *Road Safety Programme-trends and comparative analysis*, RTR programme, attachment 1, IRTAD, 2003. <http://www.oecd.org/pdf/M00037862.pdf>.

De cijfers van het aantal doden op 30 dagen per 100 000 inwoners laat toe een duidelijke vergelijking te trekken tussen het aantal verkeersslachtoffers in de verschillende landen. In Europa staan we vandaag de dag wat betreft relatieve cijfers nog steeds op een pijnlijke 11 de plaats, zoals figuren 2 en 3 tonen. Waar er dat in België 14,4 per 100.000 inwoners waren in 2000, waren er dat in Groot Brittannië 6,7 en Zweden 6 per 100.000. Dit betekent dat het aantal doden per 100.000 inwoners dat op de wegen van de goed presterende landen valt, minder dan de helft is van het aantal slachtoffers op Belgische wegen.

Figuur 2: Aantal doden 30 dagen per 100.000 inwoners-2000.



Bron: BIVV, *Verkeersveiligheid in Europees perspectief. Toelichting SUNFLOWER project, lessen en aanbevelingen voor Vlaanderen*, in *Introductie cursus verkeersveiligheid*, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Brussel, 2002, p 3.

Uiteraard is het nuttig deze cijfers te relateren aan het aantal voertuigkilometers om een idee te krijgen van de risico's en onveiligheid op de weg. Echter, uitgedrukt in het aantal doden per miljoen motorvoertuigkilometers, is de Belgische situatie nog dramatischer. België slaagt er zelfs in het slechtste te scoren van alle onderzochte landen in 2000.

Vandaar is de verkeersveiligheid hoog op de agenda van de beleidsmaker komen te staan. De bestrijding van de objectieve en de subjectieve onveiligheid is een prioriteit in het beleid van de Vlaamse overheid.

Tabel 2: Aantal verkeersdoden per dertig dagen per 100.000 inwoners in cijfers in 1999-2000.

Land	Doden/100 000 2000	Doden/100 000 1999
Oostenrijk	12	13.4
België	14.4	13.7
Denemarken	9.3	9.7
Finland	7.7	8.4
Frankrijk	13.6	14.4
Duitsland	9.1	9.5
Griekenland	21	20.8
Ierland	11	11
Italië	11.1	11
Luxemburg	17.5	13.5
Nederland	6.8	6.9
Portugal	19.6	21.1
Spanje	14.5	14.6
Zweden	6.7	6.6
Verenigd Koninkrijk	6.0	6.0

Bron: Cijfers voor 2000: OECD, Transport Division, *Trends in road fatalities in OECD member countries*, RTR programme, IRTAD, 2003, <http://www.oecd.org/pdf/M00037862.pdf>; Cijfers voor 1999: BIVV, *Jaarverslag verkeersveiligheid 2000: ongevallengegevens voor de Europese unie – 1999*, BIVV, Brussel, 2001, p 56.

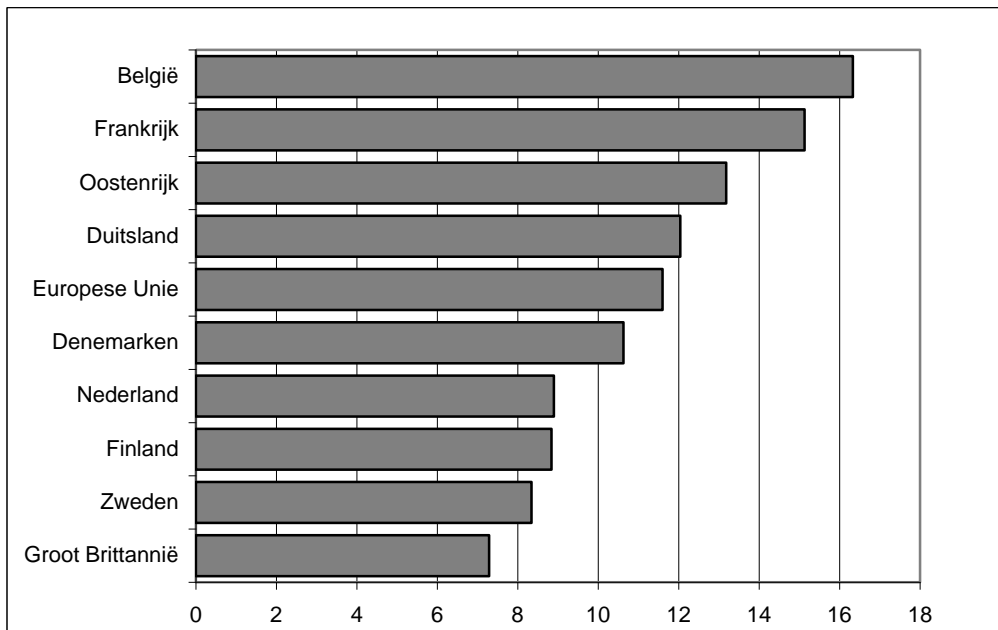
Met deze gegevens in het achterhoofd heeft de Vlaamse regering in 1999 in navolging van andere landen het plan opgevat een geïntegreerd veiligheidsbeleid op te stellen. Deze overwegingen hebben geleid tot een mobiliteitsplan waar verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel van is³. Dit instrument moet de Vlaamse regering toelaten een adequaat beleid te creëren ten einde de vooropgestelde doelen te bereiken. Het beleid moet in overeenstemming zijn met het terzake gevoerde Europese beleid, dat in het Witboek⁴ verduidelijkt wordt. Ook de Belgische regering heeft een dergelijke ondernemingszin aan de dag gelegd door het oprichten van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid⁵.

³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, *Mobiliteitsplan Vlaanderen, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*, Brussel, 2001, p 149-213.

⁴ EC, *Witboek: het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*, COM/2001/370, Brussel, 2001, p 75; <http://europa.eu.int>.

⁵ Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, *Verslag van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité*, Brussel, 2002.

Figuur 3: Aantal verkeersdoden per 30 dagen per miljoen motorvoertuig kilometers – 2000.



Bron: BIVV, *Verkeersveiligheid in Europees perspectief. Toelichting SUNFLOWER project, lessen en aanbevelingen voor Vlaanderen*, in *Introductie cursus verkeersveiligheid*, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Brussel, 2002, p 4.

3. De gegeven situatie en beleidsdoelen.

De eerste paragraaf laat de verkeersveiligheidsituatie zien in de onderscheiden landen. Er zijn verschillen in de evolutie van het aantal verkeersdoden waarneembaar tussen de verschillende lidstaten van de Europese Unie. Bij de zoektocht naar de mogelijke redenen hiervoor, is er allereerst de bemerking dat het onderscheid misschien ligt in de situationele context van de landen, in het beleid dat er gevoerd wordt of bij de actoren die een rol in het verkeersveiligheidsbeleid spelen. Elk land heeft naast een gegeven situationele context ook een andere beleidsstructuur en cultuur waarbinnen het beleid wordt vorm gegeven. Deze structuur is verschillend door de historisch gegroeide situatie maar ook door een verschillende aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid. De onderscheiden leiden ertoe dat ook de organisatie van de betrokken actoren ter bepaling en uitvoering van het beleid kunnen verschillen. Dit hoofdstuk gaat deze factoren na, om uit te maken in hoeverre deze elementen een mogelijke belasting of relevante factor vormen bij het streven naar een vermindering van verkeersslachtoffers. Indien uit de studie blijkt dat de verschillen tussen de landen die goed presteren niet significant verschillend zijn dan deze met de Vlaamse overheid, wordt er verder geen aandacht meer geschonken aan deze elementen en wordt er verder gezocht naar andere mogelijke oorzaken.

In dit deel volgt een beschrijving van de context, het beleid en de organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid van de verschillende landen. In het laatste punt worden de overeenkomsten en verschillen op een rijtje gezet en wordt vermeld in welke mate deze verschillen kunnen leiden tot de onderscheiden successen van de landen.

3.1. De situationele context.

De overheid handelt binnen een gegeven context die ook als uitgangspunt van het doorgevoerde beleid fungeert. Het niveau van verkeersveiligheid in een land wordt gedeeltelijk bepaald door een aantal factoren die liggen buiten de invloedssfeer van het verkeersveiligheidsbeleid of buiten de manier waarop deze administratief kunnen worden behandeld door het beleid. Zulke factoren zijn onder meer geografie en kenmerken van het landschap, het klimaat en de lichtcondities, demografie en bevolkingsdichtheid.

Deze paragraaf vat de geografische en demografische krijtlijnen samen waarin de regering moet opereren en die min of meer vaststaan gedurende langere tijd. Bij het opstellen van het beleid moet met deze gegevens rekening gehouden worden omdat ze de haalbaarheid van bepaalde doelstellingen beïnvloeden. Binnen een bepaalde context, zullen bepaalde maatregelen effectief zijn, andere dan weer absurd en nutteloos. Nu wordt een kort overzicht gegeven van de geografische omstandigheden waaronder de Belgische en de best presterende overheden moet werken.

3.1.1. De situationele context in de best presterende landen.

Voor de bepaling van de behulpzaamheid van een maatregel bij de verhoging van de verkeersveiligheid in een Vlaamse setting moet er informatie verzameld worden over de situationele setting van de best presterende landen. De vraag wordt gesteld onder welke infrastructurele en andere omstandigheden de maatregelen zijn doorgevoerd en of deze omgeving vergelijkbaar en/of overdraagbaar is naar een Vlaamse context. Na een analyse van de situatie worden enkel deze maatregelen weerhouden die toepassing kunnen vinden in Vlaanderen.

Tussen de best presterende landen zijn grote verschillen in de oppervlakte van het grondgebied en de bevolkingsdichtheid. In Nederland zijn er ongeveer drie maal zo veel mensen op dezelfde oppervlakte als in Denemarken. Dit heeft ook een weerslag op het gevoerde beleid, daar er een andere aanpak noodzakelijk is naargelang de bevolkingsdichtheid van een land. Ook wat betreft de wegdichtheid zijn er grote verschillen waar te nemen tussen de landen, zoals bv tussen Nederland (116.500 km) en Denemarken (17.681 km), die beiden per slot van rekening uitstekend scoren op het vlak van verkeersveiligheid. Wat het aantal voertuigkilometers per inwoner betreft zijn de niveaus dan weer meer genivelleerd.

Het voertuigenbestand bedroeg in Engeland 28 miljoen op een populatie van 58 miljoen inwoners. Dit komt erop neer dat ongeveer de helft van de bevolking beschikking heeft over een eigen wagen. Voor de andere landen gelden ongeveer dezelfde cijfers, met uitzondering van Denemarken waar slechts een op drie over persoonlijk vervoer beschikt.

Tabel 3: Overzicht van de situationele context van de best presterende landen.

Land	Land oppervlakte (km ²)	Totale weglengte (km)	Voertuig Kilometers (x 1 milj)	Wagenpark personen wagens (x 1 milj)	Inwoners (x 1 milj)	Wagens per 100 inwoners
Groot-Brittannië	229 883	391 707	378 700	24,4	58,058	50
Zweden	449 964	210 000	69 558	3,9	8,883	44
Nederland	41 526	116 500	122 530	6,5	15,983	40
Denemarken	43 069	71 681	46 867	1,8	5,349	33
Finland	338 145	384 000	39 820	2,1	5,171	48
Canada	9 984 670	900 000	236 547	18	31,433	57

Bron: BIVV, *Jaarverslag verkeersveiligheid, 2000: ongevalgegevens voor de Europese unie - 1999*, BIVV, Brussel, 2001; Eurostat, *Statistics in focus, transport - 2001, "transport safety"*, EC: care base, 2002; Eurostat, *Yearbook 2002, Statistics Finland*, EC:care base, 2003.

3.1.2. De situationele context in België.

België beschikt over een klein oppervlak, maar een hoge bevolkingsdichtheid. Deze is vergelijkbaar met die van Nederland. Verder beschikt het over een zeer dicht wegennet (dichtheid van 472 km/100 km²) met een totale weglengte van 15.600 km. Hiermee is ze een van de koplopers in Europa. Ook beschikt het met 4,7 miljoen personenwagens over een behoorlijk wagenpark.

Tabel 4: Situationele gegevens voor België.

Land	Land Oppervlakte (km ²)	Totale Weglengte (km)	Voertuig Kilometers (x1miljard)	Wagenpark Personen Wagens (x 1 milj)	Inwoners (x 1 milj)	Wagens Per 100 Inwoners
België	30.528	15 600	76,98	4,7	10,26	45

Bron: Nationaal Instituut voor de Statistiek, *Mobiliteit*, NIS, Brussel, 2002, <http://statbel.fgov.be>; Via Secura, *Ongevallenstatistieken*, BIVV, Brussel, 2000, nr. 54, p 23.

Op 100 inwoners beschikken er 45 over een eigen auto en maken er frequent gebruik van. Het aantal voertuigkilometers is op 10 jaar tijd gestegen met 28%. Deze gegevens stemmen grotendeels overeen met de andere onderzochte landen. De cijfers betreffende de wegendichtheid en het grote wagenpark geven aan dat het verkeer een groot deel van het leven van de Belgische burger bepaalt. Dat dit in een aantal andere landen eveneens het geval is, blijkt uit de gegevens van het vorige punt.

3.2. Beleidsdoelen.

Sinds de gewaarwording van het belang van een geïntegreerde aanpak van het verkeersbeleid in de strijd tegen het gebeuren van dodelijke ongevallen, hebben de verschillende landen elk een omvattend beleid uitgewerkt waarin de verkeersveiligheid een belangrijke plaats toebedeeld krijgt. Nu volgt een overzicht van de aanpak van de best presterende landen en de gehanteerde achterliggende visie.

3.2.1. Beleidsdoelen van de best presterende landen.

De Zweedse Nationale wegadministratie presenteerde in 1994 een nationaal Traffic Safety Programme voor de jaren 1995-2000. Het streefdoel van 400 verkeersdoden in het jaar 2000 werd hierin vooropgezet. De intenties van dit programma zijn niet bereikt, maar sinds de implementering van Zero Vision in 1997 als lange termijn leidraad, werkt de Zweedse regering niet meer met een aanvaardbaar aantal doden⁶. Het doelt op een toekomstige verkeersstructuur waar er genomen maatregelen ertoe leiden dat niemand meer gedood of ernstig verwond wordt in het verkeer. De nadruk van het beleid ligt niet meer op het pogen om de confrontatie van de weggebruikers met een imperfect systeem te verbeteren. Er is de aanvaarding van het feit dat verkeersongevallen niet steeds onvermijdbaar zijn aangezien personen fouten maken. Maar tegelijkertijd wordt ernaar gestreefd te voorkomen dat deze ongevallen leiden tot ernstige gewonden of doden. Volgens Vision Zero heeft iedereen een gedeelde verantwoordelijkheid om het verkeer veiliger te maken. In de praktijk leidt deze filosofie tot het opstellen van beleidsplannen door de nationale regeringen waarin de doelen en maatregelen voor meerdere jaren in vastgelegd worden.

⁶ SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 8.

Om dit uiteindelijke streefdoel meer concreet te vertalen wordt dus gewerkt met kwantificeerbare tussendoelen. Het doel voor 2007 in Zweden is een reductie van 50% van de verkeersdoden in vergelijking met 1996. Hiervoor is een 11 puntenplan voorgesteld dat zorgt voor de verbetering van de verkeersveiligheid in overeenstemming met de Vision Zero principes. Het bevat onder meer de volgende punten⁷:

- Een beter gebruik van de technologie zoals onder meer ISA en alcolock.
- Een aanpassing van de wetgeving om verkeersovertredingen harder aan te pakken.
- Het benadrukken van de verantwoordelijkheid van de weggebruiker door het creëren van meer respect voor regelgeving.

Groot Brittannië heeft in 2000 een nieuwe verkeersveiligheidsstrategie gepubliceerd: *Tomorrow's Roads-Safer for Everyone*. Dit maakt deel uit van het omvattende plan: *'Transport 2010: the 10 year plan'*. Het basis principe dat wordt aangehangen is de volgende: 'mensen reizen veilig en voelen zich zeker ongeacht of ze te voet, met de fiets of in een auto, trein of bus voortbewegen, op zee of met het vliegtuig'. Dit beleid streeft bijgevolg naar de totale reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Iedere inwoner moet zich veilig kunnen voortbewegen, zonder betrokken te worden in een verkeersongeval. In kwantificeerbare termen wordt een slachtofferreductie vooropgesteld van 40 % van het aantal mensen die gedood of gewond raken bij een verkeersongeval tegen het jaar 2010. Het programma waarbij de concrete maatregelen hiervoor worden uitgewerkt omvat 10 hoofdthema's waaronder:

- Maatregelen voor een veiligere infrastructuur.
- Maatregelen voor een veiligere snelheid.
- De ontwikkeling van veiligere voertuigen.
- De promotie van veiliger weggebruik en een betere controle op en aanpak van verkeersovertredingen.

Nederland heeft in 1983 haar eerste veiligheidsplan opgesteld waarbij gebruik gemaakt werd van speerpunten, waarop dan verder gewerkt werd. In 1992 heeft de regering een 'sustainable safety' visie of 'duurzaam veilig' beleid geïmplementeerd. Het startpunt is de drastische reductie van de waarschijnlijkheid van ongevallen. Waar er nog steeds ongevallen voorkomen, wordt het proces, dat de ernst van de verwondingen bepaalt, beïnvloed op een manier dat de ernstige verwondingen worden geëlimineerd. Dit concept behandelt verkeersongevallen als een kwaad dat uit de wereld moet geholpen worden en komt overeen met het Vision Zero principe.

⁷ Voor een volledig overzicht van de plannen van de landen, zie SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 8- 14.

Het werkt rond drie veiligheidsprincipes die in het plan concreet uitgediept worden:

- Een functioneel en veilig gebruik van wegen.
- Een terugdringen van de diversiteit van motorvoertuigen. Verschillende soorten voertuigen moeten gescheiden worden. Indien dit niet mogelijk is, moeten ze hetzelfde gedrag vertonen.
- Er wordt verder gestreefd naar de ondersteuning en samenwerking van alle actoren in het veld. Met dit doel wordt een partnership gesloten tussen de hoofdactoren om in onderlinge samenwerking een coherent beleid uit te stippelen.

Nederland stelt momenteel reeds een volgend National Traffic and Transport Plan, 2001-2020. Het houdt een verhoging van de verkeersveiligheid in door middel van de verbetering van de infrastructuur, informatie en een strengere handhaving van de uitgevaardigde wetgeving. Deze nieuwe planning is tot nog toe nog niet formeel goedgekeurd door de Tweede Kamer.

Finland heeft in 1997 als doel gesteld het aantal verkeersdoden terug te dringen tot onder 250 slachtoffers tegen het jaar 2005. In navolging van Zweden en Nederland heeft het in 2001 een Road Safety Programme 2001-2005 opgesteld. Het uitgangspunt is dat het transport systeem zo georganiseerd moet zijn dat niemand sterft of ernstig gewond raakt op de wegen. Het doel van het Road Safety Programme is de creatie van een framework voor de voortdurende ontwikkeling van het transport systeem, met als kwantitatief doel het bereiken van minder dan 100 verkeersdoden tegen het jaar 2025. Hiervoor werkt het plan met korte termijn maatregelen, geclusterd rond verschillende aandachtspunten waaronder:

- Bevordering van de aanvaarding van de veiligheidsmaatregelen.
- Beïnvloeding van het alcoholgebruik.

3.2.2. Beleidsdoelen van de Belgische Overheid.

De federale regering heeft een Staten-Generaal in het leven geroepen voor de ontwikkeling van een nationaal geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid⁸. Het uitgangspunt is dat wanneer België daadwerkelijk wil deelnemen aan een verkeersveiligheidsbeleid op nationaal en Europees vlak, de ambitieuze doelstelling van de halvering van het aantal verkeersdoden op Belgische wegen wordt nagestreefd tegen 2010 (750 doden)⁹.

⁸ Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, *Verslag van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité*, Brussel, 2002.

⁹ Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, *Verslag van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité*, Brussel, 2002, p 10.

In het kader van deze ambitie zijn op het vlak van handhaving de volgende grote doelstellingen geformuleerd:

1. Het tegengaan van onaangepaste en of overdreven snelheid door:

- De uniformering van de rijsnelheden.
- Het verlagen van de maximale snelheid (van 90 naar 70, zone 30).

2. Het tegengaan van alcohol en illegale drugs gebruik in het verkeer door:

- Het efficiënter aanwenden van de bestaande wetgeving.
- Het controleren volgens het concept van de aselecte alcoholcontrole.
- Het aanpassen van de wetgeving zodat alternatieve maatregelen als volwaardige straf worden uitgesproken.
- Het aanpassen van de wettelijk toegestane alcohollimiet voor bepaalde categorieën weggebruikers.

3. Het bevorderen van de gordeldracht door:

- Het uitwerken van 'enhanced enforcement' campagnes inzake de veiligheidsgordel.

4. Het hanteren van meer en effectiever verkeerstoezicht door:

- Het opvoeren van het aantal politiecontroles met betrekking tot snelheid tot 40 miljoen voertuigen per jaar (8 controles per voertuig per jaar).
- De controle op alcohol en drugs opvoeren met als doel een organisatie van minstens 625.000 alcoholcontroles per jaar te organiseren tegen 2005. Dit zou moeten leiden tot een omvang van het rijden onder invloed in 2008 van 3%.
- Het bevorderen van de gordeldracht tot 67% in 2005 door het opvoeren van het aantal controles tot 500.000 jaarlijks.

5. Het bevorderen van een meer doelgerichte sanctionering door:

- Een effectievere organisatie van de sanctionering.
- Het nastreven van een zo kort mogelijke periode tussen overtreding en Sanctionering, waarbij maximum termijnen worden opgenomen in richtlijnen.
- Een efficiëntere inning van de boetes.

Bij het opstellen van de lijst, heeft de Belgische Overheid zich gebaseerd op het beleid van de ons omringende landen. Om het door haar uitgestippelde beleid door te voeren, heeft de Belgische regering de keuze uit verschillende mogelijke maatregelen. Het volgend punt voorziet in een overzicht van de maatregelen die de best presterende landen hanteren zodat de Belgische Overheid een dieper inzicht krijgt over de mogelijkheden die haar ter beschikking staan. Op basis van de bevindingen van deze studie kan de Overheid een gefundeerde keuze maken betreffende de te nemen maatregelen die leiden tot de door haar opgestelde doelen.

3.2.3. Beleidsdoelen van de Vlaamse Overheid.

Hoewel het verkeersbeleid in se een federale materie is, heeft ook de Vlaamse Minister van Mobiliteit de bevoegdheid maatregelen uit te vaardigen ter bevordering van de veiligheid op de Vlaamse wegen. Het is vermeld dat deze overeenstemmen met de federale doelstellingen, zoals geformuleerd op de Staten Generaal van de Veiligheid in 2000.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat ten eerste de beleidsvoornemens van de Vlaamse Regering. Daarnaast bevat ze het voorstel van resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van het mobiliteitsplan, goedgekeurd op maart 2002 door de Commissie van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement. Er wordt een beeld gegeven van de richting die de Vlaamse Overheid wil inslaan en er wordt aangegeven welke inspanningen de Vlaamse Overheid zich zal moeten getroosten om het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers en ernstige gewonden terug te brengen met een derde tegen 2005 en de helft tegen 2010. Op termijn wil de Vlaamse Overheid streven naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel, dit wordt de nulvisie-strategie genoemd. Om deze visie uit te werken, wordt gebruik gemaakt van kwantificeerbare tussendoelen. Met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers worden in Vlaanderen worden de volgende doelen gesteld¹⁰:

- Maximaal 375 doden in 2010 of een reductie met meer dan 50% ten opzichte van 1999.
- Maximaal 3.250 zwaargewonden in 2010 of een reductie van meer dan 50% ten opzichte van 1999.
- Maximaal 55 doden en dodelijk gewonden per 1.000 jongeren onder 26 jaar in plaats van 143.5 in 1999.
- Maximaal nog 57 licht gewonden per miljoen voertuigkilometer in plaats van 78,4 in 1999.

Concreet betekent dit:

- Een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden met 5%.
- Een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal zwaargewonden met ongeveer 5%.
- Een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal doden per 1000 jongeren onder de 26 jaar met ongeveer 6%.
- Een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer met ongeveer 2,5%.

¹⁰ BIVV, *Aanpak verkeersonveiligheid binnen de best presterende landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij stijgende Mobiliteit, Brussel, 2001, p 70; Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, *Mobiliteitsplan Vlaanderen, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*, Brussel, 2001, p 181-182.

De Vlaamse Overheid heeft voor het bereiken van deze doelen een meerjarenplan opgesteld waarin een integrale aanpak van het mobiliteitsbeleid wordt voorgestaan. Er wordt ook hier met speerpunten gewerkt. Deze aanpak houdt in dat er naast verkeersveiligheid andere problemen aan bod komen zoals onder andere bereikbaarheid, milieu en natuurkwaliteit, enz.... Binnen het verkeersveiligheidsbeleid is er, naast handhaving, ook aandacht voor de andere aspecten van verkeersveiligheidsbeleid, met name: educatie, informatie en nieuwe technologieën. Voor al deze gebieden worden doelen gesteld en maatregelen geformuleerd. Er worden een aantal maatregelen weergegeven.

Op korte termijn (tot 2005) wordt in het Mobiliteitsplan vooral de nadruk gelegd op verkeershandhaving en gedragsverandering. Dit wordt nagestreefd door verscherpte inzet op gedragsbeïnvloeding op de weg. Onder andere worden de volgende maatregelen genomen:

1. Het tegengaan van onaangepaste en of overdreven snelheid door:
 - De uniformering van de rijksnelheden.
 - Het verlagen van de maximale snelheid.
2. Het verbeteren van de rijopleiding door:
 - De stapsgewijze opleiding van jonge bestuurders.
 - Het organiseren van informatiebijeenkomsten voor ouderen voor de opfrissing van de kennis.
3. Het hanteren van meer en effectiever verkeerstoezicht door:
 - Het houden van meer en effectievere snelheidscontroles.
 - De controle op alcohol en drugs met als doel een reductie van het aantal dronken bestuurders tegen met 30% tegen 2010.
 - Het bevorderen van de gordeldracht tot 90% in 2005.
4. Het bevorderen van een meer doelgerichte sanctionering door:
 - Een effectievere organisatie van de sanctionering.
 - Het nastreven van een zo kort mogelijke periode tussen overtreding en sanctionering.
 - Een efficiëntere inning van de boetes.

Het geheel van deze maatregelen zou de beoogde reductie van het aantal verkeersongevallen moeten bewerkstelligen binnen de voorziene tijd. De Overheid streeft ernaar de opgesomde maatregelen zo snel mogelijk te realiseren.

3.2.3. Vergelijking van de beleidsdoelen.

De beleidsdoelen en de visie op het verkeersveiligheidsbeleid van de verschillende landen zijn gelijkaardig betreffende de belangrijkste punten. In ieder veiligheidsprogramma zijn er uitspraken opgenomen dat het transport systeem fundamenteel georganiseerd kan worden op zo'n manier dat mensen zich kunnen verplaatsen zonder het gevaar om ernstig gewond te raken of gedood te worden in het verkeer. De implementatie van dit abstracte objectief veronderstelt een vertaling in haalbare objectieven en in het bijzonder in tussendoelen die op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden. Ieder land heeft hiervoor meerjaren plannen opgesteld, die op regelmatige basis opgevolgd worden. Van zodra een doel bereikt is, wordt het dadelijk bijgesteld om een verdere evolutie te bewerkstelligen. De drie meest recente doelen van de landen vertonen een verschillend reductie percentage van het aantal dodelijke slachtoffers over verschillende jaren.

Tabel 5: De beleidsvisie van de verschillende landen.

Land	Beleidsplan	Einddatum	Reductiepercentage en vergelijkingsjaar	Begindatum van het verkeersveiligheidsbeleid
Zweden	Zero Vision	2007	50 % tegenover 1996	1967
Groot Brittannië	Tomorrow's roads –safer for everyone	2010	40 % tegenover 1999	1903
Nederland	Duurzaam veilig	2010	50 % tegenover 1990	1970
Finland	Road Safety Programme	2005	250 doden	
België	Zero Vision	2010	50% tegenover 1999	

Bron: tabel opgesteld op basis van gegevens uit het SUNFLOWER-rapport, rapport van de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid en het rapport van de Finnish Road Administration: SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, Finnish Road Administration, *Driving in finland: enforcement and penalties*, Finnra, Helsinki;

Wanneer de doelen vergeleken worden met de actuele dodencijfers van 2000, betekent dit dat er door de landen verschillende reductiepercentages nagestreefd worden voor het jaar 2010: voor Zweden is dat 32.5%, voor Groot Brittannië 37% en voor Nederland 29.5%. Het Britse doel lijkt het moeilijkst bereikbaar omdat de trend van dodelijke ongevallen substantieel minder gedaald is dan deze van de ernstige verwondingen de laatste jaren. Deze gewaarwording is een indicatie dat het maximale resultaat van de genomen maatregelen in termen van reductie van verkeersdoden ongeveer bereikt is.

De investeringen in bijkomende maatregelen voor een verdere vooruitgang liggen hoger dan tot nog toe het geval is geweest.

Tabel 6: Doel van de ongevallenreductie in 2010 tegenover het jaar 2000.

Land	Doel van ongevallenreductie in 2010 tegenover het jaar 2000
Zweden	32.5
Groot Brittannië	37
Nederland	29.5

Naast de doelen zijn er verder grote gelijkenissen in het actuele beleid van de verschillende landen waarneembaar. Dit wordt uitgedrukt door het feit dat er gewerkt wordt rond dezelfde speerpunten, namelijk snelheid, kwetsbare weggebruikers, infrastructuur, dronken rijden. De uitwerking hiervan gebeurt wederom onder een ander benaming en de aanpak verschilt licht. In Zweden zijn deze thema's uitgewerkt in korte termijnplannen waaraan speciale aandacht wordt gegeven. Nederland heeft ze als speerpunten in de omvattende strategie ingebed en in Groot Brittannië wordt ernaar gerefereerd als verkeersveiligheidsthema's.

Hoewel de uitwerking van de termijnplannen verschilt in de verschillende landen, beslaan de concrete maatregelen dezelfde onderwerpen en expertise waar aan gewerkt wordt. Een overzicht van de lijsten van de genomen maatregelen tonen aan dat de meeste types van acties in alle onderzochte landen genomen zijn. Deze overeenkomsten liggen in de lijn van de verwachtingen. Immers, in onze informatie samenlevingen waar er een snelle uitwisseling van informatie mogelijk is, wordt hier vaak gebruik van gemaakt indien verschillende landen geconfronteerd worden met hetzelfde soort van problemen.

Meer dan de maatregelen op zich is dan ook de blootstelling aan en de omstandigheden waaronder de maatregelen genomen worden van groter belang¹¹. De publieke ondersteuning van de genomen maatregelen, zo hebben de best presterende landen ondervonden, is essentieel. Het feit dat de overheid deze stelling aanvaardt, wordt afgeleid dat alle veiligheidsprogramma's hiernaar refereren en dat er pogingen worden ondernomen om de publieke aanvaarding te verbeteren en te vergroten. Hiervoor worden verschillende benaderingen gebruikt, die wel alle rekening houden met nationale preferenties.

¹¹ SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 21.

3.3. Actoren.

Het beleidsplan is een omvattend plan waarbij verschillende pionnen betrokken zijn. Iedere actor krijgt binnen zijn bepaalde plaats in het organisatorisch bestel een bepaalde taak toegedeeld. Om een optimale beleidsbepaling en uitvoering van de plannen te bereiken, is het noodzakelijk dat deze spelers de hun toebedeelde taken in onderlinge harmonie ten uitvoering brengen en dat hun plaats in de hiërarchie en de structuren duidelijk gedefinieerd is. Door de vergelijking van de medespelers wordt onderzocht of er een gelijkaardige structuur noodzakelijk is voor het bereiken van goede resultaten. Indien blijkt dat er verschillende mogelijkheden zijn om het verkeersveiligheidsbeleid succesvol te organiseren, is dit een indicatie dat de organisationele gegevenheid geen doorslaggevende factor is voor de reductie van verkeersongevallen. Een uitgebreide studie naar het in kaart brengen van de medespelers op Vlaams en Belgisch niveau is dan altijd nuttig om de werking van het beleid te optimaliseren, maar is niet noodzakelijk om de slaagkans van het beleid te bepalen.

Navolgend wordt een korte omschrijving gegeven van de organisatie en de hoofdtaken van de actoren die meespelen bij het verkeersveiligheidsbeleid bij de best presterende landen. Dan volgt in het volgende punt een vergelijking tussen de organisatie van de landen.

3.3.1. De actoren bij het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen.

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt in Zweden op drie niveaus bepaald. Het centrale niveau bevat het parlement en de regering en de centrale overheidsorganen. De staat heeft de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het welbevinden van haar onderdanen. De Swedish National Road Administration (SNRA) is verantwoordelijk voor de nationale coördinatie van het gehele wegennet en de regulering van de verkeerssituatie. De SNRA werkt samen met de politie en alle andere belangengroepen. Op het regionale niveau is Zweden verdeeld in 21 Counties met elk een eigen Administratieve Raad. Elke County bestaat uit een politiedistrict. Ze houden zich bezig met zaken die te gecompliceerd en kostelijk zijn voor de gemeenten. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid binnen de stedelijke gebieden, uitgezonderd de wegen die vallen onder de verantwoordelijkheid van de SNRA. Deze drie bestuurlijke overheden werken samen in de bepaling van het verkeersveiligheidsbeleid. Ook de politie speelt een belangrijke rol als bewaker van de naleving van het beleid en als handhavende macht.

Een andere belangrijke speler is de NTF (National Society for Road Safety) waaronder 70 nationale en 21 regionale veiligheidsorganisaties ressorteren. Onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot de verkeersveiligheid worden uitgevoerd door het Swedish National Road and Transport Institute (VTI) in samenwerking met enkele universiteiten en publieke en private onderzoeksinstituten. Deze organisaties worden voornamelijk gefinancierd door de overheid¹².

Groot Brittannië heeft een lange traditie van aandacht voor de verkeersveiligheid. De eerste maatregelen werden reeds in 1903 ingevoerd. Op nationaal niveau is de verkeersveiligheidsbeleid in handen van The Road and Vehicle Safety Directorate van het Department of Transport (DfT). Het DfT wordt ondersteund door het Home Office, het Kabinet van Binnenlandse Zaken. Dit kabinet heeft de bevoegdheid over het politiebeleid en de werking van de rechtbanken. Daarnaast ressorteert het verkeersveiligheidsbeleid eveneens onder het Department of Health en het Department for Education, dat verantwoordelijk is voor de verkeerseducatie. Verschillende uitvoerende organisaties zijn bijgevolg verantwoordelijk voor de verscheidene nationale verkeersveiligheidsfuncties. De Britse Centrale Overheid is namelijk verantwoordelijk voor een aantal specifieke maatregelen zoals de rijexamens, de verkeersborden en de algemene snelheidslimieten om zo een zekere nationale uniformiteit te behouden. Zo is het Highway Agency verantwoordelijk voor het uitvoeren van het wegenprogramma van de DfT en voor het onderhoud van het nationale wegennetwerk. Het Driver and Vehicle Licencing Agency is verantwoordelijk voor het uitgeven van de rijbewijzen en het Driving Standards Agency voor de ontwikkeling van de standaarden voor de rij instructeurs en het register van de rij instructeurs. Verder zijn er 52 regionale politiemachten die opereren onder het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Al deze organisaties opereren zoals gezegd onder het Road Vehicle Safety Directorate dat de algemene coördinatie van het geïntegreerde beleid moet verzorgen.

De gemeentelijke autoriteiten zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van de verkeersveiligheidsacties. Ze moeten 5 jarige Lokale Transportplannen (LTP) opstellen. Deze plannen worden vrij ingevuld op basis van lokale vereisten en interesses. Zolang de nationale doelstellingen gehaald worden intervenueert de regering niet. Om de consistentie van de lokale plannen te verzekeren, worden bijeenkomsten per regio georganiseerd. Ook houdt de nationale overheid de touwtjes in handen door de jaarlijkse toewijzing van vaste budgetten aan de lokale autoriteiten.

¹² SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 8- 14.

Er zijn een groot aantal non gouvernementele organisaties bij het verkeersveiligheidsbeleid betrokken. Ze worden aangemoedigd het beleid te becommentariëren en te evalueren. Ze maken deel uit van het Road Safety Advisory Panel dat zijn activiteiten aan het DfT rapporteert. Het gaat voornamelijk over de lokale programma's. Een belangrijke speler in dit orgaan is de Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, die de parlementairen informeert aangaande verkeersveiligheidszaken. Andere NGO's representeren de verschillende belangengroepen zoals de voetgangers, de fietsers en dergelijke.

Het TRL is een onafhankelijk onderzoekscentrum dat een leidende rol speelt op het gebied van verkeersveiligheid. De organisatie voorziet in onderzoek dat leidt tot een beter begrip van transportproblemen en tot competitieve voordelen.

In Nederland is geopteerd voor een decentraal beleid waarbij alle actoren betrokken worden. Het Nationale Verkeers- en Transport Plan heeft als motto: Gedecentraliseerd indien mogelijk; centraal indien noodzakelijk. Als een resultaat van deze overtuiging is het verkeersveiligheidsbeleid opgesteld en uitgevoerd door de verschillende uitvoerende niveaus. Het Ministerie van Transport, Publieke Werken en Waterstaat heeft de centrale verantwoordelijkheid voor de weggebruiker, de motorvoertuigen en de infrastructuur. Verder vervult de Rijksoverheid enkel een faciliterende rol door het verzorgen van de randvoorwaarden waarbinnen kennisverspreiding en financiering gerealiseerd worden. Voor de subsidiëring geldt dat 50 % door het Rijk, 50% door de decentrale overheden gedragen wordt.

De provinciale en gemeentelijke overheden krijgen een initiërende en coördinerende rol. Ze zijn primair verantwoordelijk voor het beheer van hun wegen en dienen optimale inspanningen te leveren ter verhoging van de veiligheid. Per provincie zijn organen opgericht die verantwoordelijk zijn voor het opstellen van regionale plannen en voor de aansporing en ondersteuning van de lokale autoriteiten. In onderling overleg wordt in deze regionale/provinciale verkeers- en vervoersplannen aangegeven hoe zij hun regionale doelstellingen zullen halen. Voor de inhoud van deze plannen is er geen enkele controle voorzien, zolang de afgesproken regionale doelen gehaald worden. Een aantal verschillende uitvoerende sectoren zijn ook opgericht met elk hun eigen taken en mogelijkheden.

Om een coherent beleid te mogelijk te maken is horizontale en verticale coördinatie onontbeerlijk. Sinds 1992 bestaat er een raadgevend lichaam, het Overlegorgaan Verkeersveiligheid genaamd. Alle kernspelers inclusief deze van de privé sector zijn hierin vertegenwoordigd.

Het is bij wet ingesteld als een platform van verplicht overleg over het voorgenomen beleid van het Ministerie van Transport met betrekking tot de organisationele zaken en met de onderwerpen die het onderwerp zijn van andere ministeries, maar die gerelateerd zijn aan de verkeersveiligheid. Het Overlegorgaan brengt rapporten uit over de bediscussieerde onderwerpen. In 1994 zijn er overeenkomsten afgesloten tussen het Ministerie van Transport, de twaalf provincies en de gemeenten over deze verticale en horizontale coördinatie in de decentralisatieovereenkomst.

Het SWOV, Instituut voor Verkeersveiligheid is het centrale instituut voor verkeersveiligheid. Het is een nationaal onderzoekscentrum dat werkt rond de verbetering van de verkeersveiligheid door middel van wetenschappelijk onderzoek en valt onder de directie van de nationale ministeries. Het heeft een non-gouvernementele status en wordt gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeer en Rijkswaterstaat. Ze richt zich op lange termijn projecten die naderhand geïmplementeerd zouden moeten worden. De Goedkeuringsraad van het SWOV bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen. De uitvoering van de goedgekeurde programma's worden gesponsord door het Ministerie van Transport. Een programmaraad waarin de Rijksoverheid, de provinciale en de lokale overheid en belangenorganisaties zetelen, beoordeelt de uiteindelijke resultaten. De Wetenschappelijke Adviesraad op haar beurt geeft advies om de kwaliteit van het onderzoek te vergroten en het wetenschappelijke belang ervan te bevorderen. Ook zijn er een aantal universiteiten die zich met wetenschappelijk onderzoek bezighouden.

In Finland coördineert het Ministerie van Transport en Communicatie de implementatie en het veiligheidswerk op nationaal niveau. Er wordt echter, net zoals in Nederland, een decentraal beleid gevoerd. Vanuit het besef dat de lokale overheden het best geplaatst zijn voor de oplossing van specifieke gebiedsgebonden problemen, vindt de Finse overheid het raadzaam bepaalde aspecten decentraal aan te pakken. Deze lokale en regionale overheden hebben de zeggenschap over de hen toebedeelde bevoegdheden. De grens van hun beleid ligt erin dat de uniformiteit van de wetgeving wel gewaarborgd moet blijven. Een andere belangrijke actor is Finnra, Finnish Road Administration dat een jaarlijks budget mag ontvangen van het Ministerie van Transport en Communicatie. Het staat onder meer in voor het wegbeheer en het domein van onderzoek en ontwikkeling. Verder voert het Finnra samen met de politie de handhaving uit¹³. Denemarken ten slotte heeft een aantal maatregelen centraal en een aantal decentraal vastgelegd waarbij verschillende actoren betrokken worden.

¹³ Finnish Road Administration, *Driving in Finland: enforcement and penalties*, Finnra, Helsinki www.tieh.fi

De Danish Road Safety Council coördineert de nationale verkeerscampagnes. Er is een speciale eenheid verkeerspolitie van de Nationale Politie en er zijn lokale verkeersraden.

Tabel 7: Overzicht van de organisatie van de actoren in de verschillende landen.

Land	Organisatie	Invulling van het beleid
Zweden	Centraal	Beleid: nationaal niveau Uitvoering: nationaal niveau regionaal niveau lokaal niveau Handhaving: regionale politiemacht Advies: NTF Onderzoek: VTI
Groot Brittannië	Centraal	Beleid: nationaal niveau Uitvoering: nationaal niveau regionaal niveau Handhaving: regionale politiemacht Advies: non gouvernementele organisaties Onderzoek: TRL
Nederland	Decentraal	Beleid: nationaal niveau Regionaal niveau Lokaal niveau Uitvoering: nationaal niveau Regionaal niveau Lokaal niveau Coördinatie, advies: Overlegorgaan verkeersveiligheid Handhaving: politiemacht Onderzoek: SWOV
Finland	Decentraal	Beleid: nationaal niveau Regionaal niveau Lokaal niveau Uitvoering: nationaal niveau Regionaal niveau Lokaal niveau Handhaving: politiemacht FINNRA Advies: FINNRA

3.3.2. Conclusie betreffende de actoren.

Idealiter heeft een organisatie een duidelijke verantwoordelijkheid, zoals onder meer in Groot-Brittannië het Road Safety Advisory Panel, in Denemarken de Danish Road Safety Commission en in Zweden de Swedish National Road Administration. De meeste landen hebben dan ook een bepaald orgaan ingesteld dat verantwoordelijk is voor de algemene coördinatie van het beleid en het onderzoek.

In sommige gevallen is dit centrale orgaan een ministerie, maar dit hoeft niet het geval te zijn. Meestal betreft het in ieder geval een onafhankelijk orgaan.

Bijgevolg wordt in de meeste gevallen een soort van nationale controle teruggevonden, hoewel er in vele landen een decentraal uitvoerend zwaartepunt is. Vaak zijn er bepaalde materies die nog steeds centraal geregeld worden. Het betreft hier vooral (gedeeltelijke) financiering en kennisverspreiding. Echter, buiten deze centrale bevoegdheden wordt vaak een grote rol toegekend aan decentrale overheden. Deze beschikken in de verschillende landen over verschillende gradaties van onafhankelijkheid tegenover het centrale bestuur. Nederland en Finland gaan hierin het verst. Ze voeren een volledig decentraal beleid waarbij de verschillende spelers in het veld over totale onafhankelijkheid beschikken binnen de hun toegekende bevoegdheden. De werking van de verschillende organen kan slechts door middel van coördinatie op elkaar afgestemd worden. Ondanks de verschillende verhoudingen tussen de betrokken actoren is het kenmerkend dat er een traditie van samenwerking tussen de verschillende regionale en nationale actoren bestaat. Ook hebben ze duidelijk afgebakende verantwoordelijkheden en gebieden. Naast de lokale autoriteiten worden eveneens meer nieuwe specifieke instanties in het leven geroepen zoals de lokale verkeersraden in Denemarken. Ze hebben een gemeentelijke beleidsrol en een praktisch implementerende rol.

Lokale politie-eenheden of speciaal hiervoor opgerichte organen moeten in de dagelijkse realiteit het beleid verzorgen, meestal onder het toezicht van het centrale orgaan.

In de landen zijn er globale transportonderzoekscentra opgericht die verkeersveiligheid gerelateerd onderzoek uitvoeren. Dit gebeurt vaak in samenwerking met universiteiten en technologische instituten en deze projecten zijn meestal door de staat gesubsidieerd.

Hoewel er een rol in het verkeersveiligheidsbeleid weggelegd is voor de verschillende beleidsniveaus, zijn er in de verschillende landen grote verschillen te onderkennen in de manier waarop de verschillende bevoegdheden toegekend worden en de mate van onafhankelijkheid waarover de actoren beschikken. Waar in bepaalde landen een centraal beleid gevoerd wordt met een gedeeltelijke decentrale uitvoering, zijn er landen die de lokale overheden ook een beleidsvormende rol toekennen. Meer nog, er zijn overheden die hun verkeersveiligheidsbeleid volledig gedecentraliseerd ingericht hebben. Deze grote verschillen die in de organisatie waargenomen worden, duiden erop dat de inrichting van het beleid niet van doorslaggevende aard is voor het bereiken van de vooropgestelde reductie van verkeersdoden.

4. Conclusie.

Dit hoofdstuk verduidelijkt de verdeling van het aantal verkeersdoden over de verschillende Europese landen. Er wordt vastgesteld dat er een duidelijke discrepantie is in het aantal doden op de wegen van de lidstaten. België, Frankrijk en Griekenland behoren tot de uitschieters in de negatieve zin. Zweden, Nederland en Groot Brittannië daarentegen doen het beduidend beter. Het succes in de strijd tegen de verkeersdoden vertoont aanzienlijke nationale verschillen, waarbij weer dezelfde landen een goed resultaat bereiken. Deze best presterende landen worden in de studie weerhouden om de discrepantie met het Vlaamse beleid te verklaren.

In het onderzoek naar welke oorzaken aan de discrepantie ten grondslag liggen, wordt een vergelijking gemaakt tussen de bestudeerde landen en België betreffende de gegeven situatie waarin het beleid bepaald wordt, de uitgangspunten en visie op het verkeersveiligheidsbeleid en de organisatie van de betrokken hoofdrolspelers.

Omvattend kan gesteld worden dat er sprake is van een omvangrijk verkeersveiligheidsbeleid in alle goed presterende landen, die alle dezelfde uitgangspunten hanteren. De verschillende overheden streven namelijk dezelfde doelen in termen van de reductie van slachtoffers na. Het beleid moet de nodige maatregelen implementeren die noodzakelijk zijn ter vermindering van alle onnodige doden op de nationale wegen. Hiervoor worden omvattende meerjarenplannen opgesteld die een concrete uitwerking van de beleidsvoornemens bevatten. Er zijn duidelijk meetbare targets opgenomen, met name de bepaling van het streefdoel in percentages. De manier waarop deze plannen zijn opgevat en hun doelen kunnen verschillen. Het uiteindelijke reductiepercentage verschilt en ook de vooropgezette begin en einddatum. Echter, wat ze gemeen hebben, is dat de voorgenomen initiatieven verband houden met de volgende basisvoorwaarden. Er wordt overall aandacht besteed aan educatie, handhaving en het gedrag van de autobestuurders, meer bepaald aangaande snelheid en alcoholgebruik.

Alle betrokken actoren, op lokaal zowel als op centraal vlak, moeten voor de realisatie van het voorgenomen beleid in onderlinge samenwerking hun verantwoordelijkheid opnemen. Hoe deze verdeling plaatsvindt en de concrete invulling van de rol van de beleidsactoren, verschilt sterk in de verschillende landen.

Bij de bepaling van het beleid worden de overheden geconfronteerd met verschillende contextuele kenmerken. Er zijn grote onderscheiden waarneembaar met betrekking tot de bevolkingsdichtheid en oppervlakte. Ook wegdichtheid, weglengte en geografie verschilt. Het voertuigbestand en het aantal voertuigkilometers per inwoner zijn meer genivelleerd.

De bespreking van deze factoren leidt tot de conclusie dat, ondanks een gelijklopend uitgangspunt van het beleid, er merkbare verschillen waar te nemen zijn in de rest van de onderzochte kenmerken. Voor de context, de rol en de organisatie van de actoren en de inrichting van het beleid geldt dat deze verschillend zijn in de onderscheiden landen. De eerste bemerking die na het eerste hoofdstuk geplaatst wordt, is dat de onderzochte elementen wel een invloed zullen hebben op de maatregelen. Echter deze verschillen zijn geen doorslaggevende factoren in het al dan niet succesvol voeren van een beleid ter reductie van het aantal verkeersdoden. Er is verder onderzoek naar andere mogelijke relevante factoren nodig.

2. MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

1. Inleiding.

Na een schets van de setting waarin de beleidsmakers moeten opereren, de beschrijving van de actoren en het beleid volgt nu een literatuurstudie van de maatregelen die de best presterende landen hanteren. Omdat gebleken is dat de vorige besproken factoren de nationale verschillen aangaande het aantal verkeersdoden niet uitputtend kunnen verklaren, wordt verder gezocht naar een mogelijke verklaring van de discrepantie. Het is niet dus het opzet van deze studie diepgaand in te gaan op de onderscheiden acties. De beschrijving van de maatregelen moet enkel toelaten een vergelijking te trekken tussen de concrete aanpak op het veld van de best presterende landen en de Vlaamse situatie. Onder deze vooronderstelling worden enkel de meest essentiële maatregelen die elk land heeft doorgevoerd, op basis van het opgestelde verkeersveiligheidsplan, besproken. Zo wordt het mogelijk, indien deze aanwezig zijn, de gemeenschappelijke kenmerken en aspecten van het handhavingsbeleid in deze onderzochte landen duidelijk in kaart te brengen. Indien uit de studie blijkt dat er significante verschillen in aanpak zijn tussen de bestudeerde landen, kan dit een gedeeltelijke verklaring van de discrepantie tussen de onderzochte landen betekenen. Wanneer echter uit de studie naar voren komt dat de verschillende maatregelen coherent zijn in de best presterende landen zowel als in België, moet verder gezocht worden naar mogelijke oorzaken van de verschillende uitkomsten van het verkeersveiligheidsbeleid. In dat geval moet de zoektocht naar de elementen, die ervoor zorgen dat niet dezelfde resultaten bereikt worden in de strijd voor de voorkoming van ongevalslachtoffers, gecontinueerd worden.

De navolgende paragraaf bespreekt de methodologie van het literatuuronderzoek, terwijl de derde paragraaf de aanpak van de landen weergeeft bij het weerhouden van de maatregelen. In de vierde paragraaf komt de eigenlijke bespreking van de maatregelen aan bod. Er wordt aandacht besteed aan gordeldracht, snelheid, alcohol, drugs en fiscale maatregelen. De laatste paragraaf vermeldt de conclusie aangaande de vergelijking van de maatregelen en wat dit inhoudt voor het bepalen van het succes van de landen.

2. Methodologie.

Om een algemeen overzicht op te stellen van de huidige stand van zaken betreffende het handhavingsbeleid in België en in de best presterende landen op dit gebied, wordt gebruik gemaakt van onderzoeken in de huidige literatuur beschikbaar zijn.

Op basis van verschillende studies, doorgevoerd aan verscheidene binnen- en buitenlandse onderzoeksinstituten, wordt een inleidende schets gegeven van de maatregelen die in de best presterende landen zijn doorgevoerd en die het meest gunstige effect hebben op het rijgedrag van de bestuurders. Daarvan kan worden aangenomen dat ze op een positieve manier bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Concreet betekent dit dat er in de relevante literatuur gezocht wordt naar de meest effectieve maatregelen die in de best presterende landen werden ondernomen. Op basis hiervan wordt een korte inventaris opgemaakt van de belangrijkste maatregelen en hun resultaten in de best presterende landen. Vervolgens wordt de informatie gesynthetiseerd. De beschrijving van de maatregels wordt niet enkel beperkt tot de bestaande snelheidsreglementeringen en opgelegde alcoholimieten. Er wordt tevens gekeken naar de wettelijke verplichtingen van veiligheidsmaatregelen in voertuigen en naar fiscale maatregelen om veilige voertuigen te stimuleren.

Het onderzoek gaat niet zover kosten-baten analyses van alle besproken maatregelen weer te geven. Het heeft bovendien niet de intentie een omvattend overzicht te creëren van de bestaande maatregelen die mogelijk geïmplementeerd kunnen worden. Hiervoor zijn verdere studies noodzakelijk die de precieze effectiviteit en efficiëntie van de beschreven maatregels afzonderlijk en concreet analyseren in een Vlaamse context.

3. Selectiemethode van de maatregelen.

In hun beleid tekenen de overheden hun doelen en de algemene lijnen van de te nemen maatregelen uit. Onvermijdelijk leidt dit tot keuzes aangaande de implementatie van de maatregelen, omdat de regeringen beschikken over beperkte middelen. Het is evident dat de autoriteiten opteren voor de maatregelen die de beste resultaten bereiken tegen de laagste kost. De koplopers van het verkeersveiligheidsbeleid hebben daarom door middel van fundamentele wetenschappelijke studies onderzocht welke maatregelen theoretisch het meeste effect zouden hebben, volgens onder meer hun specifieke contextuele verkeersveiligheidskenmerken. Bij hun selectie uit het hele arsenaal van mogelijke maatregels zijn de beste alternatieven weerhouden op basis van grondige verkeersstudies en kosten-baten analyses. Vervolgens zijn deze via pilootprojecten uitgetest op hun werking in een realistische setting. Na onderzoek van de resultaten en goedkeuring van het beleid worden ze uiteindelijk geïmplementeerd.

De regeringen die in een later stadium hun verkeersveiligheidsbeleid ontwikkelden, kunnen voordeel uit halen uit de ervaring van de landen die hen zijn voorgedaan.

Op dit moment bezitten de overheden die beginnen met de uitwerking van hun verkeersveiligheidsbeleid een opportuniteit, daar zij de vruchten kunnen plukken van de reeds geleverde inspanningen van de eerste landen. Daar er reeds baanbrekend onderzoek is uitgevoerd naar de situatie waaronder de maatregelen effectief zijn, betekent dit ook voor de Belgische Overheid een besparing van een grote kostenpost. Het is raadzaam om over de grenzen te kijken en gebruik te maken van de reeds bereikte resultaten. Na de selectie van een aantal mogelijkheden, laat feit dat deze maatregelen in verschillende landen een positief effect bewerkstelligen vermoeden dat er grote kans is dat ze ook in Vlaanderen deze bijdrage zouden kunnen leveren. Een grondige studie van de genomen maatregelen en de mogelijkheid deze te transponeren in een Vlaamse situatie blijft evenwel aangewezen. Door middel van een aantal pilootprojecten, blijkt al snel de nuttigheid van de onderzochte maatregelen in de eigen situatie. Ook wat betreft de opzet van pilootprojecten en evaluatie ervan kan gebruik gemaakt worden van de ervaring van de landen die deze eerder hebben uitgevoerd.

4. Bespreking van de maatregelen.

Nu volgt de eigenlijke bespreking van de maatregelen die in verband met de concrete plannen door de besproken landen zijn doorgevoerd. Deze worden vergeleken met de maatregelen in België om uit te vinden of er sprake is van dezelfde strategie.

4.1. Gordelgebruik en kindersitje.

4.1.1. Opgelegde maatregel.

Tabel 8: Overzicht wetgeving kindersitje en gordelgebruik.

Land	Verplichting kindersitje	Leeftijd	Verplichting Gordel voor en achter	Jaar van invoering gordel voorin in de wagen	Jaar van invoering gordel achterin de wagen
Zweden	Ja	7	Ja	1975	1986
Groot Brittannië	Ja	12	Ja	1983	1989
Nederland	Ja	12	Ja	1975	1992
Finland	Ja	12	Ja		
België	Ja	12	Ja	1975	

Gordeldracht is een belangrijke maatregel die gemakkelijk implementeerbaar is. Het is in de meeste voertuigen als standaardapparaat geïnstalleerd.

Recent onderzoek suggereert dat het fataliteitsrisico met 60% gereduceerd kan worden door het dragen van een gordel¹⁴. Sinds de kosten van installatie van de gordel reeds in de aankoopprijs verwerkt zijn, zijn de voordelen van het dragen door meerdere inzittenden voor de hand liggend.

In alle onderzochte landen bestaat er de verplichting van het gebruik van een kinderzitje. In Zweden is voor kinderen onder 7 jaar een kinderzitje verplicht, in Nederland tot 12 jaar voor en achter in de auto. Ook in Finland moeten kinderen onder 12 jaar gebruik maken van een verplicht kinderzitje of van aangepaste gordels. Zowel in Nederland, Zweden, Finland is, zoals in de andere bestudeerde landen, gordelgebruik altijd en overal verplicht. Voor kinderen vanaf 12 jaar en volwassenen geldt dus dat ze de gordel moeten gebruiken op alle plaatsen in de auto. Ook voor België geldt dezelfde wetgeving. Er is een dwingende wetgeving voorhanden voor de gordeldracht voor en achterin en het gebruik van een kinderzitje tot 12 jaar.

Tabel 9: Vergelijking van de gordeldracht in de geselecteerde OECD landen – 2001.

Land	Gordeldracht op landelijke wegen (%)	Gordeldracht in de stad (%)	Gordeldracht op autosnelwegen (%)	Voorin	Achterin
Oostenrijk	67	72	74		
België				57 – 66*	51
Denemarken	73	86	88		
Finland	78	92		90	
Duitsland	92	95	98		
Groot Brittannië	88	93		91	79
Nederland (2000)	74	86	87		
Zweden (2000)				90	70

Bron: OECD, Transport Division, *Trends in road fatalities in OECD member countries*, RTR programme, IRTAD, 2001; Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, *Verslag van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité*, Brussel, 2002, p 10; BIVV, *onderzoek uitgevoerd in het kader van de campagne, Klik ze vast. Altijd*, BIVV, Brussel, 2001. Persmededeling Isabelle Durant, 13 maart 2001, *Voorstelling van de campagne: klik ze vast, altijd*, 2001.

*Voor de Belgische cijfers vermeldt de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid een percentage van 57 en het BIVV 66 %. De discrepantie tussen de cijfers is waarschijnlijk te wijten aan de verschillende onderzoeksmethode.

In 2000 droeg in Zweden 90% van de bestuurders en 92% van de passagiers vooraan een gordel. In Finland en Groot Brittannië gebeurt dat ook in 90 % van de gevallen. Achteraan is het percentage personen dat de gordel draagt lager.

¹⁴ SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 63.

Desalniettemin is er nog steeds minstens 70 % van de inwoners van de best presterende landen die zich de moeite neemt om zich ook achterin vast te klikken.

In Denemarken toont een nationale studie over de gordeldracht gehouden in 2001 dat er een stijging in gordelgebruik heeft plaatsgevonden van 80% naar 84%. Het onderzoek werd gehouden een maand na de lancering van een nationale campagne ter promotie van de gordeldracht. De campagne werd begeleid door verhoogde handhaving.

Wat betreft de Belgische situatie is vastgesteld dat in België slechts 66% van de bestuurders het nodig vindt zijn gordel te dragen¹⁵. Voor de gordeldracht bij passagiers ligt dit cijfer nog veel lager. De Belgische handhavingdiensten maken van de controle van gordeldracht geen prioriteit en voeren het ook niet stelselmatig door.

4.1.2. Conclusie.

Op het gebied van gordeldracht voeren de best presterende landen een gelijkaardig beleid door het verplichten van de gordel en het kindersitje voor kinderen onder de 12 jaar. Op deze manier wordt voorkomen dat bij een collision de inzittenden uit de auto worden geslingerd. Dit levert een aanzienlijke bijdrage tot een verhoogde veiligheid. Het feit dat alle landen een eensgezind beleid voeren wil zeggen dat er overeenstemming bestaat dat de maatregelen afdoend zijn.

België heeft dezelfde wetgeving als in de andere besproken landen. Toch blijkt er een afwijking in de opvolging van de wetgeving door de verkeersdeelnemers te bestaan.

4.2. Snelheidshandhaving.

4.2.1. Opgelegde snelheidslimieten.

Snelheid is een andere belangrijke component van het verkeershandhavingsbeleid van de geselecteerde landen. Gemiddeld vinden er 4% minder ongevallen plaats te wijten aan snelheid bij een daling van de gemiddelde snelheid van een kilometer per uur¹⁶. Geconfronteerd met deze resultaten van de vermelde studies, hebben verschillende regeringen ertoe besloten hun maximale snelheden op hun wegen te verlagen of aan te passen. De tabel geeft een greep uit de resultaten die hierdoor bereikt zijn.

Zo toont ze onder meer aan dat de in 1989 doorgevoerde snelheidsreductie in Zweden van 110 km/u naar 90 km/u een gemiddelde snelheidsvermindering van 14,4 km/u met zich

¹⁵ BIVV, *onderzoek uitgevoerd in het kader van de campagne, Klik ze vast. Altijd*, BIVV, Brussel, 2001. Persmededeling Isabelle Durant, 13 maart 2001, *Voorstelling van de campagne: klik ze vast, altijd*, 2001; Vesentini L., Cuyvers R., *Gordeldracht: literatuurstudie over de determinanten van het gordelgebruik en mogelijke interventies*, Diepenbeek 2002, RA-2003-12.

¹⁶ Rune E., *Cost-benefit analysis of police enforcement*, Norwegian Institute of Transport Economics, Oslo, 2001, p 69.

meebracht wat resulteerde in een reductie van 21 % van de dodelijke ongevallen op deze wegen.

Tabel 10: Het effect van de verandering van de snelheidslimieten op het aantal dodelijke ongevallen.

Year	Land	Limiet van... → naar...	Gemiddelde vermindering van snelheid	Vermindering van het aantal dodelijke ongevallen
1985	Zwitserland	130 km/h → 120 km/h	5 km/h	-12 %
1985	Zwitserland	100 km/h → 80 km/h	10 km/h	-6 %
1985	Denemarken	60 km/h → 50 km/h	3-4 km/h	-24 %
1989	Zweden	110km/h → 90 km/h	14,4 km/h	-21 %

Bron: European Transport Safety Council, *Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed*, ETSC, Brussel, 1995.

Er zijn twee manieren waarop de snelheidslimieten door de onderzochte landen bepaald worden. De eerste optie voor het bepalen van de snelheidslimieten gebeurt volgens de indeling van de wegcategorie. Naargelang de categorisering van de wegen gelden dezelfde maximale snelheden. Op deze manier wordt onder meer in Nederland de snelheid vastgelegd gaande van 30 tot 120 km/u. In Groot-Brittannië varieert de maximale snelheid van 48 km/u in de bebouwde kom tot 112 km/u op tweebaanswegen en autosnelwegen. Deze limieten gelden altijd, tenzij een verkeersbord een andere snelheid aanduidt, er werken bezig zijn of een ongeval gebeurd is. Denemarken en Finland bepalen ook op deze manier de maximale snelheden. Deze variëren van 30 tot 120 km/u. Ze delen de opvatting dat binnen de bebouwde kom maximaal 50 km/u mag. Echter, waar de weg gedeeld wordt met voetgangers, vb. schoolomgevingen, is slechts 30 km/u toegelaten. Voor België tonen de gehanteerde snelheidslimieten hetzelfde beeld. Binnen de bebouwde kom wordt een limiet van 50km/u opgelegd, terwijl in kwetsbare gebieden gebruik wordt gemaakt van de 30km/u limiet. Dit is volledig conform het gemiddelde van de onderzochte landen. Ook wat betreft de gebieden buiten de bebouwde kom en op de autosnelwegen vallen geen onregelmatigheden met de andere onderzochte landen te bespeuren.

De andere manier van snelheidsbepaling gaat uit van de mogelijkheden van de verkeersdeelnemer. Zweden is hier een voorbeeld en voortrekker van. De basisparameter voor de constructie van het wegsysteem is de hoeveelheid biomechanische energie die een

menselijk lichaam kan verdragen zonder een zware of fatale verwonding op te lopen. Dit houdt in dat het uitgangspunt voor het bepalen van de maximale toegelaten snelheid op de wegen aangepast is aan de concrete inrichting van de weg. De relatie tussen de kans op een dodelijke verwonding en de snelheid wordt bestudeerd om de maximumsnelheid te bepalen. Namelijk, de probabilliteit van een dodelijke afloop bij een botsing tussen een voetganger en een gemotoriseerde verkeersdeelnemer stijgt zeer snel wanneer de snelheid bij impact boven dertig kilometer per uur stijgt. Daarvoor moet de maximale snelheid 30 km/u zijn in gebieden waar voetgangers de weg oversteken. De corresponderende kritische snelheid is 50 kilometer per uur waar het een zijdelingse botsing tussen twee voertuigen betreft, en 70 km/h bij de frontale collisies tussen twee voertuigen bij gordeldracht. De hoofdimplicatie van deze strategie in relatie tot de snelheidswetgeving kan als volgt worden samengevat. Een dringt zich een herclassificatie van de wegen op volgens de bovenvermelde visie waarbij de maximale snelheden aan dit principe worden aangepast. Dit betekent dat in de bebouwde kom in beginsel de maximale toegelaten snelheid 50km/h bedraagt, met in verschillende voetgangersgebieden een maximum van 30km/h. Buiten de bebouwde kom worden de wegen aangepast. De wegen zonder middenberm hebben een maximale opgelegde snelheid van 70 km/h., op wegen met een middenberm mag er tot 110km/u gereden worden. De infrastructuur bepaalt dus de snelheid waarmee er gereden mag worden.

Tabel 11: Maximale toegelaten snelheid naargelang het type van weg.

Land	Binnen de bebouwde kom (Max km/h)	Buiten de bebouwde kom (Max km/h)	Autosnelwegen (Max km/h)
Nederland	30-50	80	100-120
Denemarken	30-50	80	110
Zweden	50	70-90	110
Groot Brittannië	48	96-112	112
Finland	50	80-100	100-120
België	30-50	70-90	120

Bron: SWOV, kennisbank: <http://SWOV.nl/kennisbank/index.htm>; Zaidel D.M., *Enforcement needs on European roads*, The ESCAPE project, deliverable 1(WP1), Technical Research Centre of Finland, 2002, p 32; EC, *Witboek: het Europese vervoersbeleid tot het Jaar 2010: tijd om te kiezen*, . COM/2001/370, Brussel, p 79.

Verder kan er binnen beide systemen aanpassingen gemaakt worden naargelang de wegcondities en de seizoenen. In slechte weerscondities vb. Moet de bestuurder zijn snelheid minderen. Zo mag in Finland de bestuurder binnen de gestelde grenzen zo snel

dat hij altijd de controle houdt over het voertuig. Hij moet, indien noodzakelijk, steeds kunnen stoppen binnen de afstand waar hij duidelijk door de anderen gezien kan worden. Ook worden de snelheidslimieten van Denemarken, Finland en Zweden aangepast naargelang de wegconditie, het landgebruik en het seizoen en lading van het voertuig.

Een blik op het resultaat van de wetgeving in België leidt tot de volgende vaststellingen betreffende de opvolging van deze snelheidslimieten. Ze worden massaal met de voeten getreden, met uitzondering van het 70 km/uur en 90km/uur regime. Bij het regime waar de opgelegde snelheid 30 km/u is, blijkt dat 40.8% van de gecontroleerde voertuigen de snelheidslimiet overtreden, met een gemiddelde snelheid van 37.9 km/u. Dit maakt de reikwijdte van het probleem duidelijk. De snelheid van 30 km/u is ingesteld ter bescherming van kwetsbare gebieden. Het feit dat in deze regio's massaal snelheidsovertredingen begaan worden, kan duiden op een laag bewustzijn van de reden waarom deze limiet is ingesteld. De betere resultaten in de twee genoemde categorieën hebben te maken met de verkeersdrukke. Enkel door congestie is het de bestuurder feitelijk onmogelijk sneller te rijden en wordt de snelheid gereduceerd. Het verminderen van congestie op Vlaamse wegen zal dus naar alle waarschijnlijkheid nefaste gevolgen hebben voor de gehanteerde snelheid.

Tabel 12: Overzicht van de verdeling van snelheidsovertredingen over het type weg in Vlaanderen.

Snelheidsregime	Gemiddelde snelheid	% zware overtredingen
30	37.9	40.8
50	48.5	26.4
70	60.6	5.3
90	67.5	1.8
120	118.5	16.9

Bron: BIVV, *Activiteitenverslag 2001*, BIVV, Brussel, 2002, p 29.

4.2.2. Conclusie.

Er zijn verschillende methodes wat betreft de vaststelling van de wettelijke snelheidslimieten. Sommige landen prefereren vaste limieten, andere verkiezen een limiet aangepast aan de menselijke tolerantie. Toch blijkt uit de gehanteerde limieten dat de uiteindelijke resultaten van beide methoden grotendeels hetzelfde zijn. De tabel toont duidelijk een conformiteit aangaande de gehanteerde snelheidslimieten aan ongeacht de achterliggende redenering door het instellen van de bepaalde limieten.

Binnen de bebouwde kom is de maximale toegelaten snelheid 50 km/u waarbij er een stijgende trend is naar het verlagen tot 30 km/u voor onbeschermd plaatsen zoals scholen en woongebieden. Buiten de bebouwde kom varieert de snelheid tussen 70 en 90

km/u en op de autosnelwegen wordt een marge van 100 tot 120 km/u gehanteerd. Deze cijfers zijn voor ongeveer heel Europa hetzelfde. De vergelijking van de opgelegde snelheidslimieten met de best presterende landen laat toe de conclusie te trekken dat de limieten in België niet wezenlijk verschillen met deze van de andere onderzochte landen.

4.3. Alcohol.

4.3.1. Opgelegde promillegrenzen.

Alcohol is een andere belangrijke factor binnen het verkeersveiligheidsbeleid van de best presterende landen, zoals blijkt uit de beleidsdoelen. Het is algemeen aanvaard dat drinken en rijden niet samen gaan. In de onderzochte landen variëren de opgelegde promille grenzen van 0,2 tot 0,8 promille. Hoewel dit op het eerste zicht een groot onderscheid zou kunnen lijken, geldt in alle landen dat bestuurders die meer dan 3 glazen bier op hebben de maximale grens overschrijden. Hieruit blijkt dat in alle landen de gestelde grenzen relatief streng zijn. Het Road Safety Programme van Finland vermeldt dat een persoon die twee kleine flesjes bier nuttigt met een gemiddeld alcoholgehalte of acht centiliter sterke drank drinkt, de limiet van 0.5 promille alcohol in zijn bloed overschrijdt en als gevolg hiervan in een aantal landen niet meer achter het stuur mag kruipen.

Tabel 13: Overzicht promillegrenzen in de besproken Europese landen.

Land	Eerste promillegrenzen		huidige promillegrenzen	
	Jaar	bloed g/l	Jaar	bloed g/l
België	1975	0,8	1994	0,5
Denemarken	1976	0,8	1998	0,5
Engeland	1967	0,8		0,8
Finland	1977	0,5		0,5
Nederland	1974	0,5		0,5
Zweden	1941	0,8	1990	0,2

Bron: Behrensdoeff I., "Medicinal and illegal drugs among Danish Drivers", Danish Transport Research Institute, Lyngby, 2001, report 3., p 71.

De legale bloedalcohol limiet in Engeland is vastgesteld op 0,8 promille, een limiet die door de meerderheid van de mensen geaccepteerd wordt. Zweden daarentegen hanteert een zeer strikte wetgeving rond rijden onder invloed. De legale bloedalcoholconcentratie bedraagt 0,2 promille. Ook hier is er een wijdverbreide acceptatie van de zware straffen.

Nederland, Denemarken en Finland hanteren met de 0.5 promille limiet een limiet ertussenin. Momenteel zijn er besprekingen aan de gang om de wettelijke BAC limiet te verlagen voor chauffeurs met een beginnerrijbewijs naar 0,2 promille. In Denemarken is in

1998 de legale BAC verlaagd tot 0,5 promille. Door middel van interviews hebben wetenschappers ontdekt dat de proportie van bestuurders die niet drinken verhoogd is van 71 % naar 80%¹⁷. Zelf duiden de bestuurders op de verlaging van de limiet als de voornaamste reden van de verandering van hun gedrag met betrekking tot het gebruik van alcohol in associatie met het besturen van een motorvoertuig. Hoewel de verlaging van de limiet een gedragsverandering kan beïnvloeden, wijzen verschillende studies op het belang van het vervullen van de randvoorwaarden die effectieve handhaving toelaten¹⁸.

De gehanteerde alcohol limiet is in België dezelfde als in de meeste onderzochte best presterende landen en is vastgesteld op 0.5 promille. Indien dit vergeleken wordt met de figuur van de alcohollimieten wordt vastgesteld dat België zich hiermee niet onderscheidt van de landen die wel goede resultaten hebben bij hun strijd tegen het vallen van slachtoffers op hun wegen.

De resultaten van een studie naar de opvolging van de alcoholwetgeving tonen aan dat 8,4 % van de gecontroleerde bestuurders in België onder invloed waren in 1999¹⁹. De controles werden gedaan gedurende de eindejaarsperiode en worden 6 weken op voorhand grootschalig aangekondigd. Deze eindejaarsacties vinden reeds gedurende enige jaren plaats, zodat het verrassingseffect wegvalt. Iedere bestuurder weet dat tijdens de eindejaarsperiode er een grotere kans bestaat op het onderworpen worden aan een alcoholcontrole. Een gelijkaardige vaststelling werd gedaan in 1998 toen een eerste meting werd gehouden in het kader van de BOB campagne. Toen waren 8,9 % van de bestuurders onder invloed. De resultaten van de BOB campagne van het jaar 2000 tonen aan dat 7,7 % van de bestuurders positief testte²⁰. Het jaar erna, in 2001, was dit 7,2%, terwijl de voorspellingen met betrekking tot de cijfers voor 2002 zelfs een stijging inhouden. Er is dus aan het gedrag nog niet veel veranderd ondanks het voeren van verschillende gerichte campagnes waaraan veel ruchtbaarheid gegeven is.

Meer zelfs, het laatste jaar wordt een lichte stijging voor inbreuken op alcoholgebruik in het verkeer in België verwacht.

¹⁷ Behrendorff I., "*Medicinal and illegal drugs among Danish Drivers*", Danish Transport Research Institute, Lyngby, 2001, report 3., p 71.

¹⁸ Uit de studies komt onder meer naar voren dat er een duidelijke correlatie bestaat tussen het gedrag en de objectieve pakkans: Tapani M, Zaidel D.M., *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*, The ESCAPE project, RO-98-RS.3047, Technical Research Centre of Finland, 2002, p 26, 41, 42; SARTRE, *SARTRE 2: The attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998.; SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 50-54.

¹⁹ BIVV, *Activiteitenverslag 2001*, BIVV, Brussel, 2002, p 29.

²⁰ Persmededeling BIVV, *Resultaten van de eindejaarscontroles tegen rijden onder invloed 2001-2002*, BIVV, Brussel, 18 januari 2002.

4.3.2. Conclusie.

Uit de tabel komt duidelijk naar voren dat het beleid van de landen met betrekking tot het legale BAC-gehalte niet eenvormig is. De legale BAC varieert van 0,2 (Zweden) tot 0,8 promille (Groot-Brittannië). Deze conclusie moet genuanceerd worden omdat het maximale toegelaten promille gehalte streng is en omdat er een algemene tendens is naar het instellen van de 0.5 promille grens. In verschillende landen bespreekt men namelijk het voorstel van de verlaging van de legale BAC van 0,5 naar 0,2 voor beginnende bestuurders. Verder is er sprake in verschillende landen om de grens onder bepaalde omstandigheden verder te verlagen. Er is wel degelijk een duidelijke internationale tendens waarneembaar die duidt op de verlaging van het maximale toegestane gehalte.

4.4. Drugs.

4.4.1. Opgelegde limiet.

Het drugprobleem op de wegen is een van de nieuwe problemen waar de overheden mee geconfronteerd worden. Tot nog toe is er naar het effect van drugs op het rijgedrag er niet veel onderzoek verricht. In onder meer Denemarken zijn er recentelijk een aantal studies afgerond waarvan de resultaten nog niet vrijgegeven zijn. De algemene verwachting is dat drugs, net zoals alcohol, een negatieve invloed op het rijgedrag hebben en dat om deze reden rijden onder invloed ervan ontmoedigd moet worden. In 1998 heeft Behrendorff²¹ een rapport gepubliceerd, gebaseerd op internationaal onderzoek dat aantoont dat het gebruik van medicatie en illegale drugs inderdaad een negatieve weerslag heeft op het rijvermogen van de geïntoxiceerde bestuurder. Totdat er fundamenteel onderzoek verricht is naar de invloed van het gebruik van drugs op het rijgedrag, wordt ervan uitgegaan dat deze invloed negatief zal zijn en dat het gedrag zo veel mogelijk moet tegengegaan worden.

In het merendeel van de landen is er een algemeen verbod op het gebruik van drugs. Het logische gevolg van het verbod is dat rijden onder invloed van drugs niet toegelaten is en dat bij vaststelling ervan politieel optreden vereist is. Desondanks zijn er in een aantal landen wetsvoorstellen ingediend voor een wettelijke basis van controle door de politie. Er wordt een volledig verbod op het gebruik van illegale drugs achter het stuur duidelijk in de wetgeving opgenomen.

In feite is door het bestaan van het algemene verbod specifieke wetgeving overbodig. Echter, de versoepeling van de wetgeving in een aantal landen, waaronder België en het stijgende gebruik van partydrugs door jongeren noopt de overheid ertoe aangepaste

²¹ Behrendorff I., *Medicinal and illegal drugs among Danish drivers*, Danish Transport Research Centre, Lyngby, 2001, report 3.

wetgeving in het leven te roepen. De tweede hoofdreden dat er behoefte aan een duidelijke regeling bestaat, komt tot uiting door de onmacht van de politiediensten om bij verkeerscontroles op te treden. Wegens de rechten van de verdediging van de verdachte is het niet evident dat de politie zonder enige aanwijzing van druggebruik controles hiernaar mag uitvoeren. Ook bij de vaststelling van druggebruik door middel van een controle met een eigenlijk ander doel vb. een alcoholcontrole rijzen een aantal problemen, die om een duidelijk wetgevend kader vragen.

Wat betreft het beleid aangaande het gebruik van medicatie is er verdere studie nodig om een wetenschappelijk onderbouwde handhavinggrond te verkrijgen. Het probleem is ook genuanceerder daar een algemeen verbod op medicijnen onmogelijk is. Per soort van medicatie moet de vraag gesteld worden in hoeverre het gebruik ervan in het verkeer gedoogd kan worden.

In België is de recent de wetgeving versoepeld met betrekking tot soft drugs. Hoewel het wettelijke verbod tot op heden gehandhaafd blijft, is er een gedoogbeleid ingesteld dat onder strenge omstandigheden soft drug gebruik toelaat. Hier is niet onder begrepen de toelating om onder invloed van deze drugs te rijden. Integendeel, in de wet op het politieambt zijn samen met alcohol ook bepalingen opgenomen om het handhavingsbeleid met betrekking tot drugs te organiseren.

4.4.2. Conclusie.

Het beleid betreffende de aanpak van bestuurders die onder invloed van drugs achter het stuur kruipen staat nog maar in de kinderschoenen. De resultaten van wetenschappelijk onderzoek naar de werking van drugs en medicijnen in het verkeer moeten de overheden leiden bij de bepaling in welke mate het gebruik ervan getolereerd kan worden. Er is nood aan specifieke maatregelen om een overzichtelijke situatie te creëren betreffende deze problematiek. Deze roep wordt nog duidelijker indien de overheden overgaan tot versoepeling van hun drugbeleid, zoals onder meer in Nederland en België het geval is. In dit overzicht staan drugs vermeld om een omvattend overzicht te geven van de huidige problematiek waar het beleid mee te kampen heeft. Er wordt verwacht dat in de komende tijd deze kwestie steeds duidelijker naar voren komt op de beleidsagenda. Dit is in ieder geval zo in België waar de vraag naar een duidelijk algemeen drugbeleid begeleid wordt door een duidelijke wettelijke regeling met betrekking tot het verkeer.

4.5. Financiële prikkels.

4.5.1. Genomen maatregelen.

In een aantal van de best presterende landen wordt gewerkt met fiscale voordelen bij verkeersveilig gedrag. De bedoeling van het verlenen van fiscale voordelen is om

verantwoordelijke bestuurders een bijkomende prikkel te geven hun positief gedrag te handhaven en anderen ertoe aanzetten ook dit gedrag over te nemen. In plaats van bestraffing bij ongewenst gedrag, wordt gewerkt met een beloning van gedrag dat aangemoedigd wordt door de overheden. Ook voor deze maatregel geldt de bemerking die bij het drugsbeleid naar voren is geschoven. Deze aanpak vraagt verder onderzoek om een wetenschappelijke onderbouwing te verkrijgen voor de implementatie. Desalniettemin wordt er reeds in een aantal goed presterende landen gebruik gemaakt van verscheidene initiatieven die de bestuurders belonen. Er is echter geen eenvormig beleid aangaande het toekennen van beloningen bij conform gedrag aanwijsbaar. Er volgt nu een aantal doorgevoerde maatregelen in deze besproken landen.

In Engeland kunnen nieuwe bestuurders zich inschrijven voor extra rijtrainingen die ze kunnen voorleggen aan de verzekeringsmaatschappijen. Deze geven recht op kortingen op de verzekeringspremies. Op deze manier wordt het wagengebruik goedkoper en ontvangt de eigenaar van een motorvoertuig een bijkomende prikkel om zich te verzekeren.

In Nederland zijn een aantal maatregelen in de wagen vrijgesteld van de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) zoals de routeplanner en de zijairbags²². Door het goedkoper maken van deze maatregelen wordt het gebruik van de apparaten bevorderd, hetgeen leidt tot een veiligere omgeving in de wagen. Bovendien zal in 2004 niet meer het bezit maar het gebruik van een personenwagen belast worden, met als doel het bevorderen van het gebruik van andere vervoersmodaliteiten. Met name het gebruik van het openbaar vervoer ontvangt zo een prikkel om als alternatief van de wagen gebruikt te worden.

In Finland zijn er hoge belastingen op de aankoop van een personenwagen en op brandstof. Daarnaast steunt de regering financieel het openbaar vervoer, teneinde de bevolking ertoe aan te sporen er meer gebruik van te maken. Bepaalde veiligheidsuitrustingen in wagens b.v. ABS leidt tot verlaging van de verzekeringskosten.

In Denemarken leidt de aankoop van een wagen met een ABS systeem eveneens tot een belastingvermindering.

België onderzoekt de mogelijkheden om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. De implementatie van plaatselijke projecten wordt geëvolueerd en bij bevredigende resultaten overgenomen door andere plaatselijke projecten. Er is nog geen concreet plan voor het hanteren van een belastingverlaging of voor het gebruik van de verzekeringspremie om de mensen tot veiliger gedrag aan te moedigen.

²² BIVV

4.5.2. Conclusie.

Het gebruik van financiële prikkels zou een alternatief kunnen zijn om het gedrag in het verkeer veiliger te maken. Er zijn hieromtrent reeds een aantal maatregelen in de best presterende landen ingevoerd. Deze gebeuren echter ad hoc en er is geen gemeenschappelijke onderliggende visie aan ten grondslag. Het is wachten op de resultaten van het wetenschappelijk onderzoek naar het nut en de werking van het uitdelen van beloningen om maatregelen in het beleid op te nemen. Desalniettemin is het aangewezen deze mogelijkheid in het achterhoofd te houden om, indien onderzoek het nut van deze methode onweerlegbaar aantoont, dadelijk een aantal maatregelen in overweging te kunnen nemen voor een mogelijke invoering in het verkeersveiligheidsbeleid.

5. Vergelijking van het succes van de maatregelen in de context van de onderscheiden situatie van de onderzochte landen.

Wanneer een blik geworpen op het succes van de in de best presterende landen doorgevoerde maatregelen met betrekking tot de verschillende situationele context, is de gevolgtrekking voor de hand liggend dat de setting zeker een invloed op de effectiviteit van bepaalde maatregelen uitoefent.

De lokale condities van de besproken landen zijn onderling zeer verschillend zoals voordien aangetoond. Dus hier is de rol van de situationele context in het bereiken van enig resultaat door het gebruik van de maatregel van even groot belang als met betrekking tot de Belgische context. Toch slagen deze landen erin om ondanks de verschillen waar ze mee geconfronteerd zijn, met behulp van ongeveer hetzelfde maatregelenpakket goede resultaten te boeken.

Er zijn bovendien ook een paar landen die onder ongeveer dezelfde omstandigheden als de Belgische overheid moeten werken. Zo is bijvoorbeeld de geografische setting van Nederland en België voor de verkeersomstandigheden grotendeels dezelfde. Het ligt voor de hand dat de doorgevoerde succesvolle maatregelen in deze landen die gelijkenissen vertonen met de Belgische omgeving dan een toch een degelijk resultaat moeten bereiken in de gelijkaardige Belgische setting. De cijfergegevens tonen aan dat deze assumptie niet opgaat.

Zelfs de maatregelen die door de verschillende landen weerhouden zijn als een effectieve bijdrage tot een verhoging van de verkeersveiligheid, blijken in een Vlaamse setting lang niet zo doeltreffend te werken.

Er is aangetoond dat enkel de demografische en infrastructurele setting niet van decisief belang kan zijn voor de verschillen in effectiviteit van de maatregelen in ons land ten opzichte van de best presterende landen. Het is weliswaar zo dat de voorgegeven

condities waaronder gewerkt moet worden een invloed uitoefenen, doch dat de waarde van deze inwerking de effectiviteit van de maatregels niet op een ingrijpende manier aantast.

Nu wordt eerstvolgend nagegaan of de wisselwerking tussen de maatregelen en de gegeven situatie waarin de landen hun beleid moeten voeren niet van dergelijke aard is dat dit een voldoende reden vormt om de discrepantie van het ongevallencijfers en de reductie ervan te verklaren.

6. Conclusie.

Er wordt geconcludeerd dat er met betrekking tot de concrete invulling van de maatregelen, er verschillen optreden in het beleid van de best presterende landen. Dit geldt niet voor de verplichting van het gordelgebruik en het kindersitje waar de wetgeving in de verschillende landen conform is. Bij de bepaling van de snelheidslimieten en de alcoholwetgeving echter, worden wel een aantal verschillen vastgesteld. Doch, deze onderlinge verschillen in de maatregelen zijn verwaarloosbaar voor de resultaten die ze boeken. In de meeste landen zijn de hoofdmaatregelen gelijklopend, met een verschillende accentuering of uitwerking. Bijvoorbeeld, hoewel er een verschillend uitgangspunt gehanteerd wordt aangaande de inrichting van de maximum snelheid op de verschillende types van wegen, zijn de uiteindelijke opgelegde snelheidslimieten grotendeels gelijklopende in alle besproken landen.

Verder valt het valt op dat de door de Belgische overheid geïmplementeerde maatregelen conform zijn met deze die door de best presterende landen afgekondigd zijn. Bij analyse van de beleidsplannen van de Vlaamse regering zijn ook de volgende aangekondigde maatregelen overeenstemmend met de aanpak van de andere besproken landen. Deze maatregelen hebben naast hun wetenschappelijke onderbouwing hun nut in de praktijk reeds bewezen in de andere landen. Bijgevolg zullen een aantal ervan een duidelijke bijdrage leveren aan de vooropgestelde doelen zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

3. ONDERZOEK VAN DE GEDRAGSFACTOREN

1. Inleiding.

Uit de voorgaande hoofdstukken komt naar voren dat ook de Vlaamse regering eenzelfde aanpak voorstaat als de best presterende landen. Het beleidsplan streeft naar een reductie van 50% van het aantal verkeersslachtoffers tegen het jaar 2010. De beschrijving van de lokale voorgegeven condities waar de verschillende overheden mee geconfronteerd worden, zijn op zichzelf niet van zulk belang dat ze een verschil in aanpak noodzakelijk maken. Dit wordt door de literatuurstudie naar de genomen maatregelen van de landen bevestigd. Er blijkt duidelijk dat alle onderzochte landen, waaronder ook België, gebruik maken van grotendeels dezelfde middelen. Zoals verder uit de cijfergegevens blijkt, bereiken deze maatregelen in Vlaanderen niet hetzelfde effect als in de best presterende landen. In de zoektocht naar de verklaring hiervan wordt duidelijk dat ook de wisselwerking tussen de gegeven condities en maatregelen niet de doorslag geven.

Rest nog de constatering van het vorige hoofdstuk dat er een verschil in de naleving is tussen de Vlamingen en de bevolking van de best presterende landen. Het gedrag van de bevolking is dus blijkbaar ook een van de factoren die het succes van het beleid in een bepaalde richting duwen. Een studie van de manier waarop het individu zijn beslissingen al dan niet de uitgevaardigde regelgeving op te volgen dringt zich op. Hierbij wordt gekeken naar de factoren die zijn gedrag sturen. De gehanteerde methode is een onderzoek naar de mate waarin het regelconforme gedrag nationaal bepaald zou zijn, zoals de weergegeven nalevingstudies laten vermoeden. Ook moet de werking van deze nationale attitude op het persoonlijke gedrag weergegeven worden om te weten op welke manier eventueel overheidsingrijpen gewenst is om het gedrag te sturen.

In de tweede paragraaf volgt een weergave van de calculatie van het individu bij de bepaling van zijn gedrag. De derde paragraaf werkt de mogelijke invloed van de attitude tegenover regelgeving uit. Het eerste punt kijkt naar de mogelijkheid van het bestaan van een nationale attitude tegenover de algemene wetgeving, terwijl het tweede punt de invloed van de attitude tegenover de verkeerswetgeving uitwerkt. De conclusie in de vierde paragraaf beschrijft de mogelijkheid van het gedrag als oorzaak van de discrepantie van het succes van de gevoerde verkeersveiligheidsbeleiden.

2. De bepaling van het individuele gedrag.

2.1. Inleiding.

In de best presterende landen is een conforme houding ten opzichte van de uitgevaardigde regelgeving vastgesteld. De Vlaming daarentegen kan er blijkbaar moeilijker van overtuigd worden zich aan regels te houden die hem rechtstreeks raken. Elke deelnemer aan het verkeer stelt zich bloot aan een gevaar dat in grote mate door zijn eigen gedrag gereduceerd kan worden. De wetenschap dat veilig en voorzichtig rijgedrag bijdraagt tot een verbetering van de totale verkeerssituatie waarbij minder doden te betreuren vallen, is niet voldoende om een bestuurder ertoe aan te zetten zich zorgvuldiger te gaan gedragen. De best presterende landen hebben dit probleem ingezien en een aantal maatregelen getroffen. Om te weten op welke wijze deze gedragsverandering opgevat moet worden is allereerst een inzicht noodzakelijk in de denkwijze van de individuen.

In het volgend deel wordt met behulp van een economische analyse van het gedrag gezocht naar een verklaring voor het fenomeen van het onvoorzichtige rijgedrag dat uit de empirische gegevens naar voren komt en naar de discrepantie tussen dit gedrag van de Vlaming en dat van de bevolking van de best presterende landen. Wanneer we een beter inzicht krijgen in dit gedrag, bestaat de mogelijkheid te onderzoeken op welke manier de best presterende landen dit fenomeen hebben aangepakt en wat hun beleid is hieromtrent.

2.2. De economische analyse van het gedrag.

2.2.1. Gebruik van de rechtseconomie.

De wetgever beoogt met het uitvaardigen van rechtsregels het gedrag van individuen op een bepaalde wijze te beïnvloeden. Welke invloed het recht op het gedrag heeft, is de centrale vraag van de rechtseconomie. De rechtseconoom ziet het recht door de bril van de econoom. Het recht wordt gezien als een verzameling prikkels die het gedrag van individuen sturen. Allereerst is het van belang te weten of het geldende recht de beoogde effecten teweegbrengt. In de tweede plaats is het interessant om te weten welke veranderingen in het beleid tot betere resultaten kunnen leiden.

Of het gedrag gestuurd kan worden, hangt af van de visie op het individu. De rechtseconomische analyse gaat uit van een calculerend individu dat doelrationeel handelt. Dit uitgangspunt wordt gehanteerd omdat, indien we niet mogen aannemen dat individuen zich ten minste in bepaalde mate rationeel gedragen, een analyse eenvoudigweg niet mogelijk is. Het beleid zou altijd in het ijle blijven, zou niet in staat zijn enige sturing te geven aan het gedrag. Bijgevolg zouden alle maatregelen totaal onvoorspelbaar en

grotendeels nutteloos zijn. De rechtseconomie heeft gelukkig reeds bewezen het gedrag te kunnen voorspellen en het effect van regels en wetten correct in te schatten.

Gedragsturing kan slechts bereikt worden indien men inzicht heeft in de gedachtegang en de redenering van de individuen. Met het oog op het verkrijgen van het noodzakelijke inzicht in de afweging van de keuzes, volgt in het eerste punt een theoretische uiteenzetting van de manier waarop het individu een keuze maakt uit de aangeboden alternatieven, gevolgd door de beschrijving van het individuele gedrag met betrekking tot verkeersveiligheid. Daarna wordt in punt twee de impact dat het individuele gedrag idealiter op de maatschappij zou uitoefenen beschreven, evenals in het derde punt de problemen die optreden bij afwijkend gedrag en de gevolgen hiervan voor de maatschappij. Met behulp van deze beschrijving wordt het de overheid mogelijk gemaakt oorzaken en redenen te ontdekken voor de misstanden in de huidige situatie en aanknopingspunten te vinden, die het nemen van adequate maatregelen toelaten, teneinde de individuele keuzes te beïnvloeden in de gewenste vooropgestelde richting.

2.2.2. Individuele welvaart.

2.2.2.1. De calculerende verkeersdeelnemer.

Mensen hebben vaak meer wensen dan middelen. Hieruit ontstaat de noodzaak keuzes te maken. Uitgangspunt binnen de rechtseconomie is de veronderstelling dat mensen zich nutmaximaliserend gedragen. Dit behelst dat ze uit de ter beschikking staande keuzemogelijkheden dat alternatief zullen kiezen waarvan ze verwachten dat dit hen het meeste nut of individuele welvaart zal opbrengen. Het nut of de individuele welvaart heeft betrekking op de subjectieve gemoedstoestand die van inkomen, welstand of andere factoren het gevolg is. Het is de mate van behoeftebevrediging van het subject. Hierbij worden alle factoren betrokken die van belang zijn voor het individu zelf, ongeacht de waarde ervan voor de samenleving.

A. Individuele kosten en baten.

Verschillende categorieën van individuele kosten en baten beïnvloeden het keuzegedrag van de verkeersdeelnemer. Zo zijn aan verkeersdeelname immers voor de burger voor- en nadelen verbonden. Uit onderzoek is gebleken dat de baten of voordelen van onveilig gedrag of van de aanwending van weinig zorg in het verkeer onder andere zijn:

- Tijdswinst.
- Vermeden kosten van zorg.
- De kick (van snelheid, van de overtreding zelf, van dronken of gedrogeerd achter het stuur te kruipen).
- Imagobuilding.

- Compensatiegedrag voor minderwaardigheidscomplexen dat zich onder andere uit door agressief en onveilig gedrag in het verkeer.
- Gemakzucht.

De kosten van onveilig gedrag of de aanwending van weinig zorg zijn voor het individu:

- De verhoging van het risico dat hij loopt op betrokken te worden in een ongeval.
- De kans om gepakt te worden voor overtreding van de regel.
- De openlijke afkeuring van onveilig weggebruik door maatschappelijke controle.
- Grotere schade bij daadwerkelijk ongeval.

Vertaald naar het niveau van zorg dat door de calculerende individuen in acht moet worden genomen, geeft dat de volgende kostencurven:

De curve van marginale voorzorgskost, MVK. Deze bevat onder andere:

- Tijdsverlies (t).
- Kost van veiligheidsmaatregelen (v).
- Verlies van de kick (k).
- enz...

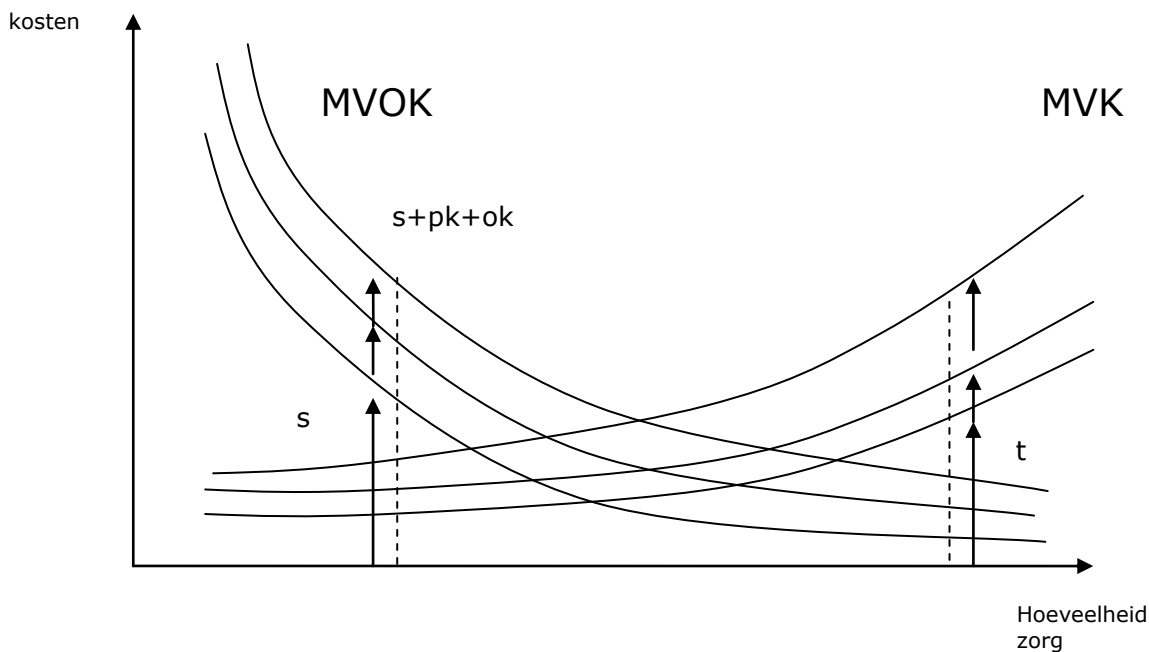
De curve van de marginale verwachte ongevalkost, MVOK. Deze bestaat uit de volgende componenten:

- Verlaging van de ongevalkans (ok).
- Verlaging van de pakkans (pk).
- Verlaging van de schade (s).

De curve van de marginale voorzorgskost heeft een stijgend verloop. Hoe meer zorg betracht wordt, des te meer tijdverlies zal het individu ervaren. Door het verlagen van de snelheid bijvoorbeeld, wordt er meer zorg in acht genomen, maar treedt er tijdsverlies op doordat men minder snel op zijn bestemming komt.

De curve van de marginale verwachte ongevalkosten heeft een dalend verloop. Naarmate meer zorg betracht wordt, worden die kosten kleiner. Hoe meer zorg een individu aanwendt, kleiner de kans dat hij een ongeval veroorzaakt, en bij optreden van een ongeval hoe lager de schadekosten. De curve van de marginale verwachte kosten weerspiegelt de kosten die gepaard gaan met het verkleinen van de kans op een ongeval en de verminderde kosten die optreden indien zich een ongeval voordoet.

Figuur 4: De kosten en baten curve van het calculerende individu.



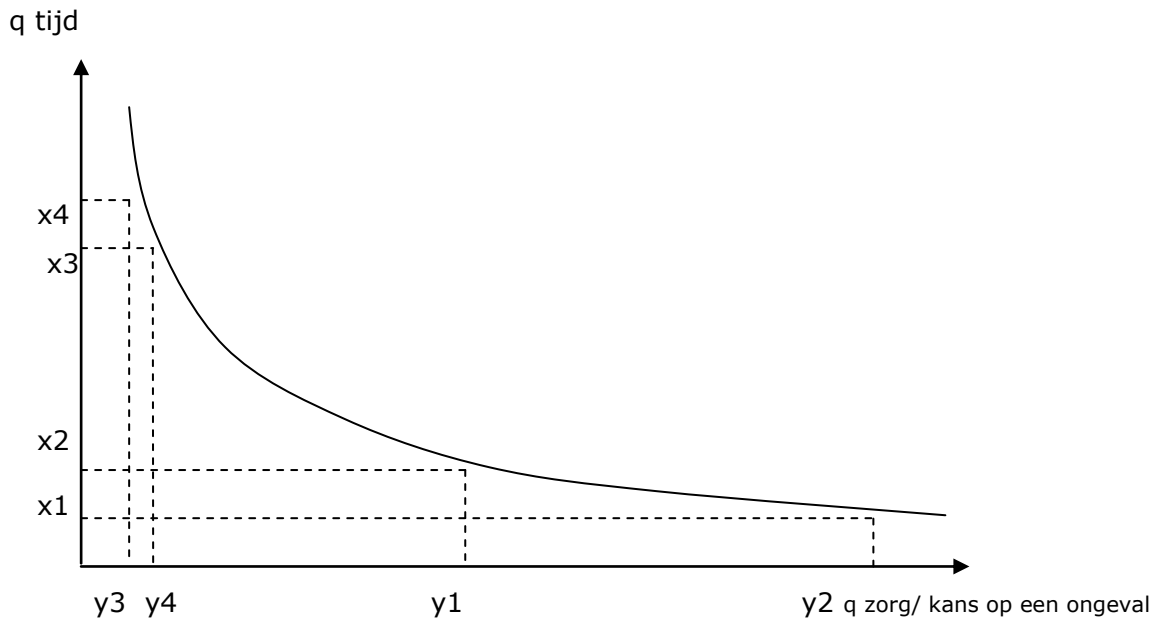
Naargelang de persoonlijke waardering van deze voor- en nadelen wordt de curve van het individu bepaald. Deze bepaling is bijgevolg strikt persoonlijk en hangt af van de mentaliteit en de attitude van de handelende persoon. Indien de verkeersdeelnemer van risico houdt, zal hij b.v. de kick van de overtreding anders beoordelen dan deze gewaardeerd wordt door een risico-avers persoon. Ook de perceptie van het risico om betrokken te raken bij een ongeval en van de kans om gepakt te worden, wordt door iedereen anders beoordeeld.

B. Het optimale zorgniveau van de verkeersdeelnemer.

Vooraleer een individu handelt, zal hij de verschillende keuzemogelijkheden die hij kent tegen elkaar afwegen. Deze afweging van individuele kosten is grotendeels een onbewust proces. Zo ook zal de calculerende verkeersdeelnemer uit de ter beschikking staande keuzemogelijkheden het alternatief kiezen, dat volgens zijn voorkeuren, in zijn ogen het beste is²³. Binnen de setting van de individuele waardering van de voor- en nadelen van zijn gedrag, gaat de verkeersdeelnemer zijn nut proberen te maximaliseren en zijn kosten minimaliseren. Deze afweging van individuele kosten is grotendeels een onbewust proces.

²³ Van Den Bergh R. , in Faure M, Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Groningen, 1998, p 37.

Figuur 5: Afruil tussen zorg en tijd.



Het afwegingsproces wordt uitgelegd aan de hand van een voorbeeld van gehanteerde snelheid door de bestuurder.

In de figuur wordt de tijd aangegeven met qX , de zorg ter voorkoming van een ongeval met qY . Stel dat de bestuurder in grote tijdnood verkeert. Indien hij weinig tijd ter beschikking heeft, is hij bereid veel zorg ($y1-y2$) op te offeren, met andere woorden risico's te nemen om tijd te winnen ($x1-x2$). Naarmate hij over meer tijd beschikt en geen druk heeft om ergens op tijd te zijn ($x3-x4$), moet hij weinig zorg ($y3-y4$) opofferen en is hij niet meer bereid dergelijk hoge risico's aan te gaan. Hij hecht meer waarde aan het hanteren van een hoger niveau van zorg en enkel een grotere tijds winst zal hem ertoe aanzetten zijn zorgniveau te verlagen.

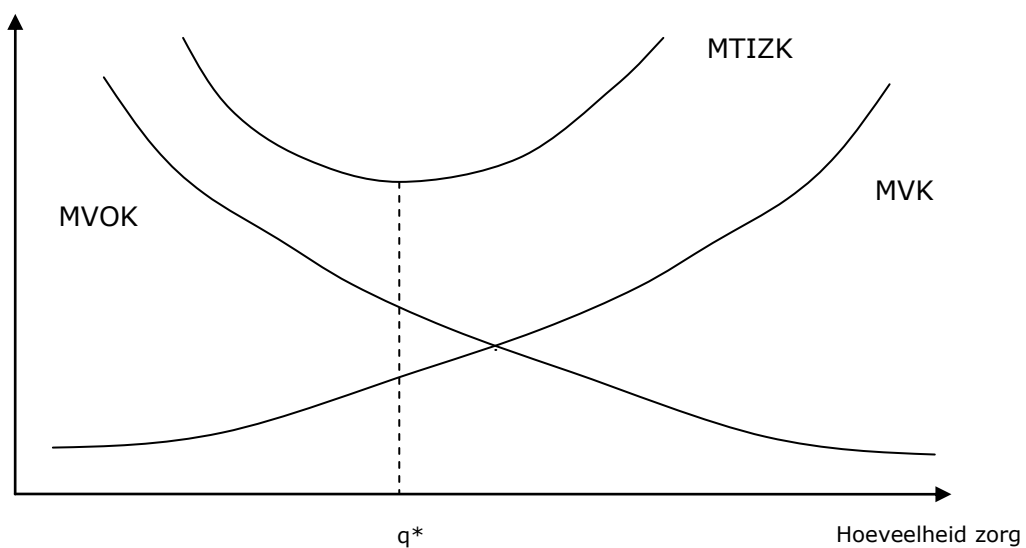
Hetzelfde principe geldt voor alle kostencomponenten en dus voor de totale kost van het individu. Wanneer de calculerende verkeersdeelnemer door onveilig gedrag sneller op zijn bestemming zal komen, een kick krijgt van de snelheid of van het dronken rijden en indien de pakkans klein is en de strafmaat laag is, zijn de voordelen van non conform gedrag zeer hoog. Zijn kosten daarentegen zijn laag omdat het onvoorzichtige gedrag hem geen of weinig nadeel oplevert. Zo ook vormt het aanwenden van zorg, met name veilig gedrag voor het individu een bijkomende kost omdat hij dan de voordelen van het onveilige gedrag moet missen. De voordelen die bestaan uit een verminderde kans en een lagere schadekost bij een ongeval zijn niet altijd precies in te schatten. Hij zal dan vaak minder snel geneigd zijn voorzichtiger te gaan rijden. Mensen kiezen om zich zorgvuldig te gedragen indien hen dat een hoger nut oplevert dan onzorgvuldig gedrag.

Het individu gaat in de verkeerssetting zijn beide kostencurven samentellen om zo zijn totale kosten te kennen bij een gegeven hoeveelheid zorg. Op deze manier verkrijgt hij zijn marginale totale individuele zorgkost, MTIZK.

Wanneer geen zorg wordt betracht door de verkeersdeelnemer, zijn de kosten voor zorg uiteraard nul. De marginale verwachte ongevalkosten daarentegen zijn hoog omdat de kans op een ongeval hoog is en de schade groot is. Hierdoor zijn de totale individuele kosten toch aanzienlijk en is dit geen aangename situatie voor het individu.

Naarmate een hoger niveau van zorg gehanteerd wordt, stijgen de zorgkosten. Het aanwenden van meer zorg betekent dat de verwachte schade afneemt door de daling van het ongevalrisico. De curve van de marginale verwachte ongevalkost MVOK daalt, omdat het hanteren van meer zorg bestaat uit het verkrijgen van een lager ongevalrisico, een lagere kans op overtredingen en een kleinere schade in het geval dat een ongeval zich daadwerkelijk voordoet.

Figuur 6: Individuele afweging van het zorgniveau.



Bij een minimalisering van de marginale verwachte ongevalkosten, moet een zeer hoog niveau van zorg gehandhaafd worden. Dit vertaalt zich in zeer hoge voorzorgskosten ter voorkoming van een ongeval. Ook deze verdeling van kosten is niet opportuun voor het individu, omdat de totale kost te hoog is.

Bij de bepaling van de optimale hoeveelheid aangewende zorg zal het individu zoeken naar de combinatie van de kostencurven waar zijn totale kosten geminimaliseerd worden. Op een bepaald moment zal bij de optimale hoeveelheid aangewende zorg een minimalisatie van de totale kosten bereikt worden. Hier ligt de optimale hoeveelheid zorg q^* . Het nut voor het individu wordt hier gemaximaliseerd.

Het individu zal, zolang hij dit punt niet heeft bereikt, meer zorg aanwenden om zijn totale kosten te laten dalen. Eenmaal voorbij dit optimale punt zijn de totale kosten van zorg groter dan ze bij deze optimale hoeveelheid zorg zijn en is het voor het individu niet meer opportuun deze extra eenheid zorg aan te wenden.

2.2.2.2. Problemen van de verkeersdeelnemer.

In de praktijk zal een individu dat van plan is deel te nemen aan het verkeer vaak een foute afweging maken van zijn verwachte kosten en baten.

Ten eerste heeft de verkeersdeelnemer af te rekenen met informatieproblemen waardoor hij valse veronderstelling hanteert over zijn kosten. Het gebeurt dat hij zijn ongevalkosten te laag inschat. Hiervan is hij zich meestal niet bewust. Met betrekking tot de perceptie van het risico om in een ongeval betrokken te raken, is de subjectieve perceptie hiervan, op basis waarvan de persoonlijke afweging plaatsvindt, te laag. Mensen onderschatten het risico dat ze lopen door hun onvoorzichtig gedrag. De 'mij overkomt het niet'-mentaliteit overheerst ook hier.

Hetzelfde geldt voor de andere kosten. Wanneer de burger de kans om gepakt te worden bij het begaan van een overtreding te laag inschat, zal hij zijn gedrag hieraan aanpassen.

Een tweede problematiek is deze van de transactiekosten. Deze worden onder andere veroorzaakt door de onmogelijkheid van de verkeersdeelnemers met elkaar te onderhandelen. In een verkeerssituatie is het onmogelijk in contact te treden met de andere verkeersdeelnemers. De kosten van onderhandelen zijn zo hoog dat de partijen niet kunnen samenwerken. Het is voor een voertuigbestuurder onbegonnen werk om met elke andere bestuurder in onderhandeling te treden over de verdeling van de kosten van mogelijke toekomstige ongevallen. Evenzo kan niet verwacht worden van iedere bestuurder dat hij in contact te treedt met iedere voetganger die misschien door hem kan aangereden worden. Op die manier verkrijgen bestuurders geen privé-overeenkomst om het optimale niveau van zorg voor de maatschappij te hanteren.

Naast het feit dat er geen directe onderhandeling plaatsvindt, is er ook nog het gegeven dat de kost voor de maatschappij verspreid is over een groot aantal mensen die allen een relatief klein ongemak moeten verdragen van een moeilijk identificeerbaar individu. Bijvoorbeeld een hardrijder die 65 km per uur rijdt waar 50 de maximum toegelaten snelheid is, verhoogt het onveiligheidsgevoel van ongeveer alle bewoners uit de buurt. Het is echter moeilijk de schade en de dader te bepalen. Ten eerste is de kost (de bijdrage aan het onveiligheidsgevoel van een enkele hardrijder) relatief gering, praktisch niet aantoonbaar en is de bestuurder zelf moeilijk identificeerbaar.

Wanneer een ongeval plaats vindt zijn er verdere transactiekosten, de administratieve afwikkelingskosten en de kosten van de gang naar de rechtbank, met name de gerechtskosten. Bijvoorbeeld: indien men aan de toegelaten maximumsnelheid van 30 km/u zijn voorrang van rechts weigert af te staan waardoor er een botsing ontstaat met een andere bestuurder die in fout is door de voorrang niet te verlenen, is de laatste bestuurder verplicht de kosten te vergoeden van de eerste. Vaak echter zal degene die voorrang heeft, deze afstaan wanneer hij ziet dat dit tot een gevaarlijke situatie leidt. De reden waarom hij dit doet is omdat de rechtsgang kostelijk is door de lange duur en de kosten die afbetaald dienen te worden.

Door deze transactiekosten is het ook onmogelijk voor het handelende individu over volledige informatie te beschikken die hij nodig heeft om zijn gedrag te bepalen.

Ten derde weegt het individu enkel zijn kosten af, zonder er acht op te slaan of er andere kosten bestaan voor de maatschappij die door hem veroorzaakt worden. Een handelend individu houdt enkel rekening met zichzelf, niet met de andere bestuurders of medemensen van de samenleving. Hierdoor is het zeer goed mogelijk dat hij op basis van de voor hem beschikbare gegevens een verkeerde afweging maakt omdat hij niet geconfronteerd wordt met de werkelijke kost van zijn gedrag. Hij gaat niet spontaan de kosten van het onveiligheidsgevoel van zijn omgeving, door zijn gedrag veroorzaakt, in zijn calculatie betrekken. Met andere woorden, hij wentelt de door hem veroorzaakte kosten af op de maatschappij. Enkel indien een ongeval daadwerkelijk optreedt, moet hij opdraaien voor een gedeelte van de kosten die hij veroorzaakt.

Door de aanwezigheid van deze problemen is het praktisch quasi onmogelijk de bestuurder de precieze rekening van de door hem veroorzaakte kosten te presenteren. Hij gaat bijgevolg zijn kosten en baten op een verkeerde en voor de maatschappij ongunstige manier inschatten.

2.2.2.3. Gevolgen voor het gedrag.

Deze problemen voor de maatschappij die veroorzaakt worden door het gedrag van de bestuurder veroorzaken kosten. Zoals boven vermeld, zijn deze voor verkeersdeelnemers zeer hoog en is het praktisch niet mogelijk om op individuele basis tot een overeenkomst te komen.

Gevolg hiervan is dat de individuele kosten en baten op een foute manier gewaardeerd worden. Zo komt de calculerende verkeersdeelnemer op een ander optimaal niveau van zorg dan dat in werkelijkheid het optimum is. In realiteit handelt hij te roekeloos door een verkeerde inschatting van zijn kosten.

In zijn bevindingen wordt zijn persoonlijk optimum bereikt bij onveilig rijgedrag, zijn nut wordt hierdoor gemaximaliseerd, zijn kosten geminimaliseerd en hij zal zich onzorgvuldig gedragen in het verkeer.

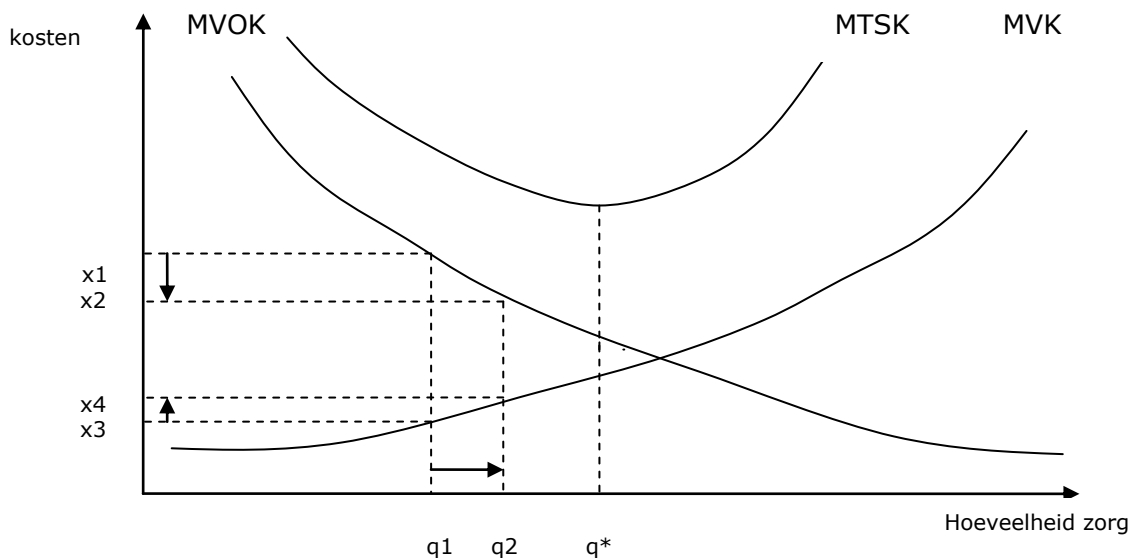
Hij handelt op een andere manier dan dat hij zou doen indien hij de werkelijke kosten had gekend. Meestal leidt een gebrek aan informatie en de onmogelijkheid tot onderhandeling tot een onwenselijk niveau van zorg en hierdoor tot gevaarzettende deelname aan het verkeer.

2.2.3. Maatschappelijke welvaart.

2.2.3.1. Bepaling van het gewenste niveau van zorg vanuit maatschappelijk oogpunt.

De som van de kosten van de individuen voor verkeersdeelname, vormen de totale maatschappelijke kost. De onderstaande grafiek toont de som van de verwachte maatschappelijke kost curve, die u-vormig is²⁴: $MTSK = zq + p(q)S$ waarbij MTSK staat voor marginale totale sociale kosten.

Figuur 7: Het maatschappelijke optimale zorgniveau.



Het aantal eenheden zorg wordt weergegeven door q . De kostprijs van een eenheid zorg is z , dus zq is de totale hoeveelheid investeringen gespenseerd aan zorg. S is de omvang van de schade, want wanneer een ongeval optreedt, zal er schade ontstaan. p is de kans dat een ongeval gebeurt en $p(q)$ is de kans op het veroorzaken van een verkeersongeval bij de gegeven hoeveelheid zorg.

²⁴ Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 24.

Zoals uit de grafiek blijkt, is er een waarde q^* die correspondeert met het laagste punt van de MTSK-curve. Deze q waarde is het zorgniveau dat de verwachte maatschappelijke ongevalkosten minimaliseert, q^* is het efficiënte niveau van gehanteerde zorg.

Wanneer de zorg efficiënt is, betekent dit dat de kost van een bijkomende eenheid van voorzorg, zijnde de marginale kost van voorzorg, gelijk is aan de reductie van de kost van schade. Wanneer het zorgniveau zich onder het optimaal punt bevindt, brengt een bijkomende eenheid zorg (q_1 naar q_2) meer op in termen van gereduceerde ongevalkosten (x_1-x_2) dan de extra voorzorg (x_3-x_4) kost. Bijgevolg wordt meer zorg aangewend om de kosten te reduceren. In q^* worden deze kosten geoptimaliseerd, namelijk, indien er meer zorg wordt betracht dan in q^* , is de additionele kost van voorzorg groter dan dat de ongevalkost gereduceerd wordt. De totale kosten stijgen weer en minder zorg zal betracht worden tot het optimale niveau q^* terug bereikt wordt.

In het kort, MTSK van q^* , het optimale zorgniveau is kleiner dan de MTSK van q . Indien het niveau van zorg q^* overtreft, toont de grafiek dat de kost van een bijkomende eenheid zorg groter is dan de reductie van de schade. In dit geval moet vanuit efficiëntiestandpunt het zorgniveau verlaagd worden. Wanneer het niveau van zorg onder q^* ligt, veronderstelt de efficiëntie een verhoging van de zorg omdat de kosten hoger uitvallen dan in het punt q^* .

2.2.3.2. Problemen: externe effecten.

A. Definitie.

Een belangrijk probleem is dat het individu door zijn gedrag externe effecten veroorzaakt, waarmee hij onvoldoende rekening houdt. Dit zijn voor of nadelen verbonden aan de consumptie en of productie van een goed die toevallen aan anderen dan degene die de actie verricht, zonder dat daar een tegenprestatie tegenover staat.

Externe kosten zijn vanuit welvaartstheoretisch zicht van groot belang omdat ze aanleiding geven tot suboptimale uitkomsten. De reden hiervoor is dat de handelende betrokkene bij zijn beslissing enkel rekening houdt met de baten en de kosten die voor zijn rekening vallen, maar niet met de positieve of negatieve effecten die zijn beslissing voor een ander betekenen. Het calculerende individu houdt geen rekening met de kosten die hij voor de maatschappij veroorzaakt. De totale kosten zijn echter hoger dan de persoonlijke kosten, hij zal daarom geneigd zijn meer te consumeren dan gewild vanuit maatschappelijk oogpunt.

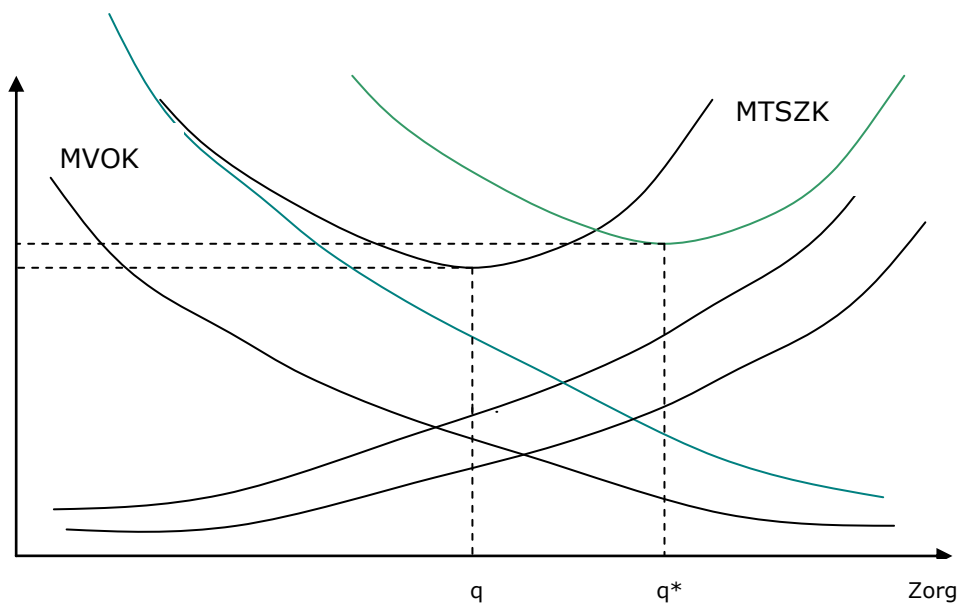
De externe kosten in de verkeerssetting ontstaan doordat de calculerende verkeersdeelnemer zich gaat baseren op foute assumpties betreffende zijn kosten en door de hoge transactiekosten onder meer omwille van de onmogelijkheid tot onderhandelen.

Hierdoor zal hij een lager niveau van zorg (ter voorkoming van een ongeval) aanwenden dan dat eigenlijk zou moeten en vertoont hij gevaarstellend gedrag op de weg. Dit beïnvloedt de andere weggebruikers door hen bijkomende kosten te bezorgen. Deze kosten neemt de handelende persoon niet voor zijn rekening en zijn persoonlijk gehanteerde optimaal niveau van zorg zal vanuit maatschappelijk standpunt te laag uitvallen.

B. Gevolgen van externe effecten.

Door de negatieve externe effecten zijn de maatschappelijke kosten van verkeersdeelname hoger dan de private kosten. De maatschappelijke kosten zijn gelijk aan alle kosten gedragen door de leden van de maatschappij. Ze bestaan uit private kosten van het handelende individu zelf en de kosten die bij anderen terecht komen. Het onveilige individu, dat een te laag niveau van zorg hanteert, houdt enkel rekening met zijn eigen kosten, zonder voldoende acht te slaan op de externe kosten.

Figuur 8: Externe effecten.



Hierdoor lijkt de verkeersdeelname voor het individu goedkoper dan ze in feite is en de calculerende weggebruiker zal zich anders gedragen dan wanneer hij met de werkelijke kost geconfronteerd wordt. Aan de andere kant wordt de tijdswinst door sneller rijden, met andere woorden de baten van onzorgzaam gedrag overschat. Ten opzichte van het werkelijke maatschappelijke optimum vindt er overconsumptie plaats die zich vertaalt in een hogere verkeersdeelname dan wenselijk en een grotere neiging tot onveilig weggedrag.

In het werkelijk maatschappelijk optimale niveau van zorg (q^*) zal de weggebruiker rekening houden met alle kosten waardoor hij minder zal consumeren. Zijn zorgniveau ligt hier hoger omdat hij, wanneer hij geconfronteerd wordt met de werkelijke kost die hij veroorzaakt, meer zorg zal aanwenden ter voorkoming van ongevallen. De maatschappelijke welvaart is beter gediend met een lager niveau van onveilig gedrag of met een hoger voorzorgsniveau dan het individu hanteert indien hij niet met alle kosten rekening houdt. In zijn de calculatie zal de verkeersdeelnemer die rekening te houdt met alle kosten, komen tot een hoger zorgniveau. Dit zorgniveau benadert het maatschappelijk gewenste niveau.

C. Internalisering van externe effecten.

De enige oplossing die de overheid kan nastreven is het nemen van maatregelen voor de internalisering van de kosten. De kosten van zorg maken deel uit van de totale maatschappelijke kosten van verkeer. Toepassing van het beginsel van de internalisering van de maatschappelijke kosten leidt ertoe dat de kosten gelegd worden bij degenen die deze kosten werkelijk genereren. Daarmee worden prikkels gegeven tot verkeersveiliger gedrag in die zin dat er meer beslissingen genomen worden door de verkeersdeelnemers ter voorkoming van een ongeval. Door de individuele beslisser te confronteren met de werkelijke kosten van zijn verkeersdeelname, inclusief de kosten van zorg kan zijn gedrag bijgestuurd worden.

Voor de internalisering moet de overheid een combinatie van concrete handhavingmaatregelen, een handhavingpakket, opstellen dat de individuen de noodzakelijke prikkels geeft hun individuele optimum juist te bepalen. De overheid kan op verschillende manieren ageren om de gewenste gedragsverandering te verkrijgen. Om van een efficiënt beleid te spreken, mogen echter de prikkels die de gewenste mate van zorg bij het individu moeten afdwingen, maximaal de kost bedragen die bepaald is in het maatschappelijke optimum. Binnen deze marge heeft de overheid de vrijheid om prikkels voor het individu te voorzien die de externe kosten van het gedrag dat hij vertoont internaliseren.

2.2.3.3. Wijze van internaliseren.

Zoals juist is aangehaald, moet de overheid erover waken dat de externe kosten, veroorzaakt door een te laag niveau van zorg, door de handelende individuen zelf geïnternaliseerd worden. Het doel is het verkrijgen van een optimum waarin alle autogebruikers geconfronteerd worden met de volledige marginale kost van hun deelname aan het verkeer. Enkel diegenen die bereid zijn het juiste niveau van zorg te hanteren en hiervoor de kosten dragen, zullen nog deelnemen aan het verkeer.

Het aanrekenen van de ongevalkosten en van de maatregelen ter voorkoming ervan, zal diegenen die niet bereid zijn deze kosten te betalen, ervan weerhouden zich in het verkeer te begeven. Deze internalisering kan op verschillende manieren nagestreefd worden.

In dit bestek is het niet de bedoeling hier verder uitgebreid op in te gaan. Er wordt enkel kort aangetoond dat er verschillende aanpakken mogelijk zijn en dat het van een aantal factoren, waaronder maatschappelijk draagvlak, afhangt voor welke manier geopteerd wordt.

De overheid heeft ten eerste de mogelijkheid de burger te belasten voor zijn deelname aan het verkeer. Alle verkeersdeelnemers wordt de volledige sociale kost van zorg aangerekend. Deze hoge kost leidt ertoe dat een aantal mensen afhaken en er een nieuw evenwicht ontstaat. De marginale kost in het nieuwe evenwicht is kleiner dan de geheven belasting die berekend is op de kosten veroorzaakt door meer deelnames. Er is door de belasting een te hoge kost opgelegd. Het belastingsysteem is in deze setting inefficiënt en wordt als onrechtvaardig ervaren. Gevolg hiervan is dat zelfs mensen die bereid zijn de externe kosten te dragen, worden afgeschrikt door de hoge belastingen.

Er moet een evenwicht kost aangerekend worden op basis van het nieuwe evenwicht. Maar dit niveau is zeer moeilijk te bepalen. Het verschil tussen externe kosten bij het huidige zorgniveau en het optimale niveau kan voor het individu zeer groot zijn. Het is dan ook maar de vraag of de mogelijkheid bestaat de belastingen op een optimaal niveau te plaatsen. Er zijn misschien andere opties die een betere afweging van kosten en baten toelaten.

Aansprakelijkheid is een andere mogelijkheid. In dit geval laat de overheid het bepalen van het zorgniveau in grote mate over aan de individuen zelf. In beginsel is ieder individu vrij naar eigen goeddunken te handelen. De overheid stelt een bepaald zorgniveau voorop waarvan verondersteld wordt dat ieder dit in acht neemt. Bij daadwerkelijke schade door het overtreden van de opgelegde minimum norm, kan deze laatste ageren door de overtreder aansprakelijk te stellen en schadevergoeding te eisen. Er vindt een allocatie van middelen plaats en de overtreder wordt met zijn daadwerkelijke kost geconfronteerd.

Deze methode is goed hanteerbaar in een verkeerssetting. Door de transactiekosten is het niet mogelijk om met iedere verkeersdeelnemer op voorhand dergelijke bilaterale afspraken te maken. Binnen het van overheidswege aangereikte kader wordt er toch een vorm van zelfregulering bereikt.

Niet in elk geval, echter, is een duidelijke dader aanwijsbaar of kan er duidelijk schade of een slachtoffer aangeduid worden. Gevoelens van onveiligheid bijvoorbeeld die worden opgeroepen door roekeloos verkeersgedrag zijn moeilijk kwantificeerbaar, of de dader heeft niet voldoende draagkracht om een billijke schadevergoeding uit te keren aan het slachtoffer. In deze gevallen is er nood aan een andere vorm van handelen om de externe kosten optimaal te verdelen over de verkeersdeelnemers.

Een derde optie is regulering door de overheid op basis van het strafrecht. Hier dwingt de overheid conform gedrag af. De overheid regelt de normering en de naleving ervan. Ze doet dit, als een aanvulling op of in plaats van een van de andere vormen. Op deze manier wordt de ernst van de gedraging voldoende duidelijk gemaakt aan de (potentiële) dader, zodat deze zich bij zijn afweging hiervan rekenschap geeft en tot een maatschappelijk efficiënte keuze komt.

Bij elke keuze van de overheid voor een bepaalde vorm van internalisering, is een bepaald niveau van handhaving onontbeerlijk om de individuen ertoe aan te zetten de opgelegde regels en vonnissen na te leven. Welk niveau van handhaving nagestreefd moet worden om het gedrag afdoende te sturen, is de volgende vraag die gesteld moet worden bij het bepalen van een verkeersveiligheidsbeleid.

2.2.4. Conclusie.

In dit gedeelte werd inzicht verschaft in het gedrag van het individu. Iedere persoon maakt op basis van zijn persoonlijke kosten een afweging van een voor hem optimale deelname aan het verkeer en een bepaald niveau van veilig gedrag. Daarbij streeft hij bewust of onbewust een minimalisatie van zijn kosten na.

In een perfecte verkeersveiligheidsmarkt zullen deze individuen door hun eigen streven naar minimale kosten een maatschappelijk optimum van zorg bereiken waar de marginale kosten van zorg het laagste zijn. In een verkeerssituatie duikt echter een probleem van informatie deficiëntie en van externe effecten op. Het individu maakt onbewust een verkeerde afweging. Hij schat bijvoorbeeld zijn kosten lager in dan ze in werkelijkheid zijn doordat hij een verkeerde perceptie hanteert van het risico dat hij loopt op het veroorzaken van een ongeval.

Doordat het individu enkel de persoonlijke kosten betreft bij zijn afweging en geen externe effecten, wentelt hij een gedeelte van de kosten die hij veroorzaakt af op de maatschappij. Als gevolg hiervan hanteert hij een te hoog consumptieniveau wat erop duidt dat hij vaker dan wenselijk zal deelnemen aan het verkeer en minder zorg zal betrachten dan vanuit een maatschappelijk oogpunt verwacht wordt. Hij is in zijn gedrag onvoorzichtiger dan eigenlijk zou moeten.

Deze problemen confronteren de samenleving met een individu dat zijn gedrag afstemt op een te lage berekening van zijn kosten wat leidt tot een lager niveau van zorg dan gewenst door de samenleving. Bovendien moet de maatschappij ook nog eens voor deze externe kosten opdraaien die het individu veroorzaakt.

Om deze situatie recht te zetten door middel van internalisering van de externe kosten die het individu veroorzaakt, is overheidsingrijpen gewenst. De overheid moet de haar ter beschikking staande middelen aanwenden om de externe kost, gegenereerd door afwijkend gedrag van het individu te internaliseren. Ze is gedwongen gebruik te maken van handhavingmiddelen om het gedrag te modificeren. De uitvoering van dit toezicht kan eventueel toevertrouwd worden aan private organisaties (bvb. autokeuringbedrijven) maar de regierol van de overheid is onontbeerlijk.

3. Attitude.

3.1. Inleiding.

Nu het gedrag van het individu geanalyseerd is, wordt aandacht besteed aan de vraag in welke mate er sprake is van een nationaal bepaalde attitude tegenover wetgeving. Dit gebeurt in het licht van de assumptie dat een nationale negatieve attitude van belang kan zijn bij de bepaling van het individuele gedrag. Uit de vergelijking van de naleving van uitgevaardigde wetgeving van de verschillende landen in vorige hoofdstuk kwam deze vraagstelling naar de invloed van de attitude aan de oppervlakte.

Het eerste punt vergelijkt de houding van verschillende volkeren tegenover de wetgeving in het algemeen. Het tweede punt gaat dieper in op de attitude van de inwoners van de onderzochte landen tegenover de verkeerswetgeving. De bepaling van de houding van de verkeersdeelnemer gebeurt aan de hand van de houding tegenover de wetgeving van alcoholgebruik. De conclusie zet de belangrijkste bevindingen op een rij in het derde punt.

3.2. De conformiteit aan de algemene wetgeving.

Om een overzicht te krijgen van de houding van mensen tegenover wetgeving en om te bepalen of deze houding nationaal bepaald kan zijn, wordt in dit rapport gebruik gemaakt van een proxy. Een indicatie van de houding tegenover wetgeving wordt namelijk uitgedrukt door de corruptie index van de verschillende landen. De corruptie index geeft de hoeveelheid corruptie weer in de verschillende landen. Het is een samengestelde weergave van de perceptie van een deskundigenpanel die een ranking opstellen van de landen op basis 17 onderzoeken bij bedrijfsleiders en academici.

Hierbij werd gebruik gemaakt van analyses van 13 onafhankelijke instituten²⁵. De index is invers proportioneel naargelang de graad van niet conform gedrag in het weergegeven land. De landen die het best scoren op deze index zijn bijgevolg het minst vatbaar voor corruptie.

De besproken corruptie index vormt een indicatie van de tolerantie tegenover nationale regelontduiking. Het geeft de acceptatie van regelontduikend gedrag weer. Hoe meer corruptie in een land aanwezig is, des te sterker is de indicatie aanwezig dat deze inwoners de uitgevaardigde wetgeving verwerpen. Gedurende hun zoektocht naar oplossingen voor de problemen waar de individuen in hun dagelijkse leven mee geconfronteerd worden, bestaat er een kans dat de mensen hun toevlucht zoeken in verboden handelingen.

In naties waar de corruptie index laag is, is er de aanname dat de door het individu waargenomen kost van het regelbrekende gedrag lager is dan in landen met een hoge corruptie index. Indien de schending van de wetgeving door de omgeving algemeen aanvaard wordt, grijpt het individu eerder naar oplossingen die niet de wetgeving volgen. Hij ervaart geen kosten in de vorm van maatschappelijke afkeuring. In tegendeel indien de mentaliteit overheerst dat 'iedereen de wet overtreedt', wordt het individu in zijn regelontduikend gedrag gesterkt. Daardoor handelt het individu onder deze omstandigheden doorgaans minder conform de wet dan individuen die wel met afkeurende maatschappelijke reacties geconfronteerd worden.

Ten tweede zal het individu behorende tot een bevolking die laag scoort op de corruptie index doorgaans een lagere waardering voor de wet ervaren. Mensen gedragen zich vaak conform de wet louter omwille van het feit dat het gaat om een wet. De overtuiging dat de wet omwille van zichzelf dient nageleefd te worden, heeft een groter bereik in landen met een lage corruptie. De individuen die de wetten een grote waarde toekennen, zijn vanzelfsprekend minder geneigd deze te ontduiken. Hierbij komt dat dit gedrag versterkt wordt indien het individu zich omringd weet door anderen die de wet op dezelfde manier waarden. Regelbrekend gedrag wordt in deze maatschappij niet zo maar aanvaard, hetgeen leidt tot de vorige situatie.

Een blik op de corruptie index, in de figuur weergegeven, demonstreert dat Finland de beste score vertoont. Het wordt als de minst corrupte natie bestempeld. Finland wordt gevolgd door Denemarken, Zweden, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

²⁵ Transparency International, *Transparency International corruption perceptions index*, Transparency International, Berlin, 2002. <http://www.transparency.org>.

Indien de onderste helft van de tabel bekeken wordt, wordt bemerkt dat België zich hier bevindt in gezelschap van Spanje, Portugal en Italië. Het overzicht van de corruptie indices over de verschillende jaren duidt aan dat deze volgorde stabiel is gedurende verschillende jaren. De landen die goed scoren, vertonen gedurende jaren een stabiel patroon.

Tabel 14: Corruptie index van de Europese landen.

Land	Rang 2002	Rang 1999	Score 2002	Score 2001	Score 2000	Score 1999
Finland	1	2	9.7	9.9	10.0	9.8
Denemarken	2	1	9.5	9.5	9.8	10.0
Zweden	5	3	9.3	9.0	9.4	9.4
Luxemburg	7	11	9.0	8.7	8.6	8.8
Nederland	7	8	9.0	8.8	8.9	9.0
Groot Brittannië	10	13	8.7	8.3	8.7	8.6
Oostenrijk	15	17	7.8	7.8	7.7	7.6
Duitsland	18	14	7.3	7.4	7.6	8.0
België	20	29	7.1	6.6	6.1	5.3
Spanje	20	22	7.1	7.0	7.0	6.6
Ierland	23	15	6.9	7.5	7.2	7.7
Frankrijk	25	22	6.3	6.7	6.7	6.6
Portugal	25	21	6.3	6.3	6.4	6.7
Italië	31	38	5.2	5.5	4.6	4.7
Griekenland		36		4.2	4.9	4.9

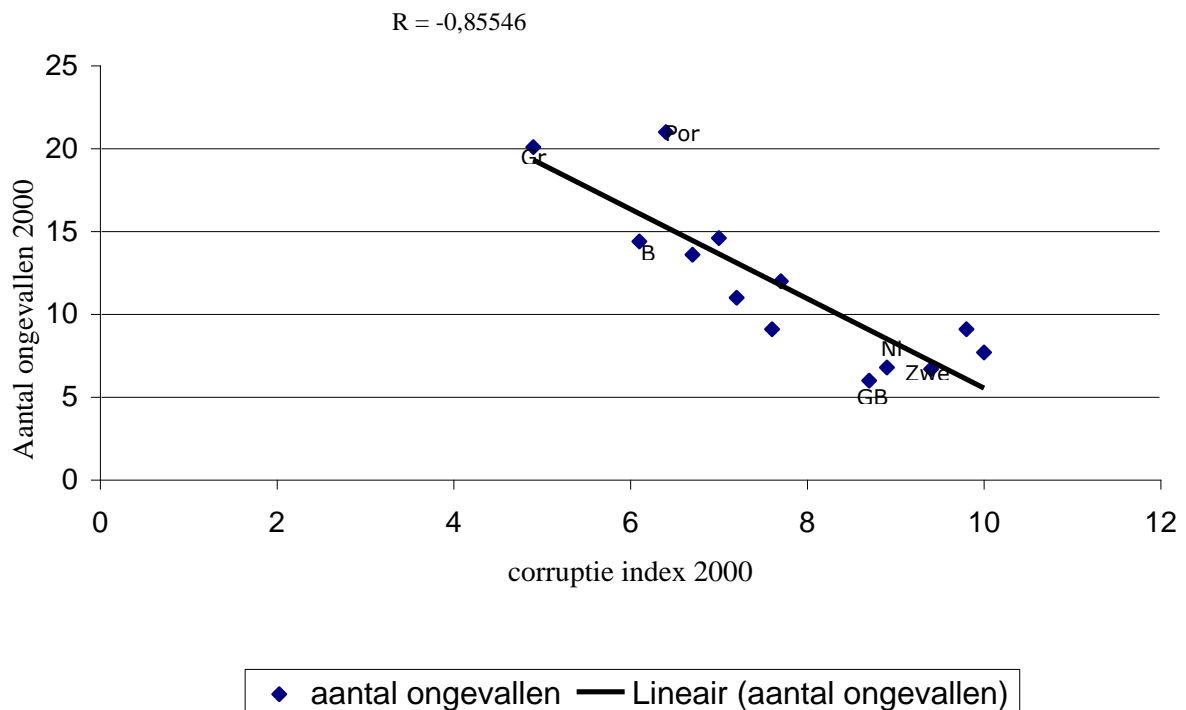
Bron: Transparency International, *Transparency International corruption perceptions index*, Transparency International, Berlin, 2002. <http://www.transparency.org>.

Deze consistente cijfers duiden aan dat er grote verschillen bestaan tussen de opvattingen over corruptie over de verschillende landen. Waar de idee van corrupt gedrag in Finland als verwerpelijk ervaren wordt, is het een algemeen verbreid gebruik in Italië. Dit leidt tot de situatie waar in sommige landen corruptie als een nationale sport wordt bedreven, het stellen van corrupt gedrag in sommige andere landen leidt tot zware maatschappelijke afkeuring.

Indien vb een Italiaanse inwoner bij een bepaalde gelegenheid zich leent tot regelbrekend gedrag, is de kans dat hij hiervoor een maatschappelijke veroordeling van ergernis zeer klein. Indien in Finland iemand op hetzelfde gedrag betrapt wordt, zal de kost van de maatschappelijke reactie veel hoger zijn.

De vergelijking met de verkeersongevallencijfers van het eerste hoofdstuk laat concluderen dat de volgorde van de landen hetzelfde is voor de twee kenmerken. Zweden, Nederland en Denemarken vertonen goede scores voor beide karakteristieken. België, Spanje en Italië daarentegen bevinden zich op beide gebieden aan de andere kant van het spectrum. De goed presterende landen op gebied van verkeersveiligheidsverbetering hebben een bevolking die de uitgevaardigde wetgeving aanvaardt en eerbiedigt. De inwoners van de corrupte landen aan de andere kant, die niet overtuigd zijn van het nut van de opgelegde regels, vertonen een gedrag dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid in de vermelde landen niet in de positieve zin evolueert. De overheid kan enkel een succesvol beleid voeren indien de genomen maatregelen nageleefd worden. Wanneer dit niet het geval is kan de regering nog zoveel wetten uitvaardigen, er zal geen verbetering van de situatie optreden. Deze redenering wordt door de correlatiecijfers onderbouwd op het gebied van verkeersveiligheidswetgeving.

Figuur 9: Relatie tussen de corruptiecijfers en de verkeersongevallen (2000).



Tabel 15: Significantie gegevens van de relatie tussen het aantal ongevallen en de corruptie index.

		CORRUPTIE	DODEN
CORRUPTIE	Pearson Correlation	1.000	-.873
	Sig. (2-tailed)	.	.000
	N	13	13
DODEN	Pearson Correlation	-.873	1.000
	Sig. (2-tailed)	.000	.
	N	13	13

Het resultaat van de berekening van de correlatie tussen de beide elementen is $-.873$. Dit duidt op een zeer sterke wisselwerking tussen het aantal verkeersongevallen dat op de wegen valt en de houding van de bevolking tegenover de wetgeving. Het verkregen significantiecijfer van $.000$ weerspiegelt dezelfde sterke relatie. Er wordt hier aangenomen dat de opvolging van de wetgeving in het algemeen, zoals weerspiegeld in de corruptie index, een indicator is van de relatie tussen de implementatie van de maatregelen en de resultaten die de onderscheiden overheden ermee bereiken. Een verdere uitdieping van deze stelling betreffende de verkeerswetgeving volgt in het nu volgende punt.

3.3. De conformiteit aan de verkeersveiligheidwetgeving.

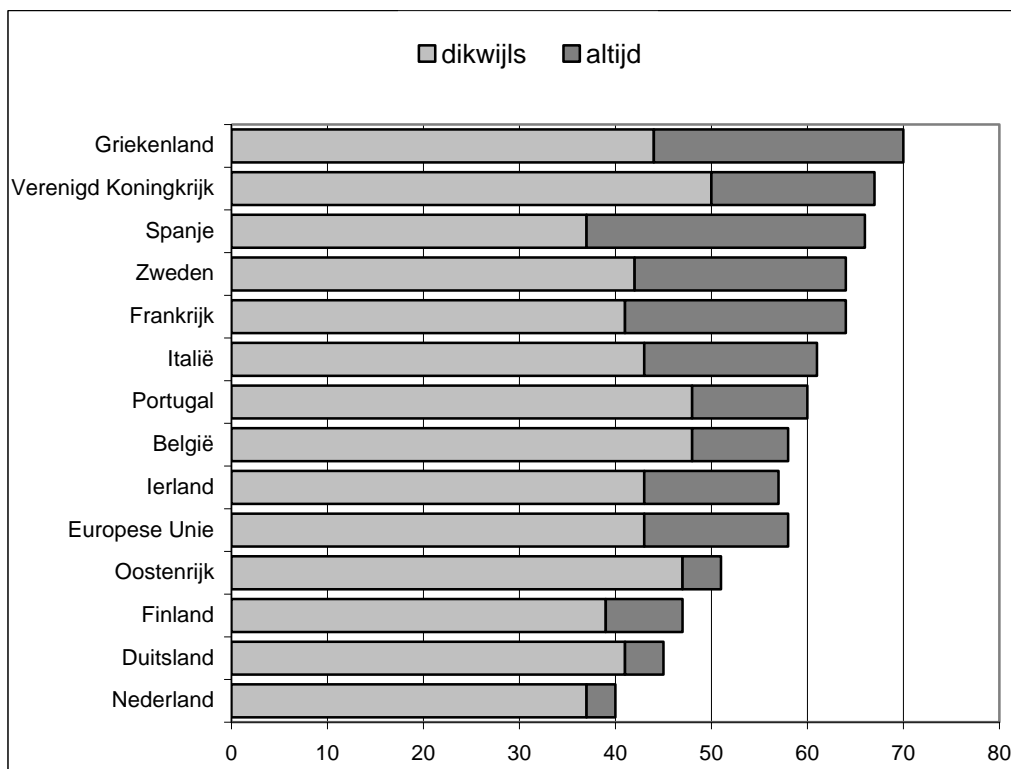
Nu een aanduiding is gegeven van een relatie tussen het aantal verkeersongevallen en houding ertegenover van de rechtssubjecten, volgt, zoals geduid in de inleiding van het punt, een bespreking van de houding van de bevolking tegenover de verkeerswetgeving. Er wordt gebruik gemaakt van attitudegegevens tegenover de wetgeving met betrekking tot alcoholgebruik in het verkeer. Het SARTRE 2 project, een samenwerkingsproject van verschillende Europese onderzoeksinstituten, onderzocht in 1996 de houding van een aantal Europese landen tegenover verschillende verkeersonderwerpen²⁶. Onder deze topics bevond zich ook de houding tegenover de alcoholwetgeving en het alcoholbeleid zoals gevoerd door de verschillende Europese landen. De meting van de attitude werd gevoerd door middel van interviews afgenomen van bestuurders.

²⁶ SARTRE, *SARTRE 2: The attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998.

Hierin werd gevraagd hoe zij stonden tegenover de verschillende onderzochte items. Het onderzoek geeft de resultaten van deze ondervragingen van de bestuurders van de vermelde landen weer.

Het survey toont aan dat 40% van de ondervraagde bestuurders overtuigd is van het feit dat drank en verkeersdeelname niet samen gaan. Er is geen extreme inname van standpunten waarneembaar tussen de verschillende landen. Uit de analyse komt een homogene opvatting naar voren over de nefaste invloed van alcohol op het rijgedrag onder de Europese bestuurders. Griekenland, Groot Britannië, Frankrijk en Zweden vertonen het hoogste percentage van overtuigde bestuurders. Finland, Nederland en Duitsland scoren iets lager, maar de verschillen zijn niet groot.

Figuur 10: Perceptie van bestuurders over de invloed van alcoholgebruik als de oorzaak van verkeersongevallen.

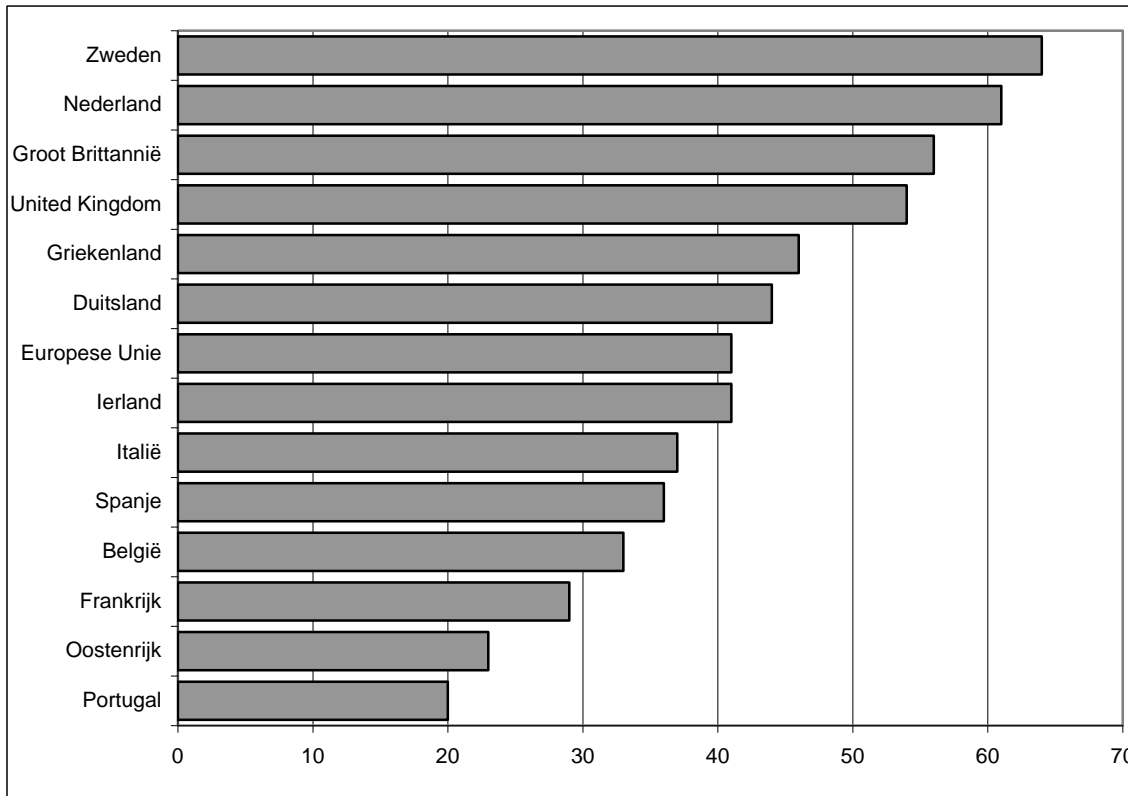


Bron: SARTRE, *SARTRE 2: The attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998, p 52.

Uit de bevindingen dat een groot deel van de populatie denkt dat alcoholgebruik op de weg nefast is voor het rijgedrag zou men kunnen afleiden dat er waarschijnlijk een hoog percentage voorstander is van maatregelen tegen het alcoholmisbruik. Een normale assumptie uit deze gegevens zou namelijk zijn dat, gezien de negatieve houding tegenover alcoholgebruik, het door de overheid nemen van maatregelen ter ontmoediging van deze gevaarlijke situatie ondersteuning vindt in brede delen van de bevolking.

Om deze aanname te onderzoeken peilt de volgende vraag naar de houding van de autobestuurders tegenover het opleggen van een algemeen verbod van alcohol op de weg.

Figuur 11: Ondersteuning van een alcoholverbod op de weg door bestuurders in %.



Bron: SARTRE, *SARTRE 2: The attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998, p 53.

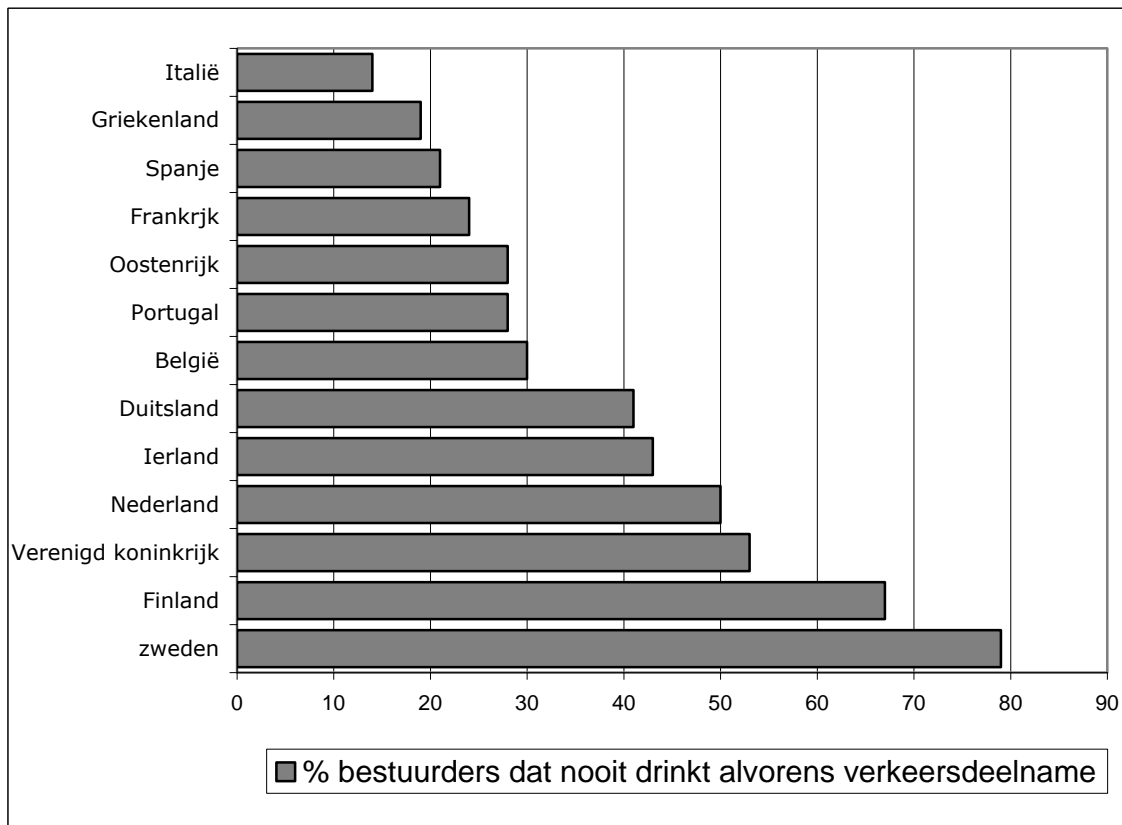
De grafiek toont dat meer dan 40% van de ondervraagden deze vraag positief beantwoorden. Het algemene percentage stemt overeen met dit van de overtuiging dat alcoholgebruik leidt tot ongevallen. Echter, een dieper onderzoek leidt tot de volgende conclusie. Nader onderzoek aangaande de verdeling van de positieve houding over de verschillende landen, leidt tot de constatering dat de verwerping van het gebruik van alcohol in het verkeer zeer uitgesproken is in Zweden, Nederland, Finland en het Verenigd Koninkrijk. In België, Frankrijk en Portugal zijn maar een paar bestuurders bereid het alcoholgebruik bij het rijden af te zweren. De resultaten laten opmerken dat hoewel er een algemene overeenstemming heerst over de invloed van alcohol, dit niet noodzakelijk een positieve houding tegenover wetgeving die dit gevaar beoogt te neutraliseren met zich meebrengt.

De assumptie dat er regionale verschillen in attitude tegenover alcoholwetgeving bestaan, wordt verder ondersteund door een studie uitgevoerd door het Departement of Transportation Planning and Egeeneering, in samenwerking met de Faculty of Civil Egeeneering en de National Technical University of Athens.

Het onderzoek maakt gebruik van factor analyse en regressie op een data base van 20.725 vragenlijsten uit 19 landen voor de bepaling of er regionale verschillen aanwezig zijn in zelfverklaard rijgedrag. De onderzoekers concluderen dat gordeldracht en geïntoxiceerd sturen een indicatie kan zijn voor wetconform gedrag en dat er significante regionale verschillen in gedrag van de Europese autobestuurders waarneembaar zijn²⁷.

Meer nog, de volgende grafiek toont aan dat de autobestuurders van de naties waarbij er geen ondersteuning is voor het opgelegde alcoholverbod ook niet geneigd zijn dit verbod op te volgen. De houding tegenover de wetgeving wordt doorgetrokken in het ten toon gestelde gedrag. De cijfers vermelden dat Zweden, Finland, het Verenigd Koninkrijk een bevolking heeft die het verbod aanvaarden en meenemen in hun gedrag, terwijl het gedrag van Italiaanse, Belgische en Franse bevolking de negatieve houding weerspiegelt.

Figuur 12: % van de ondervraagde bestuurders dat nooit drinkt voor verkeersdeelname.



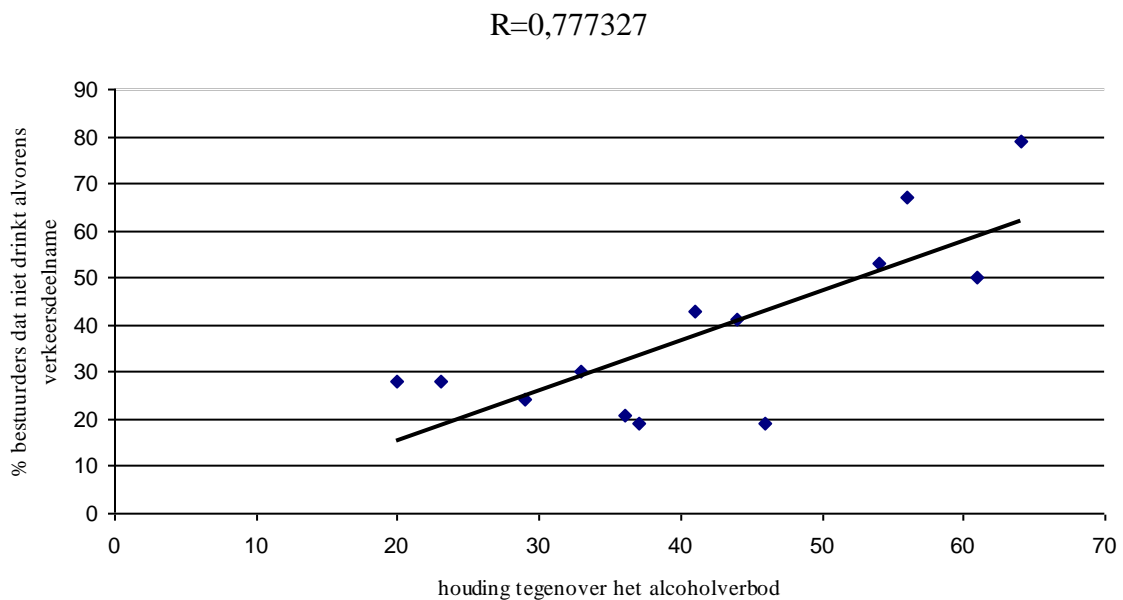
Bron: Via Secura, *Statistieken, internationale enquête SARTRE II: rijden en alcohol in Europa*, BIVV, Brussel, 1998, nr. 45, p 15; SARTRE, *SARTRE 2: The attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998, p 55.

De landen waar de burgers de wetgeving niet accepteren zijn dezelfde als deze met een falend verkeersveiligheidsbeleid omdat de negatieve houding weerspiegeld wordt in het

²⁷ Golias I, Karlaftis M.G., *An international comparative study of self-reported driver behaviour*, in Transportation Research Part 4, Elsevier Science Ltd, Athene, 2002, p 243-256.

gedrag van de bewoners. Deze stelling wordt opgeworpen op basis van de resultaten van het attitude onderzoek en wordt bevestigd door de correlatiecijfers van de twee variabelen. Er wordt een correlatie van 0,77 vastgesteld tussen het gedrag van de inwoners van de onderzochte landen en hun houding tegenover het verbod op alcohol. Deze cijfers zijn significant op het .002 niveau, wat erop wijst dat de relatie significant is. Deze positieve verhouding duidt erop dat een negatieve houding tegenover bestaande wetgeving ook negatief gedrag dienaangaande verklaart. Concreet betekent dit het ontduiken van de regelgeving en het niet opvolgen van het alcoholverbod. In hoeverre dat de relatie tussen bestaande wetgeving en het tentoongestelde gedrag een indicatie is voor toekomstige wetgeving wordt niet onderzocht. Er mogen derhalve geen conclusies aan verbonden worden met betrekking tot toekomstige wetgeving.

Figuur 13: Relatie tussen de houding tegenover het verbod op alcohol in het verkeer en het gebruik van alcohol bij de verkeersdeelname.



Tabel 16: Significantie cijfers.

		VERBOD OP ALCOHOL	RIJDEN ONDER INVLOED
VERBOD OP ALCOHOL	Pearson Correlation	1.000	.788
	Sig. (2-tailed)	.	.002
	N	12	12
RIJDEN ONDER INVLOED	Pearson Correlation	.788	1.000
	Sig. (2-tailed)	.002	.
	N	12	12

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

3.4. *Bespreking van de resultaten van het attitude onderzoek.*

Het onderzoek aan de hand van de besproken studies bevestigt de stelling dat de verschillende naties een gedifferentieerde attitude vertonen tegenover bestaande wetgeving en meer bepaald tegenover wetgeving ter bevordering van de verkeersveiligheid. Deze houding wordt vertaald naar het concrete gedrag van de bestuurders, zoals blijkt uit het onderzoek met betrekking tot het verbod op het gebruik van alcohol in het verkeer. Er is in de studie een significante relatie vastgesteld tussen de houding tegenover verkeersveiligheid en de geboekte resultaten in de onderscheiden landen. De berekende correlatiecijfers tonen aan dat een negatieve houding samen voorkomt met tot regelontwijkend gedrag, terwijl een maatschappelijke ondersteunende houding tegenover het beleid begeleid wordt door regelconform gedrag. Deze resultaten dragen bij tot een mogelijke verklaring van de discrepantie in het succes van de verschillende landen. Dat de landen met een negatieve nationale attitude tegenover de wetgeving minder succesvolle resultaten bereiken met hun inspanningen om het aantal verkeersdoden terug te dringen, zou het gevolg van de attitude kunnen zijn .

Vast staat dat er een nationaal bepaalde attitude aanwezig bij de inwoners van de Europese landen en dat tot uiting komt in het gedrag. Het feit dat de bevolking van een land een negatieve of positieve houding aanneemt tegenover de wetgeving, kan wel degelijk gevolgen met zich meebrengen voor het falen of slagen van een door de overheid uitgestippeld beleid. Hoewel de significante correlatie een indicatie geeft van een relatie moet verder onderzoek tussen attitude en conform gedrag uitsluitsel tegenover het causale verband.

4. De wisselwerking tussen het individuele gedrag en de nationale houding.

Ieder beleid wordt geconfronteerd met winstmaximaliserende individuen die de regels opvolgen zolang ze hier voordeel uit halen. Dit betekent dat ze zich conform de regels gedragen tot het punt waar hun voordelen en kosten hetzelfde zijn. De regeringen streven ernaar dit gedrag in de door hen gewenste richting te veranderen door de manipulatie van de kosten die de individuen ervaren bij de verkeersdeelname. Bij de bepaling van het aantal middelen dat moet worden vrijgemaakt voor deze gedragsverandering moet de nationale attitude van de eigen bevolking onder beschouwing gehouden worden.

De houding van een natie tegenover de wetgeving speelt een rol bij de individuele calculus waarop het gedrag van het individu gebaseerd wordt. Immers, bij nationaal bepaalde attitudes is de houding van vele individuen met betrekking tot een bepaald onderwerp hetzelfde. Het kan in een bijkomende kost voorzien voor het individuele gedrag indien er een algemene aanvaarding bestaat tegenover de wetgeving. Ten eerste zal het individu onder deze omstandigheden met maatschappelijke afkeuring geconfronteerd worden bij afwijkend gedrag. Dit wordt door de meeste individuen als ongewenst ervaren die bijgevolg eerder geneigd zijn zich conform te gedragen. Indien het individu ten tweede toch de regel overtreedt, zal hij meer moeite doen dit te verbergen. Dit zorgt ook voor een hogere kost om zijn gedrag geheim te houden. Bovendien worden, ten derde, handelende individuen in hun overtuigingen mede gestuurd door het gedrag van de anderen. Indien er een algemene trend is conform de uitgevaardigde wetgeving, zal het individu gesterkt worden in zijn overtuiging indien deze overeenstemt met het maatschappelijke gewenste gedrag. Wanneer het individu niet deelt in de heersende mening wordt hij geconfronteerd met de argumentatie van degenen die ernaar streven hem conform de maatschappelijke overtuiging te laten handelen. Hij wordt blootgesteld aan andere argumenten en de mogelijkheid bestaat dat hij zijn mening wijzigt. De energie, ten slotte, die hij in zijn verdediging moet steken, vormt weerom een kost die hij niet bij regelconform gedrag in betrachtting moet nemen.

Waar een nationale positieve houding tegenover regelgeving een bijkomende kost veroorzaakt voor het individu, heeft ook een algemene negatieve attitude invloed op het individuele gedrag. De maatschappelijke veroordeling, die voor een bijkomende kost zorgt, blijft achterwege. Sterker nog, het gevoel dat de algemene mening een is van aanvaarding van het regelbrekende gedrag kan ertoe leiden dat de negatieve overtuiging van het individu tegenover de wetgeving gesterkt wordt. Aangezien de maatschappij een negatieve houding heeft, moet er wel een reden voor zijn en is het verder ook niet belangrijk zich aan de uitgevaardigde wetten te houden.

Bovendien is het overtreden van de wet zelfs voor bepaalde groepen een voordeel omdat er een bepaalde kick of aanzien uit gehaald wordt. Deze wetenschap en instemming van andere individuen zorgt voor een bijkomend voordeel dat het individu uit het regelbrekende gedrag haalt.

Het al dan niet bestaan van een negatieve attitude tegenover de verkeerswetgeving zorgt voor een verschillende verhouding van de individuele componenten waarop het individu zijn gedrag baseert. Een negatieve houding veroorzaakt bijgevolg een bijkomende moeilijkheid voor de regering om het ongewenste gedrag te veranderen. Bij naties met een negatieve attitude zijn er meer middelen nodig om de kosten van de individuen op te voeren. De door de overheid uitgezonden prikkels moeten sterker zijn om dezelfde resultaten te bereiken als naties met conforme bevolkingen.

5. Conclusie.

Een mogelijke reden van de andere resultaten van dezelfde maatregelen in België in vergelijking met de best presterende landen kan gezocht worden in het non-conformistische gedrag van de Belgische bevolking. Iedere persoon die van plan is deel te nemen aan het verkeer, maakt een persoonlijke afweging van de voor en nadelen die de verkeersparticipatie voor hem met zich mee brengt. De overheid heeft de mogelijkheid het niet gewenste gedrag tegen te gaan door de manipulatie van deze componenten. Iedere overheid die het gedrag van zijn bevolking wil sturen wordt hiermee geconfronteerd.

Echter, welke ook de maatregels zijn, genomen in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid, uit de studie blijkt dat ze door de bevolking van de best presterende landen nageleefd worden. Uit de besproken gegevens is duidelijk dat vele initiatieven grote bijval krijgen van de modale burger die de implementering ervan aanvaardt en zelfs ondersteunt. Een mogelijke verklaring van het conforme gedrag kan zijn dat deze regeringen erin geslaagd zijn hun burgers van de noodzaak van een stringent veiligheidsbeleid te overtuigen, zodat de gevraagde inspanningen door de bevolking op zich genomen worden. Heel anders is het gesteld met het gedrag van de gemiddelde Vlaming. Vast staat dat daar waar in de best presterende landen er een algemeen gevoel van aanvaarding bij de bevolking tegenover nieuwe en bestaande verkeersregels heerst, de Vlaming op verschillende manieren de bestaande wetgeving probeert te ontduiken. Dit gedrag vertoont hij ondanks de aanwezigheid van het besef dat de uitgevaardigde wetgeving noodzakelijk is om de situatie te verbeteren. Het zorgt voor een gevaarlijkere situatie op de wegen, hetgeen leidt tot meer verkeersdoden en minder effect van de genomen maatregelen.

Deze nationaal bepaalde houding bepaalt mede het individuele gedrag. De persoonlijke calculus van de verkeersparticipant wordt in bepaalde mate meegestuurd door de overtuiging van de maatschappij waarin hij leeft. De houding van de omgeving zorgt voor een kost of een voordeel bij zijn persoonlijke afweging van zijn kosten en baten. De overheid is gedwongen in te spelen op de individuele kosten en baten om het individu ertoe te brengen de nagestreefde zorg te betrachten en de gewenste gedragingen in het verkeer te verrichten.

De overheid kan er bij de bepaling van het beleid van uitgaan dat hij over een degelijke kennis van de bestaande nationale en individuele houding tegenover de maatregelen moet beschikken. Naargelang de uitkomst van deze studie wordt bepaald in welke mate de genomen maatregelen effectief zullen zijn en welke maatregelen noodzakelijk zijn om het gewenste gedrag af te dwingen. Op de manier waarop het gedrag kan worden gestuurd en de hoeveelheid middelen die hiertoe idealiter moet worden vrijgemaakt onder de gegeven omstandigheden, wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan.

4. HANDHAVING

1. Inleiding.

Tot nu toe is in Vlaanderen een verschil vastgesteld tussen de door het beleid gestelde doelen en de realiteit van het terugdringen van verkeersdoden. In het Mobiliteitsplan wordt geconstateerd dat het tot dusver gehanteerde Vlaamse beleid haar doel miste (zie infra). De genomen maatregelen vonden in de omstandigheden geen gewenst effect, dit in tegenstelling tot de best presterende landen die nochtans grotendeels gebruik maakten van dezelfde maatregelen. Op basis van de conclusies van het eerste deel van het onderzoek naar factoren die mogelijke oorzaken zijn van de beschreven discrepantie is besloten een economische analyse van het gedrag van het individu te maken en onderzoek uit te voeren naar de attitude tegenover de wetgeving. Hierdoor wordt de denkwijze van een verkeersdeelnemend individu achterhaald. Zo is onderzocht waar en welke problemen opduiken die maatschappelijk onwenselijk zijn en op welke manier het individuele gedrag in de gewenste richting bijgestuurd kan worden.

Navolgend wordt onderzocht op welke manier de gedragsverandering kan gebeuren door het voeren van een handhavingbeleid dat zorgt voor de internalisering van de externe effecten. Het rapport bestudeert in dit deel de mogelijke manieren waarop het handhavingbeleid kan worden ingericht en welke de effecten van het door de overheid gekozen handhavingsbeleid kunnen zijn op de huidige verkeersveiligheidssituatie.

Aangezien door het verkeersveiligheidsbeleid de gewenste gedragsverandering op gang gebracht moet worden, beschrijft het theoretische gedeelte in de tweede paragraaf op welke manier en tegen welke kost de ongewenste effecten van het individuele gedrag kunnen worden tegengegaan. Het eerste punt geeft een weergave van de noodzakelijkheid van een beleid. De wijze waarop de inrichting ervan gebeurt, hangt af van de door de overheid gehanteerde beleidsvisie en bijhorende strategie die in het tweede punt worden uitgelegd. Vervolgens geeft het eerste punt van de derde paragraaf een uiteenzetting van de manier van werken bij de maximalisatie van de maatschappelijke welvaart. Zoals eerder vermeld, betekent dit de bepaling van de kost bij een efficiënt beleid. De nul visie en bijhorende strategie worden beschreven in het tweede punt. De vierde paragraaf maakt een afweging van de bruikbaarheid van de besproken strategieën. Na het theoretische gedeelte volgt in de vierde paragraaf een terugkoppeling naar de praktijk waarbij onderzocht wordt hoe het gekozen handhavingsbeleid ingericht is in de best presterende landen en in België. Van hieruit wordt een evaluatie gemaakt van de gehanteerde strategieën en de manier waarop ze geïmplementeerd zijn.

2. De noodzaak van een handhavingbeleid.

De voornaamste reden voor het falen van het verkeersveiligheidsbeleid, zo blijkt uit dit onderzoek, is dat de verkeersproblemen hoofdzakelijk veroorzaakt worden door het gedrag van de verkeersdeelnemer. De vaststelling dat de realiteit niet overeenstemt met het gewenste niveau van verkeersveiligheid noopt de overheid ertoe een beleid te voeren dat het gedrag in de gewenste richting beïnvloedt. Voor deze noodzakelijke beïnvloeding is, door middel van een economische analyse en een attitude onderzoek, inzicht verkregen in het gedrag van de weggebruiker, meer bepaald in de redenen waarom hij de regels overtreedt. Eens deze zijn gedefinieerd, wordt aangetoond dat het gedrag bijgestuurd kan worden door de internalisering van de externe kosten. De noodzakelijke internalisering heeft als resultaat dat de bestuurder zich meer zorgvuldig in het verkeer gedraagt en minder deelneemt aan het verkeer. Bijgevolg vindt een reductie plaats van het aantal ongevallen en verkeersdoden, en kunnen de vooropgestelde doelen bereikt worden. Voor de overheid is de taak weggelegd een verkeersveiligheidsbeleid te voeren dat de internalisering bewerkstelligt. De overheid opteert voor het gebruik van aansprakelijkheid en regulering om het gedrag van de calculerende verkeersdeelnemer te sturen naar het door haar vooropgesteld niveau van zorg. Echter regelgeving op zich is niet voldoende, daar er steeds een bepaalde mate regelontduikend gedrag aanwezig is.

Om regelontduikend gedrag tegen te gaan is de overheid verplicht voorlichtingscampagnes in te richten. Deze moeten de bevolking overtuigen van de noodzaak van de wetgeving. Het probleem moet duidelijk naar voren gebracht worden en de genomen maatregelen ter verbetering van de huidige situatie moeten duidelijk uit de campagne naar voren komen. Verder moet het problematische van de situatie benadrukt worden, samen met de noodzakelijkheid van de te nemen maatregelen om het probleem aan te pakken. Ook educatie speelt een belangrijke rol in het streven naar een verbetering van de situatie op de wegen. Er worden alternatieven aangeboden voor het ongewenste gedrag, terwijl nieuwe gewoontes kunnen worden aangeleerd die zorgen voor een veiligere omgeving. Echter het succes van deze initiatieven hangt af van de individuele bereidheid het gedrag te veranderen. Ook hiervoor is de overtuiging van de noodzaak van een verandering onontbeerlijk. Ondanks herhaaldelijke inspanningen met betrekking tot educatie en preventie om een gedeeld verantwoordelijkheidsbesef op te wekken, leeft de Vlaming de heersende wetgeving nog steeds onvoldoende na. Omwille van deze redenen is handhaving, naast preventie en educatie, een noodzakelijke component om een gedragsverandering teweeg te brengen. Ter ontmoediging van het regelbrekende gedrag, dat zich ondanks preventie en educatie blijft stellen, is de overheid verplicht een manier te zoeken de individuen te dwingen om regelconform gedrag te stellen.

De bevolking moet door de verhoging van de kosten van onzorgvuldig en afwijkend gedrag gedwongen worden de regelgeving te aanvaarden en na te leven. Er is bijgevolg nood aan een handhavingbeleid dat de naleving van de uitgevaardigde maatregelen afdwingt en het gedrag van de verkeersdeelnemer in goede banen leidt. Enkel hierdoor zal het doel van de reductie van verkeersdoden bereikt worden.

Immers, door het voeren van een goed handhavingbeleid wordt het welzijn van de burger op een tweeledige manier verhoogd. Het eerste resultaat van een goed beleid is dat het aantal verkeersdoden daalt en dat de werkelijke verkeersveiligheidssituatie verbetert. Het bijkomende effect dat een goed beleid met zich meebrengt, is dat de gewaarwording van de reductie van het aantal verkeersdoden een algemeen veiligheidsgevoel bij de bevolking oproept. De burger durft zich weer zonder schroom op straat vertonen als zwakke weggebruiker en een sfeer van algemeen welbehagen wordt gecreëerd. Deze sfeer draagt bij tot de algemene aanvaarding van de richting waarin het beleid het maatschappelijke leven stuurt.

3. Mogelijke inrichting van het handhavingsbeleid.

De manier waarop het handhavingbeleid het best wordt ingericht, wordt achterhaald door onderzoek naar het vereiste niveau van handhaving ter verkrijging van het gewenste niveau van zorg. Dit niveau wordt bepaald door het maatschappelijke optimale punt van zorg dat in het verkeer gehanteerd moet worden. De tweede component bij de bepaling van het handhavingbeleid en de bijhorende strategie hangt af van de bereidheid van de overheid middelen te reserveren en vrij te maken voor de werking van de handhavingdiensten.

Deze paragraaf geeft een overzicht van de mogelijke strategieën die de verschillende overheden kunnen gebruiken bij de bepaling van haar handhavingbeleid. Het eerste punt zet de bestaande benaderingen op een rij. Het tweede punt behandelt de kosten-baten strategie, waar het derde punt een uiteenzetting geeft van de zero vision benadering. Het vierde punt trekt een vergelijking van de methodes om de kenmerken te bepalen die een rol spelen bij de keuze voor een bepaalde benadering.

3.1. Soorten strategieën.

Er worden vier mogelijke strategieën voor de aanpak van het verkeersveiligheidsprobleem ontwikkeld.

De eerste strategie is de business as usual strategie. Dit betekent dat het beleid verder gaat op zijn elan en dat er geen additionele nieuwe maatregelen ingevoerd worden buiten deze die reeds goedgekeurd zijn en die enkel geïmplementeerd moeten worden.

Volgens de autoriteiten werkt het aangewende beleid met de bijhorende maatregelen naar behoren. Er is geen behoefte aan een aanpassing van het beleid dat de uitwerking van een plan, dat andere en nieuwe methoden of maatregelen hanteert, met zich meebrengt. Deze strategie komt duidelijk niet in aanmerking voor de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid in het algemeen en het handhavingbeleid in het bijzonder. De verschillende regeringen erkennen hun beleid niet als dusdanig bevredigend dat het niet meer vatbaar zou zijn voor noodzakelijke aanpassingen.

Bij de aanwending van de tweede strategie, de kosten-batenstrategie genoemd, worden maatregelen geïmplementeerd vanaf het moment dat de marginale voordelen de marginale kosten overtreffen. Deze voordelen behelzen de totale monetaire voordelen voor de veiligheid, mobiliteit en omgeving.

De Vision Zero strategie houdt de applicatie van de Vision Zero principes in. Maatregelen worden uitgekozen op basis van kosten-effectiviteitsanalyses. De hoofdbekommernis is de reductie van het aantal doden in het verkeer, waarbij naast monetaire elementen rekening wordt gehouden met alle relevante factoren die een rol spelen.

De laatste strategie waaruit de overheid bij de bepaling van het beleid kan voor opteren is de maximum safety potentials strategy. Deze benadering streeft een implementatie na van alle maatregelen tot het maximum is bereikt. Het houdt de theoretische maximale vooruitgang in van verkeersveiligheid door het gebruik van alle bekende verkeersveiligheidsmaatregelen. De strategie streeft naar de voorkoming van alle verkeersdoden, zelfs de onvermijdbare, door een zodanige inrichting van het beleid dat er geen mogelijkheid meer bestaat op een dode in het verkeer. Het leidt met andere woorden tot draconische veiligheidsmaatregelen die onwaarschijnlijke kosten met zich meebrengen. Dit standpunt is niet houdbaar vanuit een realistische verkeersveiligheidsbenadering. Bovendien is de aanwending van dergelijk beleid is te kostelijk voor een overheid die rekening moet houden financiële beperkingen.

In deze paragraaf worden de twee meest gematigde en realistische strategieën besproken, zijnde de kosten-baten strategie en de Vision Zero benadering. Aangezien het uitgangspunt van de overheden de aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek is, is het evident dat er behoefte is aan bijkomende maatregelen ter bevordering van de veiligheid en de werking van de handhaving. Het huidige gevoerde beleid wordt als onbevredigend ervaren en een aantal aanpassingen dringen zich op. Het aanwenden van de bijkomende maatregelen moet echter binnen het financiële kader blijven dat de overheid vooropstelt. De grenzen zijn niet zo ruim dat alle verkeersveiligheidsmaatregelen genomen kunnen worden.

Bovendien is het niet opportuun een dergelijk zwaar maatregelenpakket aan de bevolking op te leggen om een paar verkeersdoden te voorkomen. De overheid wordt door middel van verkiezingen periodiek afgerekend op het door haar gevoerde beleid. Indien dit een te zware financiële en wettelijke last heeft gelegd op de kiezers, verkijkt het beleid zijn kansen op een herverkiezing.

3.2. Kosten-baten strategie.

3.2.1. De inrichting van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de kosten-baten strategie.

De overheid stelt bij de bepaling van het verkeersveiligheidsbeleid een bepaald zorgniveau voorop ter voorkoming van ongevallen. Dit niveau moet gehandhaafd worden om te voorkomen dat er een groter aantal verkeersslachtoffers te betreuren valt dan maatschappelijk aanvaardbaar is. Voor de bepaling van dit zorgniveau staat het de overheid vrij te opteren voor een kosten-baten strategie.

Binnen deze benadering beschikt de overheid over zoveel middelen als de hoeveelheid middelen die aangewend worden in het punt q^* waar de waarde van een additioneel gered leven gelijk is aan de waarde van de additionele aangewende veiligheidsmiddelen ter voorkoming van deze verkeersdode. Het efficiëntiepunt namelijk bepaalt de verantwoorde uitgave voor het geven van prikkels aan individuen om de gewenste gedragsverandering te induceren. Dit optimum wordt als uitgangspunt gehanteerd, niet het aantal gereduceerde doden. Als gevolg hiervan wordt binnen een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid op basis van kosten baten analyse een reductie van het aantal verkeersdoden nagestreefd, maar niet het totale aantal verkeersdoden. In het vermelde optimale punt q^* wordt aan de hand van deze uitgangspunten een hoeveelheid veiligheidsmaatregelen vastgesteld ter voorkoming van verkeersongevallen. Door deze hoeveelheid gebruikte veiligheidsmiddelen zullen een aantal ongevallen vermeden worden maar niet alle vermijdbare ongevallen worden geneutraliseerd. Nog steeds zullen op Vlaamse wegen verkeersslachtoffers te betreuren zijn die door verhoogde inspanningen voorkomen konden worden. Met een efficiënt beleid ter maximalisering van de welvaart is, bij overschrijding van deze optimale hoeveelheid, de kost van de maatregelen te hoog. In dit geval is het vanuit maatschappelijk oogpunt meer opportuun het ongeval te laten gebeuren en de noodzakelijke maatregelen ter voorkoming ervan niet te nemen.

3.2.2. De aangewende hoeveelheid handhavingmaatregelen.

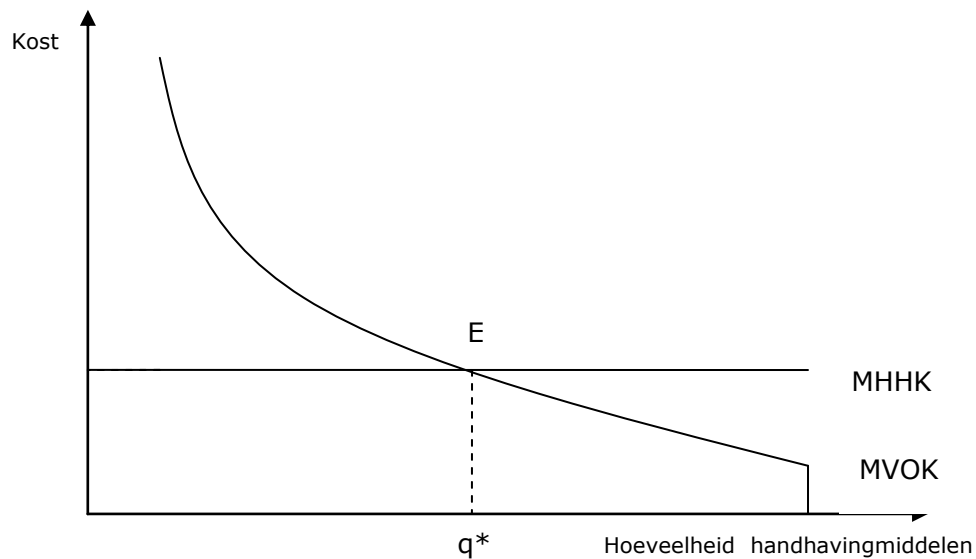
Bij de hantering van de kosten-baten strategie worden binnen het verkeersveiligheidsbudget enkel die maatregelen weerhouden waar de marginale baat van de handhavingregels de marginale kost overtreft. Zo lang de kosten van de maatregelen ter voorkoming van een additionele verkeersdode lager uitvallen dan de additionele handhavingkost, zijn de maatregelen efficiënt en worden ze uitgevoerd. Op deze manier bepaalt men de kost die de combinatie van maatregelen mag hebben om het individu te induceren het gewenste niveau van zorg aan te wenden. Op basis hiervan wordt een handhavingpakket samengesteld waarvan de hoeveelheid handhavingmiddelen correspondeert met de vrijgemaakte middelen door het beleid.

In de grafiek wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de kost van een additionele eenheid handhaving telkens hetzelfde is, uitgedrukt door de MHHK-curve, de marginale handhavinghoeveelheid curve. Zo is b.v. het loon van een extra agent hetzelfde als het loon van alle vorige agenten. Op deze manier wordt de marginale kostencurve verkregen, die de prijs weergeeft van de additionele eenheden handhaving. De prijs wordt door de overheid vastgesteld op het niveau waartegen ze een mensenleven waardeert. Deze kost is een opportuniteitskost, aangezien de overheid ze ook op een andere manier zou kunnen aanwenden. In plaats van agenten de baan op te sturen zou ze ook meer verplegers in dienst kunnen nemen ter verzorging van kankerpatiënten. De overheid geeft door het kiezen voor agenten de maatschappelijke baat op die het werk van deze verplegers met zich meebrengt. De marginale batencurve wordt gevormd door de waardering van het aantal verkeersslachtoffers dat voorkomen wordt door de eenheid handhaving, de marginale verwachte ongevalkost, MVOK. Deze curve vertoont een knik waar het laatste verkeersslachtoffer gered is. Er zijn daar geen verwachte ongevalkosten meer mogelijk.

Elke additionele eenheid handhaving redt een aantal slachtoffers, uitgedrukt door het verschil tussen de MVOK-curve en de MHHK-curve. Daar waar een bijkomende eenheid van handhavingmiddelen nog juist 1 additioneel mensenleven redt, in die zin dat door de toepassing van de handhavingmiddelen het laatste verkeersslachtoffer niet omkomt bij een verkeersongeval, wordt het optimale punt E bereikt. De marginale kost van handhaving is gelijk aan de marginale opbrengst, zijnde de waarde van het mensenleven dat door de extra eenheid handhaving wordt gered. De corresponderende hoeveelheid handhaving q^* is de gevraagde hoeveelheid waar de overheid de mogelijkheden voor moet creëren dat dit niveau daadwerkelijk gerealiseerd wordt²⁸.

²⁸ Een analoge redenering kan gevolgd worden voor het vermijden van een zwaar of licht gewonde

Figuur 14: De optimale prijs op de verkeersveiligheidmarkt.



Wanneer de overheid een duurder handhavingsbeleid voert en dus meer handhavingmiddelen inzet, overstijgen de kosten voor een additionele eenheid handhaving ter voorkoming van de laatste verkeersdode de waarde gegeven aan een additioneel gered mensenleven. Dit is vanuit het maatschappelijke efficiëntie standpunt geen wenselijke situatie. De kosten voor handhaving zijn te hoog en moeten gereduceerd worden. Bij een goedkoper beleid, waar er minder gehandhaafd wordt, gebeuren er onvoldoende inspanningen om een additioneel verkeersongeval met dodelijke afloop te voorkomen en moet het handhavingniveau opgetrokken worden.

De hoeveelheid veiligheidsmaatregelen wordt in de praktijk bepaald door de waarde die gehecht wordt aan een mensenleven. Naarmate dit hoger ingeschat wordt, ligt het efficiëntiepunt hoger. Het geeft blijk van een grotere behoefte aan veiligheidsmaatregelen en de overheid heeft er met andere woorden meer middelen voor over om te voorkomen dat er verkeersdoden vallen.

Over de waarde van een mensenleven bestaat er veel onenigheid. Om enig houvast te krijgen is het mogelijk een overzicht te maken van de uit gekeerde bedragen voor dodelijke verkeersslachtoffers in de jurisprudentie en de doctrine. Gemakkelijkhalve wordt uitgegaan van de € 1.000.000 regel²⁹. Recent onderzoek concludeert dat voor Vlaanderen de waarde van een mensenleven in het verkeer in 2003 op €1.981 miljoen gesteld kan worden³⁰. Hierbij is een contingente waardering gebruikt in het kader van het

²⁹ Wesemann P., *Economische evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen*, SWOV, Leidschendam, 2002, p10; Voor een overzicht van de prijs die aan een verkeersslachtoffer verbonden wordt, zie De Borger B., Proost S., *Mobiliteit: de juiste prijs*, Universitaire Pers Leuven, Leuven, 1997.

³⁰ De Brabander B., *De waardering van een mensenleven bij investeringen in verkeersveiligheid. Overzicht onderzoeksmethoden en een voorstel voor Vlaanderen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij stijgende mobiliteit

onderzoek van UNITE³¹. Ongeacht het bedrag, het gehanteerde principe blijft hetzelfde. Een aantal studies hanteren het €1.000.000 bedrag als een ondergrens, stellende dat alle maatregelpakketten onder deze som zijn zeker de moeite waard zijn om genomen te worden. Indien de waarde van een mensenleven op deze som gezet wordt, impliceert de redenering dat elk handhavingsbeleid met een kost van € 1.000.000 voor een additionele eenheid handhaving ter voorkoming van een additionele ongevallendode efficiënt is. Wanneer echter de overheid meer middelen uittrekt dan de waarde die het beleid toekent aan een gereed mensenleven, handelt ze inefficiënt. De hogere kosten zijn vanuit maatschappelijk efficiëntie oogpunt niet verantwoord, maar moeten wel door de samenleving gedragen worden indien ze toegepast zouden worden.

3.3. Strategie bij Nul Visie.

3.3.1. De inrichting van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de nul visie strategie.

Het Nul Visie beleid is gebaseerd op ethische in plaats van economische regels. De probleemstelling dat elke verkeersdode of zwaar gewonde er een te veel is, fungeert als uitgangspunt. Nul Visie houdt weliswaar rekening met de economische situatie, maar betreft andere relevante elementen in het beleid. Er is de ontkenning van geldelijke waardering van het menselijke leven met als gevolg dat een mensenleven niet kan worden afgewogen tegen andere goederen. Het beleid plaatst met andere woorden het individu centraal, van waaruit bepaalde doelen geformuleerd worden. Het hier besproken uitgangspunt is dat alles in het werk gesteld moet worden ter voorkoming van het vallen van verkeersslachtoffers. De strategie richt zich echter niet op de volledige eliminatie van ongevallen, maar alles wordt in het werk gesteld om vermijdbare ongevallen, die zwaar letsel of de dood veroorzaken, te voorkomen.

Met dit doel voor ogen ontwerpt de overheid een alomvattend plan waarin handhaving haar eigen plaats heeft. Het uitgangspunt is een gedeelde verantwoordelijkheid bij alle actoren van het verkeer dat leidt tot grotere inzet voor het verkeersveiligheidsbeleid. De overheid legt in beginsel voor elk sterftegeval of verlies van gezondheid de schuld bij de ontwerpers van het wegverkeerssysteem. Dit wegverkeerssysteem moet zodanig ontworpen worden dat iedereen veilig kan reizen en dat menselijke fouten zoveel mogelijk opgevangen worden zodat ernstige verwondingen vermeden worden. De individuele weggebruiker draagt weliswaar niet initieel de verantwoordelijkheid voor ongevallen, maar het systeem van de gedeelde verantwoordelijkheid is gebaseerd op het navolgen van de verkeersregels.

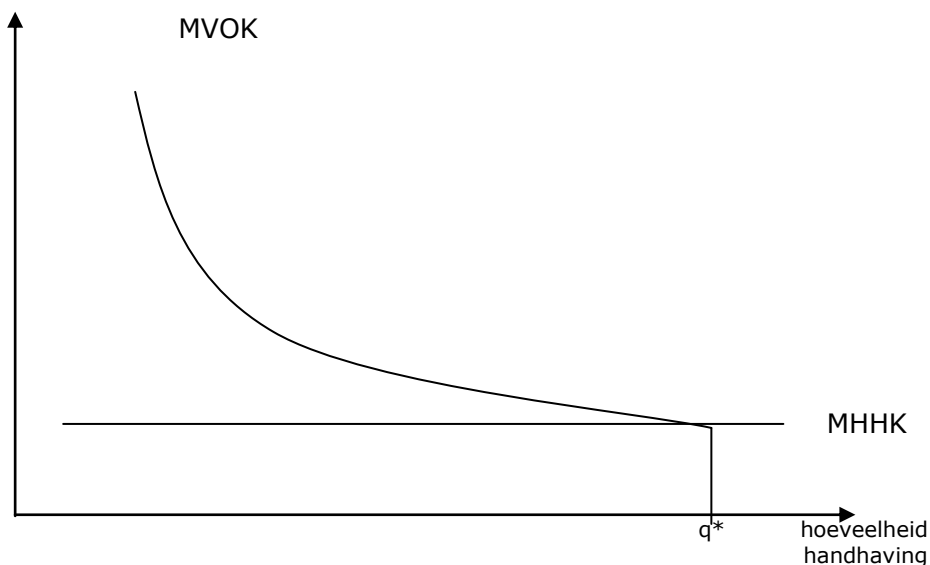
³¹ Nellthorp, J., & Sansom, T., & Bickel, P., & Doll, C., & Lindberg, C. (2000), *Valuation conventions for UNITE, UNITE (UNification of accounts and marginal costs for transport efficiency)*. Working funded by 5th framework RTD programme. ITS, University of Leeds, Leeds, April 2001.

De weggebruiker wordt zo veel mogelijk beschermd, onder voorwaarde dat hij zich conform de opgelegde norm gedraagt zodat de kans op actieve ongevallen geminimaliseerd wordt. Er worden de nodige middelen vrij gemaakt om deze conformiteit af te dwingen en zo de vooropgestelde reductie van het aantal doden te bereiken.

3.3.2. De aangewende hoeveelheid handhavingmaatregelen.

Uitgaande van Nul Visie is elk gered mensenleven meer waard dan alle mogelijke kosten. Niet in de eerste plaats efficiëntie maar effectiviteit in termen van het aantal geredde verkeersslachtoffers wordt nagestreefd. Bijgevolg is de regering gedwongen het budget van handhaving te verhogen totdat de laatste vermijdbare verkeersdode is voorkomen. De waarde van een additioneel gered mensenleven is immers altijd hoger dan de kost van de additionele eenheid handhaving die moet worden aangewend ter voorkoming van deze laatste vermijdbare verkeersdode. De voordelen van het voorkomen van een extra verkeersslachtoffer onder deze visie immers, zullen altijd groter zijn dan kosten gespendeerd aan extra handhaving ter voorkoming van dit ongeval. Er zal nooit een optimaal punt q^* bereikt kunnen worden waar een aantal verkeersslachtoffers door de samenleving op de koop toe genomen wordt. Enkel de totale eliminatie van het aantal vooropgezette verkeersdoden leidt tot de optimale hoeveelheid middelen die gehanteerd worden.

Figuur 15: Niveau van handhaving bij een Vision Zero strategie.



Naar de hoeveelheid handhaving vertaald, betekent dit dat elke kost voor een additioneel gered mensenleven MHHK gerechtvaardigd is vanuit maatschappelijk oogpunt. Bij de bepaling van de gehanteerde hoeveelheid handhaving binnen het beleid wordt weliswaar een afweging gemaakt van de mogelijke bijdrage van de verschillende maatregelen in termen van efficiëntie.

Men gaat echter niet enkel uit van efficiëntie, maar betreft eveneens andere maatschappelijke relevante factoren bij de bepaling van het handhavingniveau. Op basis van deze afweging worden de meest effectieve maatregelen weerhouden. De overheid heeft er al de haar ter beschikking staande middelen voor over om een verdere reductie van verkeersdoden te verkrijgen zolang er nog doden vallen die vermijdbaar zijn. Dat die kosten zeer hoog oplopen, zal duidelijk wezen.

Het enkele feit dat het Nul Visie beleid het vooropgestelde aantal doden wil vermijden, ongeacht de bijhorende kosten, wil niet zeggen dat ze irrationeel te werk gaat bij het bepalen van de maatregelen. Binnen het pakket van de door haar gehanteerde middelen zal ze een afweging maken over de effectiviteit van de maatregelen. Bij de beslissing over het al dan niet hanteren van een maatregel wordt gebruik gemaakt van de Kosten Effectiviteit- methode. Door middel van deze KE-analyse wordt onderzocht welk alternatief gegeven een bepaalde omvang van de beoogde maatschappelijke effecten, zo effectief mogelijk kan worden gerealiseerd. Zo worden maatregelen geselecteerd op basis van het beoogde doel, zonder dat er een extra voorwaarde van de kosten aan wordt verbonden. Doch, elke actie moet wetenschappelijk gefundeerd en getest zijn. Zowel het risico als de mogelijke schadelijke effecten leiden de beslissing om een bepaalde situatie te veranderen. De best gekende oplossing moet altijd in een eerste stadium geïmplementeerd worden. Voor de reductie van bijkomende verkeersslachtoffers wordt gegrepen naar duurdere middelen. Deze middelen worden aangewend ter voorkoming van verkeersslachtoffers, tot op het punt dat er geen enkel vermijdbaar dodelijk ongeval meer zal voorvalt.

4. Evaluatie van de bruikbaarheid van de beleidsstrategieën voor het beleid.

Nu de belangrijkste strategieën voor een goed verkeersveiligheidsbeleid besproken zijn, worden deze vergeleken om te bepalen onder welke omstandigheden een bepaald beleid de voorkeur geniet. Om een afweging te maken van de hanteerbaarheid voor een verkeersveiligheidsbeleid, worden de strategieën vergeleken op basis van de volgende elementen:

1. Nagestreefde efficiëntie: er wordt geopteerd voor maatregelen met ofwel de grootst mogelijke effecten op de veiligheid ofwel de meest efficiënte.
2. Kosten voor de publieke sector: het is moeilijk om grote stijgingen in de uitgaven te verwerken. Een overheid zal dus eerder opteren voor een programma dat geen of beperkte extra middelen vereist.
3. Publieke aanvaarding: de maatregel moet gedragen worden door een breed maatschappelijk draagvlak. Hiervoor is aanvaarding door het publiek vereist. Men zal eerder opteren voor een maatregel die door de meerderheid van het publiek gedragen wordt.

4. Praktische hanteerbaarheid: veiligheidsregels worden steeds vaker op een internationaal niveau getroffen, zodat de radius van de nationale wetgever enger wordt. De beleidsmaker zal een programma prefereren waarover hij zo veel mogelijk zeggenschap heeft.
5. Onzekerheid over de effecten: De overheid is risico-avers en zal maatregelen prefereren waarvan het meeste effect verwacht wordt. Ook prefereert ze een beleid dat het best nageleefd wordt.

4.1. Bespreking van de kenmerken.

4.1.1. Efficiëntie.

De kosten-baten strategie, welke een efficiënt beleid nastreeft, zal hier duidelijk het beste scoren. De strategie van de Nul Visie is effectief, maar hanteert een te hoog handhavingniveau en genereert te veel kosten vanuit louter efficiëntie standpunt benaderd.

4.1.2. De kosten van de strategieën.

Elvik geeft in zijn studie (2000) een vergelijking van hoeveel de implementatie van elke strategie de Zweedse staat zou kosten³².

Tabel 17: Kosten van de verkeersveiligheidsstrategieën voor Zweden in 2000.

De kost wordt uitgedrukt in miljoen Zweedse Krone.			
Verkeersveiligheidsstrategie	private kost	overheidskost	totale kost
Kosten-baten strategie	3,647	3,357	7,004
Nul Visie strategie	4,924	17,893	22,907
Maximum potentieel	11,466	32,218	43,684

De Nul Visie strategie heeft een merkbaar hogere kost voor de overheid dan de kosten-baten strategie. Het hoofdbedrag van de vermeerdering wordt bovendien door de overheid gedragen. Dit houdt in dat de meerkost door middel van belastingen door de hele bevolking gedragen wordt terwijl de personen die gevaarzettend gedrag vertonen en hiermee een risico vormen voor de andere weggebruikers niet worden afgerekend op de kosten die ze veroorzaken.

³² Elvik R., Amundsen A.H., *Improving Road Safety*, Institute of Transport Economics, Oslo, 2000, report 490, p 97.

Doordat er een groter aanbod aan handhaving moet gerealiseerd worden in vergelijking met een kosten baten strategie, zullen de kosten van handhaving hoger uitvallen. Dit is te wijten aan de substantiële verhoging van de uitgaven voor het handhavingapparaat dat uitgebouwd moet worden. Er is een drastische toename van controles en de vastgestelde overtredingen worden effectief beboet, wat een extra werkdruk legt bij politie en rechtbanken. Verder moeten er zware inspanningen geleverd worden voor de daadwerkelijke afdwinging van de straffen.

Vanuit kosten oogpunt is het volgen van een kosten baten strategie goedkoper dan een strategie gebaseerd op Nul Visie. De eerstgenoemde krijgt een hogere score op dit vlak omdat ze minder middelen vergt en de overheden liever opteren voor minder kostelijke strategieën.

4.1.3. Publieke aanvaarding.

De efficiëntie-strategie investeert in verkeersveiligheidshandhaving, maar enkel tot op hoogte van het optimale niveau. Deze inspanningen zijn lager dan bij een Nul Visie strategie. De vraag stelt zich of de afschrikwekkende werking, uitgaande van de eerstgenoemde, wel voldoende is om ook een echte mentaliteitswijziging teweeg te brengen. Het aantal verkeersdoden daalt, maar de resultaten zijn minder spectaculair. De geleverde inspanningen zijn onvoldoende om de burgers daadwerkelijk van de noodzaak van de maatregels te overtuigen en om hun gedrag te veranderen.

De Nul Visie strategie maakt van haar verkeersveiligheidsbeleid een prioriteit. Het hogere handhavingniveau leidt tot hogere kosten voor het calculerende individu en zal bij zijn afweging om zich non-conform te gedragen in betrachting genomen worden. Derhalve is het individu minder geneigd zich maatschappelijk ongewenst te gedragen en komt een gedragsverandering tot stand.

Bovendien zal, door aandacht van de overheid, de interesse van de burger opgewekt worden. Het gevolg van de voortdurende aandacht van het beleid voor de thematiek is dat het probleem op de maatschappelijke agenda blijft en dat er een erkenning komt van het probleem door de samenleving. Door als overheid de doelstelling te hanteren een daadwerkelijke reductie van het aantal verkeersslachtoffers te bekomen ongeacht de hoeveelheid inspanningen, rekenen de burgers het beleid af op de gerealiseerde reductie van slachtoffers. De weggebruikers zien dat er inderdaad zware inspanningen worden gedaan om de situatie te verbeteren en dat deze effect hebben.

De verhoging van de kosten, samen met de erkenning van verkeersveiligheid als maatschappelijk probleem, creëert een intolerante sfeer tegenover onveilig verkeersgedrag dat de noodzakelijk geachte maatregelen neutraliseert. De samenleving tolereert geen afwijkend gedrag meer van haar leden.

De vooropstelling van de reductie van het aantal verkeersslachtoffers als ultiem doel van het beleid, creëert een maatschappelijk draagvlak ten gunste van dit beleid. Het bevorderen van aanvaarding van de samenleving door het hanteren van een kosten-baten strategie is moeilijker. Op dit vlak scoort de Nul Visie beter.

4.1.4. Praktische hanteerbaarheid.

In een kosten-baten strategie is de overheid gehouden die opties te implementeren die de minste kosten met zich meebrengen. Hierdoor kan ze zich niet door andere overwegingen laten leiden en zal ze een beperktere keuze van middelen hebben.

Door de bereidheid tot het dragen van een hogere kost en het betrekken van andere relevante factoren, zijn de keuzes van de overheid met een Nul Visie niet enkel gebaseerd op de efficiëntie. Bij de samenstelling van haar maatregelenpakket houdt ze rekening met de mate van zeggenschap die ze zelf over haar beleid heeft. Ze zal deze maatregelen weerhouden waar ze de grootste zeggenschap over heeft. De domeinen waarin ze wetgeving kan uitvaardigen zonder al te veel inmenging van Europa en drukingsgroepen zullen haar voorkeur wegdragen. Ook hier geldt weer dat de overheid die kiest voor een Nul Visie strategie kan opteren voor duurdere maatregelen en niet zozeer gebonden is door de kosten als de overheid die opteert voor een efficiënt beleid.

4.1.5. Onzekerheid over de effecten.

Bij Nul Visie is het handhavingsbeleid zeer doorgedreven. Er is een uitgebreide afdwinging van de regelgeving. Daarmee stijgt de zekerheid dat maatregelen waarvan de effectiviteit is aangetoond ook in de praktijk omgezet worden. Bovendien is het individu minder geneigd zich non conformistisch te gedragen en is er minder ontwijkingsgedrag. De kosten van het volgen van regelgeving zijn immers veel lager dan ze te breken. De kans dat een maatregel effect heeft, stijgt. Op deze manier wordt de onzekerheid gereduceerd en de kost van deze post zal minder zijn in een Nul Visie beleid dan bij een efficiënt beleid.

De Nul Visie strategie heeft de mogelijkheid een maatregel op andere criteria dan efficiëntie te weerhouden. Ze kan de zekerheid van het bereiken van de beoogde effecten een grotere belangrijkheid toedienen in haar selectie van alternatieven omdat ze niet zo gebonden is aan het kostenplaatje. Ze zou ertoe kunnen komen te opteren voor een duurdere maar zekerder maatregel.

De kosten baten strategie kijkt bovendien naar de efficiëntie, niet naar de effectiviteit. Dit laatste is de moeite omdat niet steeds de baten gekend zijn. Ook al kan de efficiëntie niet berekend worden, toch kan reeds geselecteerd worden op basis van effectiviteit van de maatregel. Ook op dit punt scoort het Nul Visie beleid beter dan het efficiënt beleid.

4.2. Evaluatie.

Er wordt een vergelijking gemaakt tussen de ordening van de strategieën betreffende deze overwegingen³³.

Tabel 18: Vergelijking van de strategieën met betrekking tot deze kosten³⁴.

Kosten	kosten-baten	Nul Visie
Veiligheidseffecten	4	2
Kosten voor publieke sector	4	2
Publieke aanvaarding	2	4
Praktische hanteerbaarheid	2	4
Onzekerheid over de effecten	2	4
Uitkomst	14	16

* De cijfers geven de rangorde aan, waarbij 4 beter scoort dan 2.

De uitkomst van de vergelijking toont aan dat de waarde van de modellen zeer dicht bij elkaar ligt, maar er blijkt ook uit dat indien men zekerheid wil hebben van een zo groot mogelijke reductie van het aantal doden, men een zeer ambitieus plan moet nastreven. Het doel dat vooropgesteld wordt, bepaalt in grote mate de voorkeur voor een bepaald beleid. Ook komt duidelijk naar voren dat de efficiëntie van de maatregelen een belangrijk deel uitmaken van het beleid, maar er evenwel slechts deel van zijn. Naast efficiëntie van de maatregelen en van het beleid, zijn er ook nog andere overwegingen die de effectiviteit beïnvloeden, zoals de onzekerheid van de effecten en de maatschappelijke aanvaarding. Deze bevindingen bepalen de hoofdlijnen van de dialectiek tussen de voorstanders van de verschillende systemen.

Het uiteindelijke doel van kosten baten analyse is het maximaliseren van de welvaart door middel van het vaststellen van een economisch optimum. Het is een nuttig hulpmiddel

³³ Elvik R., Amundsen A.H., *Improving Road Safety*, Institute of Transport Economics, Oslo, report 490, 2000, p 113.

³⁴ Elvik R., Amundsen A.H., *Improving Road Safety*, Institute of Transport Economics, Oslo, report 490, 2000, p 115.

voor de beleidsmaker bij de keuze uit verschillende alternatieven in situaties waar er verschillende, met elkaar concurrerende maatregelen tegen elkaar moeten worden afgewogen. Beleid ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt mogelijk gemaakt door een afweging te maken van concrete relevante alternatieve maatregelen.

Het gebruik van kosten baten analyses is echter, op het gebied van verkeersveiligheid, altijd zeer omstrede geweest. Een eerste kritiek stelt het moreel inacceptabel dat er op een mensenleven een geldwaarde geplakt wordt. Er heerst bij een aantal verkeersdeskundigen scepticisme over de legitieme rol van de kosten baten analyse in de waardebeoordeling van een mensenleven. In ieder geval gaan critici ervan uit dat het niet mogelijk is een juiste schatting te maken van de kosten om het beleid erop te baseren. Het voornaamste probleem echter is dat bij verkeersveiligheidsbeleid geen enkelvoudig doel kan geselecteerd worden, in die zin dat de waarde van de doelen in uitsluitend monetaire termen kan worden gevat. In een ideale situatie zal de kosten-baten analyse alle overwegingen en kosten in haar oordeel over de bruikbaarheid van het beleid betrekken. In werkelijkheid echter, menen critici, blijkt dat de structuren die moeten afgewogen worden te complex zijn om adequaat in de analyse betrokken te worden. Het probleem heeft te veel dimensies om alle relevante elementen op verantwoorde manier te waarderen en in een model onder te brengen. Het Nul Visie model claimt hier beter toe in staat te zijn omdat ze uitgaat van andere doelen, namelijk de reductie van het aantal verkeersdoden en omdat ze zich niet laat domineren door op geld waardeerbare motieven. Ze aanvaardt de onveilige wegen als een maatschappelijk probleem dat bezien moet worden in de gehele maatschappelijke setting. Hierbij moeten de nodige overwegingen aangaande de effectiviteit van het gehanteerde beleid in ogenschouw genomen worden.

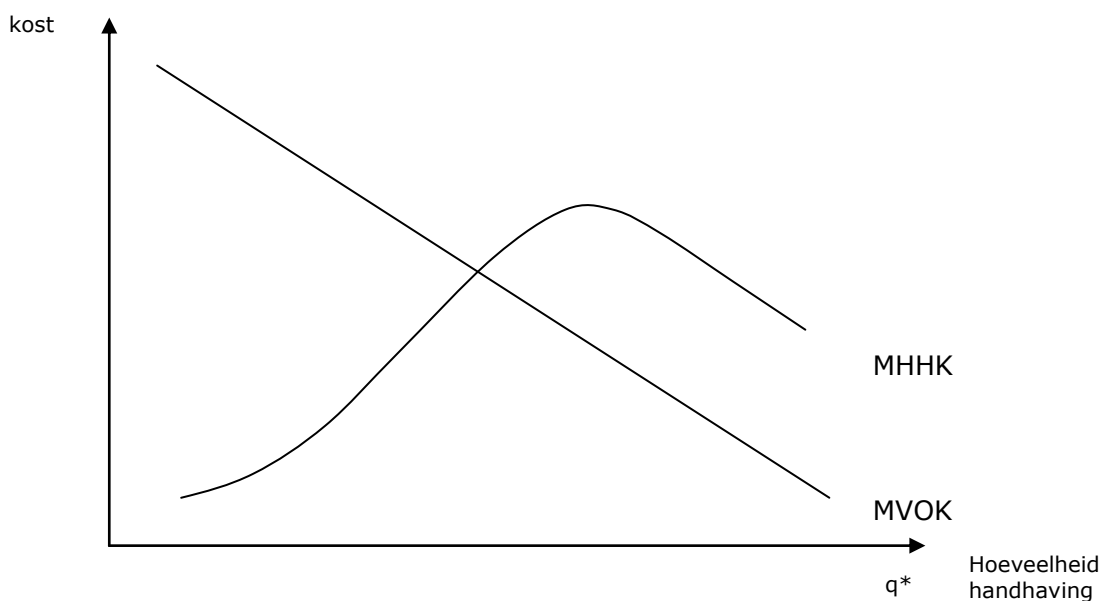
Het beleid waarvoor geopteerd wordt, hangt af van de waarde die de overheid toekent aan de onderscheiden elementen. Voor ieder beleid gelden in dit opzicht een aantal voor en nadelen. Het is wel een feit dat zelfs binnen een beleid het gebruik van principes van de andere benadering mogelijk zijn. Zo kan bij het bepalen van de maatregelen binnen het kader van het nul visie beleid nog steeds gebruik gemaakt kan worden kosten en baten analyses om de beste methoden te weerhouden. Door het inventariseren van de nagestreefde doelen kan de overheid een bepaald regime implementeren binnen de speelruimte die haar ter beschikking staat.

4.3. De evaluatie toegepast op het handhavingbeleid in de Vlaamse situatie.

Het voorgaande punt toont duidelijk dat het Vision Zero beleid duidelijk nadelig is tegenover een efficiënt beleid aangaande de gevraagde investeringen. Ondanks de

inefficiëntie van het Nul Visie beleid, kan vanuit een economisch oogpunt het nastreven van deze strategie toch verdedigd worden. Het uiteindelijke doel van de overheid, namelijk de reductie van het aantal verkeersdoden, kan op kosteneffectieve wijze worden uitgevoerd. In het maatschappelijke kader worden door maatregelen die de kosten verhogen voor het individu en door strenge handhaving de randvoorwaarden gecreëerd voor de noodzakelijke gedragswijziging van de Vlaming. Op lange termijn zal deze strategie een gedragsverandering met zich meebrengen dat een breed draagvlak creëert voor de reeds genomen en nog te implementeren regels. Het consistent conforme gedrag vergt minder handhaving om de opvolging van de maatregelen af te dwingen. Duidelijk is dat een Nul Visie beleid op korte tijd zeer kostenintensief is, maar dat de vruchten op lange termijn geplukt worden in die zin dat door een wijziging in het gedrag van de calculerende burger er minder verkeersonveilig gedrag ten toon gespreid zal worden en het verkeersveiligheidsbeleid tot de gewenste reductie van verkeersdoden zal voeren en bovendien minder handhavingmiddelen nodig zijn.

Figuur 16: Evolutie van de hoeveelheid aangewende handhavingmiddelen.



Om in Vlaanderen de beoogde noodzakelijke gedragsverandering door handhaving te bereiken, opteert de Vlaamse overheid het best voor een Nul Visie beleid en wel om de volgende redenen.

Ten eerste is het zeer goed mogelijk dat de reductie van het aantal ongevallen waarnaar gestreefd wordt een hoger handhavingniveau vereist dan welvaartstheoretisch optimaal is. In de Nul Visie wordt deze reductie als uitgangspunt genomen en wordt vervolgens de

kosteneffectiviteit berekend. De overheid stelt meer geld ter beschikking om een handhavingsbeleid te voeren. Door de hogere investeringen wordt het noodzakelijke striktere beleid gerealiseerd en wordt gehoorzaamheid aan de regelgeving afgedwongen. Eens de individuen begrepen hebben dat het niet opvolgen van de door de overheid genomen maatregelen daadwerkelijke negatieve gevolgen heeft, passen ze hun gedrag aan. De maatschappelijke welvaart stijgt hierdoor, wat zich uit in een reductie van ongevallen, het uiteindelijke doel van het beleid.

Ook scoort het Nul Visie beleid beter dan een efficiënte strategie op het gebied van de vergroting van het maatschappelijke draagvlak van de regelgeving. Door het afdwingen van het gewenste gedrag zal een verandering in de mentaliteit, attitude en gedrag van de individuen plaatsvinden omdat de burger ervan overtuigd geraakt dat afwijkend gedrag voor hem schadelijk is. Hiervoor is er een hoog niveau van handhaving onontbeerlijk en de Nul Visie strategie geeft aan de overheid meer middelen ter beschikking om dit handhavingniveau te hanteren.

Omdat naast de verhoging van de objectieve pakkans ook de subjectieve pakkans verhoogt, kan eventueel op lange termijn het niveau van handhaving lager gesteld worden en worden de kosten gereduceerd. Het individu houdt het gewenste zorgniveau aan zonder zichtbare dwang. De genomen maatregelen missen hun uitwerking niet meer en kunnen de vooropgestelde reductie van ongevaldoden bewerkstelligen. Voor dit resultaat is initieel echter een substantiële verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans nodig, wat een grote hoeveelheid handhavingmiddelen vergt.

De inspanningen die de Vlaamse overheid zich moet getroosten om een reductie van het aantal verkeersdoden te bewerkstelligen is dus groter dan ze bij een efficiënt beleid zou doen. Echter door de juiste keuze van de maatregelen en de initiële hoge hoeveelheid handhaving, wordt een grotere slaagkans gecreëerd op succes van het beleid in de komende jaren. De inspanningen komen het ganse beleid ten goede en zorgen voor een inhaalbeweging tegenover de andere landen. Daarbij komt nog dat de goede resultaten de verkeersdeelnemer ertoe kunnen aanzetten zich veiliger te gedragen in het verkeer, hetgeen een bijdrage levert voor de verdere reductie tegen een lagere handhavingkost.

5. Het handhavingbeleid in de praktijk gebracht.

5.1. Inleiding.

Na het theoretische gedeelte van de manier waarop de hoeveelheid handhaving bepaald wordt, is het nuttig een beeld te schetsen van de inrichting van het handhavingbeleid in de

praktijk. Echter, gedurende de research naar de data, blijkt het zeer moeilijk te zijn gegevens te verkrijgen omdat er nog niet veel onderzoek naar het handhavingsbeleid gedaan is. Indien er toch gegevens vrijgegeven worden zijn deze meestal gefragmenteerd, achterhaald of onbetrouwbaar. Onder de gegeven omstandigheden is het niet mogelijk een precieze en uitputtende opsomming te geven van de handhavingdata. Bijgevolg aspireert het rapport niet een perfecte weergave van de situatie te schetsen.

De weerhouden data zijn een poging om de beschikbare gegevens van de best presterende landen en België op een overzichtelijke manier weer te geven om te onderzoeken of het inderdaad een verschil bestaat tussen het niveau van handhaving van de landen die goed presteren en België. Daarom wordt er benadrukt dat deze cijfers bedoeld zijn een indicatief beeld op te roepen op basis waarvan een aanbeveling kan worden gegeven aangaande het gevoerde beleid van de weerhouden landen.

Eerst wordt een kort overzicht gegeven van de controlemechanismen en de opgelegde straffen in de besproken landen met betrekking tot snelheid, alcohol en gordeldracht en drugs³⁵. Dan volgt in het volgende punt een vergelijking van de inrichting van het handhavingbeleid van de in het rapport opgenomen landen waarbij aandacht wordt besteed aan de punten van overeenstemming en verschil. Bovendien wordt nagegaan of de vastgestelde verschillen mogelijkwijs leiden tot een verschil in het succes van de genomen maatregelen ter reductie van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers.

5.2. De inrichting van de handhaving betreffende de speerpunten in de besproken landen.

5.1.1. Gordeldracht.

A. Controlemechanismen en bestraffing.

De boete voor een overtreding van de gordelwetgeving wordt in Nederland bestraft met een boete van € 30. Het aantal opgelegde boetes is dramatisch gestegen gedurende de laatste jaren (230.000 in 2001), maar leidde blijkbaar niet tot de gewenste gedragsverandering. Nog steeds draagt 20% van de Nederlandse bestuurders geen gordel (zie supra).

Wetgeving in verband met gordeldracht wordt door de Zweedse overheid het minst zwaar bestraft van alle verkeersovertredingen. De boete was onveranderd gebleven sinds 1975 en schommelde rond € 30, tot ze recentelijk is vastgesteld op € 65. Het aantal

³⁵ Op dit moment worden er ingrijpende wetsveranderingen doorgevoerd op het gebied van verkeershandhaving in België. Omwille hiervan wordt een zeer brede beschrijving van de straffen van de vermelde verkeersovertredingen in België in het rapport gehanteerd.

vastgestelde overtredingen schommelt jaarlijks rond 30.000, hoewel ongeveer 10% van de bestuurders de gordel niet dragen, zoals is vastgesteld in het eerste deel.

De Engelse handhavingdiensten hebben de keuze tussen 3 maatregels bij de vaststelling van een overtreding van de gordelwetgeving nl. het opleggen van een vastgestelde boetes (9.300 in 1996), het geven van een geschreven waarschuwing (154.300 in 1996) en het voor de rechtbank dagen van de overtreder (6.700). Dit betekent dat er ongeveer 175.000 overtredingen zijn vastgesteld in 1996, terwijl 9% van de bestuurders hun gordel niet dragen. De boete is vastgesteld op 20 pond, hoewel de rechtbank een boete tot 500 pond kan opleggen.

Voor België zijn er wederom geen gegevens aanwezig met betrekking tot het aantal controle op gordeldracht. De hoogte van een mogelijke boete varieert van €10 tot €250³⁶.

Meestal wordt het bedrag €25 door de politiediensten en €52,06 door het Openbaar Ministerie aangeboden waarvan de betaling de strafvordering doet vervallen. Indien de

³⁶ Niet enkel zijn dit zeer grote ranges waartussen de opgelegde boete kan variëren, de toegankelijkheid van de wetgeving voor leken is niet eenvoudig. Voor de bepaling van de strafmaat, moeten een aantal wetten en KB's geanalyseerd worden. Ter verduidelijking van de complexiteit van de wetgeving wordt hier het voorbeeld van de strafbepaling van de overtreding van het reglement met betrekking tot de gordeldracht kort uitgewerkt. De kaderbepaling bevindt zich in het K.B. van 16 maart 1968 houdende de coördinatie van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (B.S. 27.03.1968) het geen een uitvoeringsbesluit is van de Wet van 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (B.S. 27.03.1968). Art 29 bepaalt dat de andere overtredingen van voormelde reglementen worden gestraft met een gevangenisstraf van een dag tot een maand met een geldboete van €10 tot €500 of met een van die straffen alleen. Het probleem dat zich hier stelt is dat eerst de hele lijst van zware overtredingen moet worden opgezocht om te kunnen vaststellen dat gordeldracht er niet bij is opgenomen. De vermelde reglementen in artikel 29 K.B. van 1968 slaan op het K.B. van 01 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, waarbij artikel 35 de verplichting van het dragen van de gordel in een motorvoertuig oplegt. Vervolgens moeten de uitvoeringsbesluiten erop nagezien worden teneinde te bepalen onder welke categorie van overtredingen deze bepaling valt. Het handelt zich in dit geval om het K.B. van 7 mei 1999 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Na hierin te hebben vastgesteld dat deze bepaling niet bij de zware overtredingen is onderverdeeld, is voldoende informatie vergaard over de mogelijk op te leggen straffen. Het gaat over een overtreding die niet als zware overtreding gecategoriseerd wordt. Derhalve geldt de strafbepaling van artikel 29, lid 1, tweede zin K.B. 1968. Deze systematiek wordt behouden in de nieuwe wetgeving. De Wet van 07.02.2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid vervangt door artikel 6 § 2 het bestaande artikel 29 K.B. van 1968 door de volgende bepaling: ' Behoudens de overtredingen bedoeld in de artikels 26, 27 en 27ter van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, worden de andere overtredingen tegen de bovenvermelde reglementen bestraft met een boete van €10 tot €250. In de nog niet gepubliceerde uitvoeringsbesluiten van de Ministerraad van 31 januari 2003 wordt de overtreding van het reglement met betrekking tot de gordeldracht niet bij de zware overtredingen ondergebracht. Volgens dezelfde redenering wordt teruggekeerd naar het K.B. van 1968 waar de uiteindelijke strafbepaling vermeldt wordt.

Teneinde de eenvormigheid van het handhavingbeleid te vergemakkelijken heeft het college van Procureurs-generaal (COL 25/2000 van 22 juni 2000) een vast bedrag bepaald dat door het Openbaar Ministerie gehanteerd wordt bij de behandeling van de inkomende processen-verbaal. Hoewel de politiediensten hier niet wettelijk door gebonden zijn, worden deze richtlijnen ook door hen goed opgevolgd. Dit impliceert dat in de praktijk bij de vaststelling van een overtreding tegen de gordelwetgeving een onmiddellijke inning van €25 door de politiediensten wordt aangeboden. Indien dit niet aanvaardt wordt biedt het Openbaar Ministerie een minnelijke schikking van €52 aan alvorens de zaak bij de rechtbank aanhangig te maken. Zolang de nieuwe wetgeving niet van kracht is, blijft dit beleid door het Openbaar Ministerie gehandhaafd.

zaak alsnog voor de rechtbank wordt gebracht, hangt het af van het oordeel van de rechter die de zaak behandelt.

B. Conclusie.

Gedurende de laatste jaren zijn er maar op beperkte schaal maatregelen genomen om het gordelgebruik af te dwingen. Er is vooral gebruik gemaakt van het promoten van de gordeldracht door middel van voorlichtingcampagnes. Enkel in Nederland is er werk gemaakt van de uitbouw van een handhavingbeleid. De boetes lijken meer of minder symbolisch en zijn contradictoir met de reductie van dodelijke slachtoffers die door het dragen van de gordel bereikt worden. In vergelijking met België echter moet geconcludeerd worden dat, ondanks de min of meer stiefmoederlijke behandeling van de controle op gordeldracht, in de best presterende landen de gordeldracht significant hoger ligt.

5.2.2. Snelheid.

A. Controlemechanismen.

Snelheidsovertredingen worden in Nederland voornamelijk gedetecteerd door mobiele en vaststaande camera's. Er wordt naar gestreefd het aantal camera's nog uit te breiden. In 2000 werden meer dan vijf miljoen vierhonderd snelheidsovertredingen gesanctioneerd, zo vermeld het Centraal Justitiele Incassobureau³⁷. In 1998 werden er maar 3,1 miljoen boetes werden opgelegd voor snelheidsovertredingen. Er is dus een stijgende trend aanwezig die nog wordt doorgetrokken³⁸.

De significante verhoging van het aantal snelheidscamera's is ook een van de maatregelen uit het actieplan van Groot-Brittannië. Deze worden in Engeland enkel op probleemplaatsen geïnstalleerd. Om de zichtbaarheid te vergroten moeten ze volledig geel geschilderd zijn.

In Zweden vindt geen specifiek georganiseerde politionele snelheidscontroles plaats. Bovendien wordt de aanwezigheid van snelheidscamera's aangekondigd, samen met het op poten zetten van een nationale informatiecampagne. Op deze manier is de bestuurder geïnformeerd over de controle en -redeneert men- past hij zijn snelheid aan.

Door de grote frequentie van het aantal camera's wordt 20 % van de rijbewijsbezitters per jaar op snelheid gecontroleerd.

³⁷ Nederlands Politie Instituut, *Integrale veiligheidsrapportage 2002*, Ministerie van Buitenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Den Haag, 2002.

³⁸ Centraal Justitiele Incassobureau, Jaarverslag Centraal Justitiele Incassobureau, *Jaarverslag 1998*, CJIB, Leeuwarden, 1999.

In Denemarken worden systematische snelheidscontroles gevoerd met een volautomatische mobiele snelheidscontrole.

Ook in Finland wordt de snelheid automatisch gecontroleerd door een 100 tal camera's. Bovendien wordt er gemeten door de politie met behulp van radar of snelheidsmeters. Het aantal controles is sinds 1977 fors opgedreven. Jaarlijks wordt 40 % van de rijbewijsbezitters gecontroleerd.

Wat betreft de controle van de snelheidslimieten worden jaarlijks in België ongeveer 10 miljoen voertuigen gecontroleerd op snelheid door de federale politie met behulp van vaste snelheidsradars. Er is een daling van 12 % tegenover 1997. Toen werden nog 12 miljoen voertuigen gecontroleerd, tegen 10 miljoen in 1999³⁹. In dat jaar werden ongeveer 4 miljoen snelheidsovertredingen door de federale politie vastgesteld en werden er 346.500 P.V.'s opgesteld. Dit betekent dat slechts 1 op 10 van de vastgestelde overtredingen werd geverbaliseerd.

B. Bestrafing.

Het Justitieel Incasso Bureau is door de Nederlandse overheid opgericht ter verlichting van de overbelaste politiediensten. Het staat in voor een administratieve afhandeling van vastgestelde snelheidsovertredingen, zodat de politiediensten en parketten niet meer met deze frequente overtredingen geconfronteerd worden.

In Engeland wil men op termijn een systeem van administratiefrechtelijke afhandeling van de overtredingen instellen, zoals dat momenteel in Nederland het geval is. Na 28 dagen na ontvangst moet de boete betaald zijn, zoniet moet de overtreder de bekeuring aanvechten door het inzetten van een proces in de rechtbank. Indien dit niet gebeurt, is de overtreder verplicht de bekeuring te betalen.

In Zweden is de drempel om een snelheidsovertreding te vervolgen is een overschrijding van de snelheidslimiet van 10%. Hier geldt een streven naar nultolerantie.

In Denemarken, waar onlangs nog een gevoelige verhoging van camera's doorgevoerd is, wordt bij overschrijding van de snelheidslimiet met meer dan 70% de bestuurder tijdelijk gediskwalificeerd. Er wordt hem een tijdelijk rijverbod opgelegd.

De Finse overheid sanctioneert snelheidsovertredingen met ofwel een eenmalige geldboete, een aantal dagen dagboete, of enkele maanden gevangenisstraf. De drempel om een snelheidsovertreding te vervolgen is een overschrijding van de snelheidslimiet met

³⁹ BIVV, *Snelheidshandhaving, handleiding bij het opstellen van een handhavingplan*, BIVV, Brussel, 1999, p 9.

10 % waarbij een nulbeleid wordt nagestreefd. De eenmalige geldboete die volgens barema's is vastgesteld, wordt gehanteerd voor de bestraffing van lichte snelheidsovertredingen. Voor serieuze verkeersovertredingen wordt in Finland een boete vastgesteld op basis van het maandelijks netto inkomen gebruik makend van de taxatiedata van het vorige jaar. Alle vastgestelde overtredingen worden geregistreerd. Indien er 3 boetes zijn in een jaar of 4 in twee jaar volgt er automatisch de intrekking van het rijbewijs. Tot overtredingen van 20km/u zijn er boetes, bij hogere snelheidsovertredingen wordt deze boete altijd vergezeld met of een gevangenisstraf of een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

België hanteert vooral geldelijke straffen bij de vaststelling van snelheidsovertredingen. Enkel bij zeer zware overtredingen wordt gebruik gemaakt van de intrekking van het rijbewijs.

C. Conclusie.

De controle is in alle landen opgevoerd en men streeft naar een snelle afhandeling van alle overtredingen. Groot-Brittannië en Denemarken willen significant meer snelheidcamera's installeren. Deze zullen op een duidelijke manier aangekondigd worden. Deze vermeerdering van camera's zal leiden tot een vermeerdering van het aantal boetes en om deze reden zal ook de afhandeling van de overtredingen hieraan aangepast moeten worden. In dit kader wordt in een aantal landen een administratiefrechtelijke procedure onderzocht. Zware snelheidsovertredingen worden in de best presterende landen altijd naar de rechtbank gestuurd.

Waar de andere landen een gemeenschappelijk streven naar de opvoering van de snelheidscontroles vertonen, blijkt dit in België af te nemen. Ook de opgelegde straffen waren tot nog toe aan de lage kant.

5.2.3. Alcohol.

A. Controlemechanismen.

In Engeland zijn er geen georganiseerde systematische alcoholcontroles, maar vinden controles plaats tijdens het algemene politiewerk. De politie mag de bestuurders at random halt houden, doch enkel bij een vermoeden van alcoholgebruik mag de persoon getest worden. Een ademtest kan enkel opgelegd worden bij een vermoeden van rijden onder invloed, indien vermoed wordt dat de bestuurder een overtreding heeft begaan of indien hij betrokken is in een verkeersongeval.

Sinds 1996 wordt automatisch een alcoholcontrole uitgevoerd op personen die betrokken raken in een verkeersongeval. Het jaarlijkse aantal van controles wordt opgevoerd tot over

0.8 miljoen. De proportie van positieve testen is verminderd met 12%. Echter het absolute aantal van positieve tests blijft hangen op het niveau van 100 000 per jaar.

In Zweden mag de politie at random ademhalingstests uitvoeren zonder voorafgaand vermoeden van alcoholgebruik. 20% van de bestuurders wordt jaarlijks gecontroleerd. Er is een verplichte alcoholtest van bestuurders die betrokken raken in een verkeersongeval met gewonden. Het jaarlijkse aantal van controles wordt systematisch opgevoerd. Tussen 1990 en 2000 is het jaarlijkse aantal van bestuurders die onder invloed rijden bijna gehalveerd tot 9000.

In Nederland mag de politie de bestuurders doen stoppen en testen. Er vinden nationale campagnes plaats. Jaarlijks wordt ongeveer 1 op 16 bestuurders onderworpen wordt aan een alcoholcontrole. Het testen van bestuurders betrokken in een ongeval wordt aangereken, maar is geen standaard procedure. De proportie van bestuurders met een overschreden alcohollimiet blijft stabiel op het niveau van 4,5% sinds 1990.

Alcoholcontroles worden in Finland het hele jaar door georganiseerd op alle mogelijke tijdstippen. Jaarlijks wordt 40% van de bestuurders gecontroleerd voor alcohol. De politie is bevoegd at random iedere bestuurder tegen te houden en willekeurig te controleren. Dit kan gebeuren door middel van ademtest, urinetest of bloedtest.

In Denemarken worden de inspanningen opgevoerd tegen rijden onder invloed. Recidivisten worden onderworpen aan een alcolock systeem. Dat is een meetapparaat dat het promillegehalte van de bestuurder meet vooraleer deze kan vertrekken en dat in het voertuig geïnstalleerd wordt. Wanneer het apparaat een BAC gehalte meet dat de wettelijke limiet, zijnde 0,5 promille, overschrijdt, blokkeert de wagen en is het onmogelijk deze te starten.

Een blik werpend op de handhavinggegevens betreffende alcohol in België, wordt opgemerkt dat in 1999 in het totaal 163 373 bestuurders onderworpen werden aan een alcoholtest, vooral in het kader van gerichte campagnes⁴⁰. Zo is de jaarlijks terugkerende BOB campagne een extra inspanning die de Belgische politie doet om het aantal controles op te drijven rond de eindejaarsperiode. De politie beschikt ook in België over de bevoegdheid de bestuurder staande te houden en zonder een duidelijk vermoeden van intoxicatie een ademhalingstest op te leggen.

B. Bestrafing.

In Zweden is de mildste straf een geldboete en een korte intrekking van het rijbewijs. Indien er een promillegehalte tussen 0.02 en 0.1 wordt vastgesteld wordt een boete

⁴⁰ BIVV, *Activiteitenverslag 2001*, BIVV Brussel, 2002, p 29.

opgelegd, vergezeld van de intrekking van het rijbewijs van minstens 1 maand. Bij een BAC boven 1,0 promille wordt het rijbewijs minimaal 1 jaar ingetrokken, krijgt men eventueel een gevangenisstraf van maximaal 2 jaar en moet men een verplichte nieuwe rijtest afleggen. Sinds 1994 kunnen de rechtbanken een voorwaardelijke straf opleggen indien de bestuurder deelneemt aan een rehabilitatiecursus.

In Engeland is de minimum straf bij de vaststelling van rijden onder invloed een diskwalificatieperiode van 1 jaar. Wanneer een ongeval resulteert in een dodelijk slachtoffer wordt het rijbewijs minimum 2 jaar ingetrokken. Bij een grote overschrijding van de limiet moeten de overtreeders een medische test uitvoeren om een nieuw rijbewijs te verkrijgen. Sinds januari 2000 bestaat er in Engeland een nationaal schema voor rechtbanken om bestuurders onder invloed naar rehabilitatiecursussen te sturen. Dit gebeurt vrijwillig en op eigen kosten. Bij volledige afhandeling van de training kan de diskwalificatieperiode met 25 % verkort worden.

In Denemarken wordt bij 1,2 promille het rijbewijs ingetrokken en krijgt men een boete. Bij zware overtredingen of bij recidive is er mogelijkheid tot het opleggen van een gevangenisstraf. Er is mogelijkheid tot een rehabilitatiecursus en gemeenschapswerk.

De rechtbank handelt in Finland de overtredingen af. De straf varieert van een geldboete tot een gevangenisverblijf van 3 maanden. Om het rijbewijs terug te krijgen moet een medisch certificaat afgeleverd worden. De diskwalificatieperiode varieert van 3 maanden tot 2 jaar. Het wordt door de overheid gezien als een misdad en zo wettelijk gekwalificeerd. Er volgt een diskwalificatie en of een boete of een maximale gevangenisstraf van 6 maanden

Doorheen de jaren heeft in Nederland een evolutie plaatsgevonden in de manier van sanctioneren. Om de werkdruk van de rechtbanken en het OM te verlichten en om het mogelijk te maken zwaardere straffen op te leggen, zijn er nieuwe methodes van bestraffing ingevoerd. In 1996 is een programma van start gegaan waarbij het mogelijk werd een administratieve sanctie op te leggen onafhankelijk van een een sanctie door de rechtbank. Het type van sanctie is gerelateerd aan het niveau van alcohol in het bloed. De maatregelen houden het volgende in: bij overschrijding van de 0,8 promille-limiet wordt de overtreder sinds 2002 door de rechtbank verplicht tot het volgen van een cursus Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA).

Ten tweede bestaat er de mogelijkheid tot het opleggen van een medische test of ten derde tot de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

In Finland loopt momenteel een experiment rond rehabilitatiecursussen.

De straffen bij de vaststelling van de overschrijding van de legale alcohollimiet variëren ook in België van het enkel opleggen van een geldelijke boete tot de intrekking van het rijbewijs en het opleggen van een gevangenisstraf.

C. Conclusie.

Wat betreft de strafmaat en de controle worden door de onderscheiden landen verschillende strategieën gehanteerd. Door sommigen wordt met speciale acties gewerkt, anderen bedden de controles in het algemene politiewerk. Het grote verschil in het beleid met betrekking tot de controles is dat er in Engeland geen mogelijkheid is tot het uitvoeren van een controle zonder een duidelijk vermoeden van alcoholintoxicatie. Wat betreft de straffen zijn er ook duidelijke verschillen waarneembaar. Hoewel over het algemeen een streng bestraffingsbeleid gevoerd wordt dat strikt gehandhaafd wordt, verschilt de range van de opgelegde straffen. Nederland legt bij lichte overtredingen enkel een geldelijke boete op, terwijl in de andere landen een systematische intrekking van het rijbewijs en de oplegging van een gevangenisstraf wordt opgelegd. In alle landen volgt er bij een zware overtreding of bij recidive een intrekking van het rijbewijs en een gevangenisstraf, al dan niet gecombineerd met rehabilitatiecursussen.

Tabel 18: Een overzicht van de gevoerde alcoholcontroles door de verschillende landen.

	Zweden	Verenigd Koninkrijk	Nederland
Jaarlijkse doorlichting	1,0 miljoen	0,9 miljoen *)	1,0 miljoen
Per passagiersvoertuig	1 : 4,0	1 : 26,5	1 : 7,0
Geïntoxiceerde bestuurder Betrokken in ongeval	12.500 **) 800	100.000 8.000	? ?
over limiet	9.000	90.000	31.000
Per passagiersvoertuig	1 : 444	1 : 266	1 : 226

*) Aangepast aan GB als de testen 1,1 keer van Engeland en Wales als Schotland 10% inwoners heeft van GB.

**) Aantal ongevallen waarbij het volgende cijfer de hoeveelheid betrokken geïntoxiceerde bestuurders weergeeft.

Bron: SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002, p 49.

Tabel 19: Een overzicht van de maatregelen die ondernomen worden door de verschillende landen.

	Zweden	Verenigd Koninkrijk	Nederland
Lage Limiet	1951: 0,05% 1990: 0,02%	1967: 0,08 %	1974: 0,05%

Onderzoek	Doorlichting: willekeurig + ongevallen ademtesten	Doorlichting: vermoeden of overtreding + ongevallen; ademtesten	Doorlichting: willekeurig + ongevallen ademtesten
Minimum straf	Boete + 1 maand intrekking van het rijbewijs	12 maanden intrekking van het rijbewijs	Boete
Hoge limiet	1951: 0,15% 1990: 0,1%	1967: 0,2 % (HRO schema)	1996: 0,13% + 0,18 % (adm. Maatregelen)
Minimum straf	12 maanden intrekking van het rijbewijs + medische en rijtest + gevangenis	Medische test + beslissing door de rechtbank	0,13% : educatie cursus 0,18%: medische test + beslissing door de rechtbank

Bron: SWOV, Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands, SWOV, Leidschendam, 2002, p 48.

5.2.3. Drugs.

Tot nog toe zijn er in de besproken landen geen systematische drugcontroles. Wel is er bij alcoholcontrole ook een verhoogde waakzaamheid voor drugs.

Onder meer in Engeland wordt de strategie van verhoogde waakzaamheid op het gebruik van drugs bij een alcoholcontrole gebruikt. Ook met betrekking tot drugs mogen er geen systematische controles plaatsvinden, enkel op basis van een vermoeden mogen bestuurders gecontroleerd worden. Bij vermoeden van drugsgebruik wordt eerst het coördinatievermogen nagegaan. Indien deze positief is, volgt een gang naar het politiekantoor voor bloedanalyse.

In Finland geldt voor drugs hetzelfde beleid als alcohol in een poging om het druggebruik tegen te gaan.

Denemarken voert op dezelfde manier drugcontroles uit als de alcoholcontrole. De attitude tegenover drugcontroles in Denemarken uitgevoerd door de politie blijkt positief voor 90 % van de ondervraagde bestuurders. Ongeveer 6% van de ondervraagden was onder invloed van verdovende middelen op het tijdstip van de controle.

In België wordt het drugsbeleid simultaan met het alcoholbeleid gevoerd. Indien bij een controle een vermoeden van druggebruik bestaat, worden de nodige testen uitgevoerd. Ook specifieke controles op het gebruik van drugs zijn mogelijk.

5.2.4. Conclusie.

Wat de concrete handhavinggegevens voor het beleid omtrent de speerpunten betreft, volstaat een korte conclusie. De verschillende landen voeren een verschillend concreet

handhavingbeleid met betrekking tot de manier van controleren en de bevoegdheid van de politionele diensten. Waar de politie in Zweden, België en Nederland veel meer de vrije hand wordt gelaten bij de opsporing van overtredingen, zijn de voorwaarden tot legitiem optreden voor de Engelse politie veel strikter. Enkel bij het vermoeden van een overtreding zijn ze gemachtigd een controle door te voeren. Ook bij gebeurlijke ongevallen verschilt het beleid in de onderzochte landen. Zweden en Engeland voeren een strikt controlebeleid naar alcohol en druggebruik in de ongevalsituatie. Nederland en België hanteren hiervoor geen strikte voorschriften. Verder is er een groot onderscheid tussen de opgelegde straffen. Waar de een dadelijk de intrekking van het rijbewijs oplegt en ruim gebruik maakt van gevangenisstraffen, hanteert de ander vooral het systeem van geldelijke boetes. De mate waarin de overtreder afgeschrikt wordt, varieert bijgevolg naar het land waar de overtreding begaan wordt.

5.3. De inrichting van het handhavingbeleid in het algemeen naargelang de visie en doelen.

5.3.1. De inrichting van het handhavingbeleid van de best presterende landen: algemene trends.

De Europese landen streven alle naar de reductie van het aantal verkeersdoden op hun wegen. Uit de bespreking van de verschillende beleidsdoelen en visies van het eerste hoofdstuk, kan gesteld worden dat de Vision zero strategie aanvaard is als de algemene basis voor het beleid van de best presterende landen. Hoewel de verschillende landen een verschillende benaming gebruiken, wordt dezelfde beleidsvisie uitgewerkt, namelijk de overtuiging van de onderscheiden regeringen dat het verschijnsel van de vermijdbare verkeersdode op hun wegen volledig moet verdwijnen door het nemen van de hiervoor noodzakelijke maatregelen. Bij de best presterende landen ziet men een onderling verschillende aanpak betreffende de concrete maatregelen. De ene richt een speciale politie-eenheid op, de andere integreert het verkeersveiligheidsbeleid in de bestaande structuur. De ene benadert het probleem centraal, de andere verkiest een decentrale benadering. De overheden erkennen alle dat de oorzaak van het probleem grotendeels verklaarbaar is door een problematisch gedrag van de weggebruiker dat moet worden omgebogen naar een veiligere situatie. Gemeenschappelijk is de opvatting dat er hiervoor een duidelijk beleid moet zijn waarvoor het de taak van de overheid is hiervoor de nodige middelen ter beschikking te stellen en de nodige randvoorwaarden te creëren die het mogelijk maken de noodzakelijke maatregelen door te voeren.

Dit wordt uiteraard gedeeltelijk verkregen door het gebruik van voorlichtingscampagnes die de bestuurder erop attent maken dat een reductie van gevaarlijk gedrag onontbeerlijk is om zichzelf en zijn medemens niet te verwonden. Eens de burger van de noodzaak van veilig verkeersgedrag overtuigd is, zal hij zijn gedrag in de gewenste richting aanpassen.

Er is echter meer nodig dan enkele groot- en kleinschalige voorlichtingscampagnes die de mensen erop attent maken dat roekeloos rijgedrag uit den boze is. Wat echt noodzakelijk is, is een geïntegreerde aanpak van de afdwinging van alle genomen maatregelen, ongeacht het feit of de bestuurder overtuigd is van het nut of niet. De overheid kan voor het halen van de haaropgelegde doelen geen afwijkend gedrag tolereren en is verplicht een stringent handhavingsbeleid op te stellen, gebaseerd op de vision zero strategie.

Uit de voorgaande bevindingen komt duidelijk naar voren dat wat betreft het handhavingsbeleid de regeringen van de best presterende landen een zeer duidelijk signaal geven aan de bevolking dat tegen overtreders streng wordt opgetreden. Elk land levert een aantal inspanningen om de algemene handhaving te verbeteren.

Zo werden in 2000 in de Engelse rechtbanken 2 miljoen verkeersovertredingen afgehandeld. Bij elke vastgestelde overtreding wordt een boete uitgeschreven of wordt de overtreder naar de rechtbank gestuurd. Als alternatief voor een boete kan de overtreder naar een 'driver improvement' cursus gestuurd worden. Deze wordt bekostigd door de overtreder. In 2001 is er een wet goedgekeurd die het mogelijk maakt dat het geïnde geld gebruikt mag worden om de registratiekosten te dekken.

Tabel 20⁴¹: Beschikbare handhavinggegevens van de onderzochte landen in 2000.

Landen	Populatie Milj	boetes (1000)	Kans op een boete	Aantal alcoholtest	Kans op een alcoholtest	% van bestuurders getest op	% bestuurders met meer
--------	-------------------	------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------------------	-----------------------------------	------------------------------

⁴¹ De berekening van de kans op een controle of een boete is gebaseerd op de hele populatie van het betreffende land. De percentages van de geteste bestuurders berekend worden op basis van het aantal bestuurders in het land.

				(1000)		alcohol in 1999	de alcohollimiet in 1999
Oostenrijk	8.0	3.550	0.44	100	0.01		
België('99)	10.0	627	0.06	163	0.02		
Finland	5.1	378	0.07	1.400	0.27	40 %	0.2
Frankrijk	58	6.000	0.1	7.200	0.12	25 %	1.7
Duitsland	81.5	3.500	0.04				
Griekenland	10.7			260	0.02		
Ierland	3.7	90	0.02	17	0.004		
Nederland	15.4	7.620	0.49	500	0.03	6 %	4.4
Noorwegen	4.5	414	0.09				
Portugal	10	930	0.09				
Spanje	39.4	1.900	0.05	2.400	0.06		
U.K.	59.4	3.700	0.06	860	0.01		

Source: Zaidel M., Makinen T., *Indicators of police enforcement in 12 countries*, in Zaidel M., Makinen T., *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*, Escape project, European Commission: RTD programme, Helsinki, 2002, p 57; European Transport Safety Council, *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, ETSC, Brussels, 1999, P 20; Deben L., *Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid Vlaanderen: een rechtseconomische analyse van lessen uit de veiligste landen*, voorlopig rapport, Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2003; Centraal Bureau voor Statistiek Nederland, Voorburg; Nederlands Politie Instituut, *Integrale veiligheidsrapportage, 2002*, Ministerie voor Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, Den Haag, 2002.

In Nederland wordt per campagne de handhaving met betrekking tot een specifiek thema geïntensiveerd. Dit gebeurt in samenspraak met de politiekorpsen. Ter bevordering van de verkeersveiligheid streeft het Ministerie van Justitie naar een jaarlijkse groei van 20 % in het aantal bekeuringen. Nederland sanctioneerde in 2000 ruim 7.6 miljoen overtredingen. In 1999 waren er dat 6 miljoen, waarvan 70% voor snelheid waar er in 1998 nog maar 5,2 miljoen werden opgelegd. In 1997 werden nog 600 000 minder boetes uitgeschreven. Ten opzichte van 1994 is het aantal boetes verdubbeld.

Het aantal opgelegde boetes stijgt zeer snel door een intensievere controle door de politie alsmede door het houden van speciale verkeersveiligheidscontroles. Om de werklast van de politie te verlichten is bovendien de wet Mulder of de 'Administratiefrechtelijke Afhandeling Verkeersvoorschriften' ingevoerd. Lichte overtredingen worden

gedepenaliseerd en afgehandeld door het betalen van een geldsom binnen 4 maanden na ontvangst van een bekeuring. Zware overtredingen worden door de rechter afgehandeld. Seponeren komt quasi niet voor aangezien lichte overtredingen automatisch verwerkt worden en de rechter enkel over zware overtredingen beslist.

Denemarken heeft een speciale verkeerspolitie voor de verkeershandhaving. Naast de algemene routine controles worden regelmatig gerichte controles georganiseerd. De gemiddelde duurtijd in Denemarken tussen de overtreding en de handhaving bedraagt 2 tot 4 weken, tenzij de beschuldigde niet akkoord gaat. De meeste overtredingen worden administratief afgehandeld. Boetes worden verminderd bij lage inkomens⁴².

In Finland is het de bedoeling de focus te leggen op specifieke controles die zich voornamelijk richten op snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik. Alle overtredingen worden geregistreerd. Wanneer een bestuurder 3 boetes krijgt op 1 jaar, of 4 boetes op 2 jaar tijd, wordt deze gediskwalificeerd. Met andere woorden, zijn rijbewijs wordt ingetrokken. De politie geeft de overtreder meteen een boete. Ernstigere overtredingen worden via de rechtbank afgehandeld. Er worden hiervoor dagboetes opgelegd bepaald volgens het maandelijkse inkomen. Deze bedragen grofweg 1/60 van het maandelijkse netto-inkomen. Het proces neemt een half jaar tot een jaar in beslag. Seponering gebeurt in beperkte mate. De verkeershandhaving wordt nog strenger in de toekomst; het rijverbod zal verlengd worden en een beter systeem wordt uitgewerkt voor bestuurders met een hoog risico.

Het is duidelijk dat ondanks alle onderlinge verschillen ieder besproken land zijn controle-inspanningen voor de verkeersveiligheidshandhaving heeft opgevoerd. Ervaring heeft namelijk aangetoond dat strenge controles het aantal ongevallen op de wegen reduceert. Het gedragsbeïnvloedende karakter van boetes hangt samen met de pakkans, de zwaarte van de te nemen strafmaatregel en de snelheid waarmee sancties afgehandeld en uitgevoerd kunnen worden. De pakkans wordt mede bepaald door de capaciteit van het apparaat dat de handhaving verzorgt, de verkeerspolitie. De snelheid van de afhandeling wordt bepaald door de capaciteit van het justitiële apparaat. Studies wijzen vervolgens uit dat de intensiteit van het toezicht van belang is bij de handhavinginspanningen (de combinatie van toezicht, strafoplegging en publieksvoorlichting).

Ook valt er grote winst te halen bij een verhoging van de bestaande toezichtniveaus op rijnsnelheden, alcoholgebruik en gordeldraagplicht. In de huidige setting blijkt dat hier een grotere preventieve werking van uitgaat dan de verhoging van de boetes. De

⁴² Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, *Verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2002, p 36.

sanctionering kan ook onder andere vormen gebeuren, zoals het puntenstelsel bij het rijbewijs.

Tabel 21: Overzicht van het handhavingbeleid van de besproken landen.

Land	Organisatie handhaving	Administratieve Procedure	Seponering	Handhaving Door Private bedrijven
Nederland	Decentraal	Ja	Nulbeleid	Ja
Groot-Brittannië	Centrale impuls Decentrale Uitwerking	In onderzoek	Nulbeleid	Ja
Zweden	Centrale impuls Decentrale Uitwerking	Nee	Nulbeleid	Nee
Denemarken	Centrale impuls Decentrale Uitwerking	Ja	Nulbeleid	Nee
Finland	Decentraal	Nee	Nulbeleid	Nee
België	Centrale impuls Decentrale Uitwerking	Nee	In ressort Gent 19,7% ⁴³	Nee

Naast het opvoeren van het aantal controles, hetgeen leidt tot een groter aantal vastgestelde overtredingen, wordt door de best presterende landen een nultolerantie beleid gevoerd ten aanzien van overtredingen⁴⁴. In geen enkel land geldt een

⁴³ Cijfers van het Gentse parket in 2002. In 2001 werd nog 17,9% van het aantal binnengekomen verkeersovertredingen geseponerd. Dit zijn 75 688 zaken. In 1999 werden nog 34,4% van het aantal binnengekomen zaken geseponerd, zijnde 158 372 zaken. Ook voor 2002 is er procentueel een daling vastgesteld van het aantal geseponerde zaken. Nog niet alle gegevens zijn hierover verwerkt.

⁴⁴ Ook met betrekking tot het nultolerantie beleid moet er een zeker maatschappelijk draagvlak zijn om effectief te zijn. In Nederland is er op dit moment discussie gerezen over de wenselijkheid van het nultolerantie beleid. De

seponeringsbeleid. De onderliggende redenering is dat enkel gedragsverandering bereikt kan worden indien de negatieve consequenties van afwijkend gedrag daadwerkelijk gevoeld wordt. Wanneer door de verhoging van de objectieve pakkans de werklast van het gerecht te groot wordt, wordt door een aantal landen een systeem van administratiefrechtelijke afhandeling van de boetes onderzocht en ingevoerd. Personen die niet akkoord gaan met hun boete moeten zelf binnen een bepaalde termijn een proces inspannen.

Ondanks de waargenomen verschillen in het dagdagelijkse beleid vertonen de best presterende landen opmerkelijke punten van overeenkomst in het algemene gevoerde handhavingbeleid ter bevordering van de verkeersveiligheid. Ze hebben alle gemeen dat het handhavingniveau drastisch opgevoerd werd. Er is een systematisch streven aanwezig naar de verhoging van het aantal controles. De vastgestelde overtredingen worden daadwerkelijk gesanctioneerd. Ieder land richt hiervoor naar eigen vermogen zijn vervolging en bestraffingapparaat in. Verder is er als ondersteuning van het afschrikwekkende effect van het beleid een merkbare verstrenging van de straffen doorgevoerd.

5.3.2. Evaluatie van de inrichting van het Vlaamse handhavingbeleid in vergelijking met de best presterende landen.

Zoals reeds in de inleiding vermeld, is het zeer moeilijk om betrouwbare gegevens te verzamelen. Handhavinggegevens over het Belgische beleid zijn nauwelijks verkrijgbaar. Er zijn enkel gegevens beschikbaar met betrekking tot de verkeersactiviteiten van de federale politie. Dit betekent dat er een vertekend beeld is van de handhavinginspanningen, maar bij gebrek aan beter worden deze gegevens gebruikt. Ze worden in dit rapport vermeld als indicatie waaruit niettemin een algemene tendens zeker kan worden afgeleid.

Er is een duidelijke neerwaartse trend wat betreft het aantal processen verbaal, van 789.000 in 1993 naar 672 600 in 1999. Hiervan wordt het leeuwendeel, ongeveer 65% ingenomen door snelheidsovertredingen. Er wordt slechts 1 op 28 voertuigen jaarlijks gecontroleerd. Dit gebeurt meestal in het kader van een aantal grootscheepse acties. Verder wordt gemeld dat de rechtbanken vaak achterstanden vertonen waardoor de vastgestelde overtredingen zonder gevolg blijven. Bovendien is in het vorige punt het

instantie bevoegd voor de registratie van snelheidsovertredingen had een aantal overtredingen vooropgesteld die gehaald moeten worden omwille van het geld. Vanaf het moment dat de Nederlander zich hiervan bewust werd dat het eigenlijk draait om opbrengstmaximalisering, verdwijnt het maatschappelijke draagvlak voor het hele beleid. Er moet duidelijk voor de burger een link met verkeersveiligheid bestaan om een nultolerantie beleid te tolereren. Eens deze connectie is verbroken, ziet de burger de noodzaak van een nultolerantie beleid niet in en zal hij ophouden zich te onderwerpen aan de genomen maatregelen. Deze zullen uiteindelijk op politiek vlak aangeklaagd worden en het hele beleid komt op losse schroeven te staan.

handhavingbeleid van België met betrekking tot de onderzochte punten samen met de andere landen opgenomen. Hoewel deze gegevens zeer mager zijn, volstaan ze om hieruit de volgende conclusies te trekken.

Wederom wordt opgemerkt dat wat betreft de opgelegde opsporingsmethoden en de soort straffen het beleid in dezelfde lijn ligt als de best presterende landen. Echter het intensiteitsniveau verschilt drastisch met dit van de onderzochte landen die er wel in slagen een effectief verkeersveiligheidsbeleid te voeren. Een vergelijking van de data van de best presterende landen met de Belgische handhavinggegevens levert als resultaat op dat het handhavingniveau in België lang niet zo hoog is als in de best presterende landen. Het aantal controles ligt veel lager. Een tweede bemerking is de vaststelling dat er weliswaar dezelfde soort straf wordt opgelegd. Echter, deze wordt in het algemeen pas toegepast bij een veel zwaardere overtreding dan dat voor andere landen het geval is. Ook zijn er waarneembare verschillen in de strafmaat. De boetes liggen lager, de tijd van de gevangenisstraffen zijn korter. Om dezelfde handhavingcijfers te verkrijgen moet het aantal controles drastisch verhoogd worden. Als dusdanig kan het enkele opvoeren van de controle reeds onderzocht worden als een van de mogelijke oplossingen die bijdragen tot het verbeteren van de veiligheidstoestand op Vlaamse wegen. De toepasbare straffen moeten sneller opgelegd kunnen worden, zoals in de andere landen eveneens het geval is. Met andere woorden reeds bij een veel minder zware overtreding moet een gevangenisstraf of de intrekking van het rijbewijs volgen als verbonden consequentie aan het gedrag. Bovendien moet ernaar gestreefd worden dat de vastgestelde overtredingen een duidelijk waarneembaar en snel gevolg krijgen. Dit betekent dat een snelle veroordeling en bestraffing moet volgen. De snelle afhandeling van de overtredingen is namelijk de derde grote pijler, naast een hoge straf en een hoog niveau van controle, de derde pijler waarop het handhavingbeleid van de best presterende landen op gestoeld is.

De laatste jaren is bij de Belgische en Vlaamse overheden steeds duidelijker het besef gegroeid dat er inderdaad sprake is van een achterstand in vergelijking met de best presterende landen.

Vandaar dat er in het handhavingbeleid wordt gestreefd naar een verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans en een goed evenwicht tussen beide opdat er een gedragsverandering naar een aangepaste snelheid van de bestuurders teweeg gebracht wordt met een daling van het aantal verkeersongevallen tot gevolg. Er zijn een aantal initiatieven genomen in deze zin:

- Vormingsproject: Sinds 1996 wordt in Vlaanderen geëxperimenteerd met een vormingsproject als alternatief voor bestaande straffen zoals geldboetes, gevangenisstraf en het verval van het recht tot sturen. Het zijn cursussen voor de bestuurders, geen therapie. Gedurende 2001 werden er 105 cursussen georganiseerd waar 891 deelnemers aan deel namen. Ze werden voornamelijk verwezen via een probatiemaatregel (68 %). Gedurende het voorbije jaar werd het concept meer geconcretiseerd.
- Verkeersveiligheidswet van 07.02.2003: In februari van dit jaar werd de verkeersveiligheidswet goedgekeurd door de kamer en worden de uitvoeringsbesluiten door de Ministerraad opgesteld. Deze wet beoogt de nodige aanpassingen door te voeren aan de huidige verkeerswetgeving om het juridische kader aan de bestaande omstandigheden te modificeren. Door deze aanpassingen moeten de actoren in staat gesteld worden een degelijk handhavingsbeleid uit te bouwen waarmee de bestaande problemen op een adequate manier aangepakt kunnen worden. Deze wet zou een betere handhaving van de verkeerswetgeving mogelijk moeten maken door onder andere:
 - een betere categorisering van de overtredingen
 - het opnemen van wijzigingen met betrekking tot de toepassing van de straffen voor verkeersovertredingen. Zo worden de meeste gevangenisstraffen afgeschaft, de straffen van verplicht verval worden uitgebreid,...
 - het doorvoeren van een vereenvoudiging van de procedure voor de behandeling van de inbreuken onder bepaalde omstandigheden, zo als de invoering van het bevel tot betaling voor overmatige snelheid en dronkenschap aan het stuur⁴⁵.
 - Het invoeren van een machtiging voor de Minister van Binnenlandse zaken tot het nemen van bindende richtlijnen tegenover de lokale politiediensten betreffende de verkeersveiligheid
- Verder worden er door de handhavingdiensten verschillende inspanningen geleverd door het voeren van lokale projecten om de handhaving op te voeren en de bestaande verkeersveiligheidsproblemen op lokaal niveau aan te pakken.

Het is vanzelfsprekend te vroeg om enige resultaten hiervan te verkrijgen omdat de wet pas in september in werking treedt. Het toont wel aan dat de regering bekommerd is om de toestand op onze Vlaamse wegen en dat er een aantal inspanningen geleverd worden om de problemen te lokaliseren en aan te pakken. Verder duiden de nieuwe initiatieven

⁴⁵ Er is binnen het kader van de werking van het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit een rapport gepland waarin de invoering van de nieuwe administratieve procedure besproken wordt.

ook op de vastberadenheid van de overheid om de handhavingdiensten in staat te stellen het verkeersveiligheidsprobleem op een gestructureerde en overzichtelijke manier het hoofd te bieden. De regering is bereid hiervoor binnen de mate van het mogelijke een bijkomende inspanning te leveren om de nodige werkingsmiddelen hiervoor vrij te maken.

6. Conclusie.

De voorgaande hoofdstukken van het onderzoek hebben aangetoond dat voor het verbeteren van het gedrag van de verkeersdeelnemer een aantal maatregelen onontbeerlijk zijn om de toestand op Vlaamse wegen te verbeteren. Om de voorgenomen reductie van het aantal verkeersdoden te bereiken zullen een aantal drastische veranderingen moeten doorgevoerd worden. Behalve taakstelling en planmatige aanpak door middel van het doorvoeren van concrete verkeersveiligheidsmaatregelen, is ook het optimale gebruik van de verschillende handhavingmethoden en technieken onontbeerlijk. Hier kan dankbaar gebruik gemaakt worden van de ervaringen van de best presterende landen. Deze maken in hun verkeersveiligheidsbeleid gebruik van een adequate handhaving van de uitgevaardigde regels. Immers, ondanks de vermelde verschillen in het dagelijkse beleid, komt uit de bespreking van het handhavingbeleid naar voren dat de best presterende landen hun handhavingbeleid inrichten op basis van het principe van de Zero Vision strategie. Uit de cijfers van de naleving van de wetgeving komt duidelijk naar voren dat de best presterende landen een veel hogere conformiteit hebben van hun bevolking. De maatregelen worden opgevolgd en het door de maatregel beoogde gedrag wordt ook uitgevoerd. Er is een algemene trend van de opvoering van het aantal controles en van het invoeren van strengere straffen. Bovendien wordt de overtreder met zijn gedrag geconfronteerd door het voeren van een nultolerantiebeleid wat wil zeggen dat iedere vastgestelde overtreding wordt opgevolgd. Het systeem streeft verder naar een zo snel mogelijke verwerking van de overtredingen, zodat de tijdspanne tussen overtreding en straf kort is. De dader wordt erop gewezen dat zijn gedrag consequenties met zich meebrengt die hij verplicht is te dragen. Er is een duidelijke synergie aanwezig tussen deze twee factoren, nl. de maatregelen die het gedrag moeten veranderen en de mate waarmee ze afgedwongen worden.

Streng handhaving is met andere woorden een noodzakelijke voorwaarde om de burger ertoe te bewegen zich zorgvuldig te gedragen in het verkeer. Enkel door de naleving van de opgelegde regelgeving kan een reductie van verkeersdoden nagestreefd worden.

Voor de overheid is de taak weggelegd het handhavingbeleid op te stellen, te implementeren en verder te bepalen in welke mate toepassing ervan geveerd is. Naast de gehanteerde voorlichting en educatie moet een uitgebreid handhavingsluik ontwikkeld worden waarbij naar de vervulling van de vooropgestelde doelen gewerkt wordt.

Naargelang het gehanteerde uitgangspunt en de relevante elementen die bij de opportuniteitsafwegingen van de overheid een rol spelen bestaat er de mogelijkheid het beleid op een andere manier in te vullen. Hierbij kunnen andere accenten op het beleid gelegd worden volgens de gestelde prioriteiten en het voorliggende kader waar de overheid mee geconfronteerd is. Bij de invulling van het handhavingbeleid met betrekking tot het verbeteren van de verkeerssituatie wordt idealiter uitgegaan van het aantal verkeersslachtoffers dat voorkomen moet worden.

België hinkt ondanks de genomen inspanningen nog steeds achterop. Dit verschil is niet zo zeer te wijten aan de uitgevaardigde wetgeving omtrent de straffen, noch aan de bevoegdheden waarover de verschillende handhavingdiensten beschikken. Uit het onderzoek blijkt duidelijk dat ook de Belgische overheid een Zero Vision beleid aanhangt en sinds kort bereid is de noodzakelijke maatregelen te implementeren. Het probleem ligt ten eerste in de recente aanpak waarvan nog geen resultaten kunnen worden waargenomen. Het staat vast dat er een aantal verbeteringen zijn doorgevoerd met de laatste wetswijziging. Het voornaamste probleem echter is niet het kader waar de betrokken actoren in moeten ageren, maar de hen ter beschikking staande middelen. De voornaamste knelpunten zijn nog steeds het kleine aantal controles dat wordt doorgevoerd, de niet opvolging van de vastgestelde overtredingen en de gerechtelijke achterstand. Onder het huidige Vlaamse beleid worden te weinig controles uitgevoerd om de verkeersdeelnemer het gevoel te geven dat hij zich aan de regels moet houden. De politiediensten hebben onvoldoende mankracht om de nodige controles door te voeren. Er is een overbelasting van de werkdruk van de parketten. Onder deze omstandigheden kan het beleid dus niet effectief zijn en haar doelen bereiken, ondanks het nemen van effectieve maatregelen ter verhoging van de veiligheid op Vlaamse wegen, zoals door de studie in de eerste hoofdstukken is gebleken. Een adequate aanpak van deze handhavingproblemen is noodzakelijk om de burger van de nodige prikkels te voorzien om zich regelconform te gedragen.

5. SAMENVATTING VAN DE BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN VAN HET ONDERZOEK EN AANBEVELINGEN VOOR DE INRICHTING VAN HET VLAAMSE BELEID

Vanuit de empirische vaststelling dat een verkeerd gedrag van de verkeersdeelnemers aan de basis van de slechte resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid ligt, worden de volgende conclusies met getrokken.

Op basis van de verzamelde gegevens was de gevolgtrekking dat het verkeersveiligheidsbeleid in de vermelde best presterende landen gelijkaardig is gestructureerd op essentiële punten. Er worden op korte en lange termijn doelstellingen vooropgesteld en hiervoor wordt een strategie uitgedacht voor een pakket maatregelen dat geïmplementeerd moet worden. De belangrijkste bevindingen die uit deze pakketten tevoorschijn komen zijn dat onder andere de volgende maatregelen in ieder land geïmplementeerd zijn:

- Alle landen verplichten bestuurders en inzittenden een gordel te dragen.
- Er zijn over het algemeen strenge alcohol limieten ingesteld, gaande van 0,2 promille tot 0,8 promille. Bovendien is er een duidelijke tendens naar de verdere verlaging van deze limieten.
- Overal gelden snelheidslimieten die gedifferentieerd zijn naar de omstandigheden van de omgeving (zoals het type weg). Sommige landen differentiëren zelfs naar de weersomstandigheden. Er is een algemene tendens naar de verlaging van de maximale snelheid op alle types van wegen.
- Verschillende landen onderzoeken de mogelijkheid van een administratieve afhandeling van de overtredingen.
- Er wordt gezocht naar de mogelijkheden van het oprichten van een drugbeleid.
- De positieve invloed van de invoering van financiële prikkels worden onderzocht.

Welke ook de maatregelen zijn, alle landen richten zich op de reductie van de probabiliteit van een ongeval en op de minimalisatie van de mogelijke gevolgen. Om het uiteindelijke doel te bereiken wordt, door middel van maatregelenpakket dat door ieder land enigermate anders is, gestreefd naar een gedragsverandering van de verkeersdeelnemers. De overheden van de best presterende landen delen de mening dat dit enkel gerealiseerd kan worden door het vergroten van het draagvlak van verkeersveiligheid bij verkeersmedewerkers, autoriteiten en vooral bij de weggebruikers zelf. De tweede bijdrage van deze studie is dat naast een inventarisatie van concrete maatregels, de vaststelling luidt dat het verkeersveiligheidsbeleid in de best presterende landen dezelfde kenmerken vertoont dewelke nu weergegeven worden. Op basis van deze conclusies wordt een leidraad van aanbevelingen opgesteld waarbij iedere overheid rekening mee kan houden bij de inrichting van het verkeershandhavingsbeleid.

1. Een nul Visie beleid in een eerste fase van het verkeershandhavingsbeleid.

Uit de beleidsvoornemens, opgesteld door de regeringen, wordt als hoofddoelstelling een reductie van het aantal ongevallen nagestreefd. In alle best presterende landen worden meer en strengere regels opgesteld dan vanuit efficiënt standpunt noodzakelijk is. De uitgevaardigde regels worden op een resolute manier, door een uitgebreid handhavingapparaat, afgedwongen. In deze context gaan de best presterende verder dan ze vanuit een efficiëntieoogpunt zouden moeten ingrijpen. Voor deze zekerheid worden door de overheden voldoende middelen vrijgemaakt, waarbij de kosten voor de overheid hoger uitvallen dan vanuit een louter economisch standpunt verdedigbaar is.

Er komt uit de studie naar voren dat een Nul Visie beleid in een eerste fase van de implementering van een verkeershandhavingsbeleid preferabel is. Deze inzichten hebben gevolgen voor het stellen van prioriteiten van het gevoerde beleid van de Vlaamse overheid. Overtreders en de omgeving moeten duidelijk worden gemaakt dat het de regering menens is met het gevoerde beleid en dat overtredingen niet meer getolereerd worden. Dit heeft tot gevolg dat gedurende een bepaalde periode een nultolerantie beleid nagestreefd moet worden. Het zou voor het beleid van prioritair belang moeten zijn een duidelijke stelling te nemen tegen ontwijkend gedrag. Dit kan enkel door voldoende middelen te voorzien die het toelaten de reeds bestaande wetgeving naar buiten toe afdwingen.

2. Educatie en voorlichting.

De uitvoering van een Zero Vision beleid wordt vergemakkelijkt door een communicatiestrategie waarbij de regering de maatschappij op de hoogte brengt van de overtuiging van het beleid dat het noodzakelijk is om de strijd met verkeersovertredingen daadwerkelijk aan te binden. Door middel van voorlichtingscampagnes en educatie wordt de bevolking op de hoogte gesteld van het verkeersveiligheidsprobleem en het door de overheid gewenste gedrag van de verkeersdeelnemers hieromtrent. Dit stelt de overheid in staat een duidelijk signaal naar de samenleving te geven dat het de regering wat betreft verkeersveiligheid menens is, dat er actie ondernomen wordt en dat de tijd van gedogen voorbij is.

3. Integratie van voorlichting en handhaving.

Daarna moet de regering duidelijk een standpunt innemen wat betreft haar houding met betrekking tot de handhaving. Ter ondersteuning van de aankondiging dat er acties ondernomen worden, wordt gecommuniceerd uit welke maatregelen deze zullen bestaan en welke middelen ervoor worden vrijgemaakt.

Het kenbaar maken van het ter beschikking stellen van voldoende middelen voor het voeren van een gedegen handhavingbeleid, overtuigt de bevolking van de ernst van de regering. De verduidelijking van de noodzaak en de werking van de verhoging van de hoeveelheid handhaving, leden tot een betere aanvaarding van de bevolking.

4. Opvoering van het handhavingbeleid.

De vooropgezette strategie vergt de opvoering van het handhavingbeleid tot op het punt dat de wetten afgedwongen worden. De relevantie hiervan is evident daar regelgeving die niet gevolgd wordt, geen effect kan hebben. Pas wanneer de bestuurder gedwongen wordt voor zijn eigen veiligheid en voor de veiligheid van anderen de wetgeving na te leven en veilig gedrag ten toon te spreiden zullen de beoogde doelen een kans maken. Hier ligt de hoofdtaak van de regering, namelijk het creëren van de noodzakelijke randvoorwaarden door het scheppen van een afdoende handhavingsbeleid.

Zolang de calculerende Vlaming zijn individueel nut zal maximaliseren door een maatschappelijk verkeerde afweging te maken van met betrekking tot zijn zorgniveau en door regelontwijkend gedrag, zal niets hem hiervan kunnen weerhouden om dit te doen. De overheid moet er zich van bewust zijn dat een hele resem mooie en natuurlijk nuttige regels, die er daadwerkelijk toe bijdragen dat het aantal ongevallen gereduceerd wordt, nutteloos zijn indien ze niet nageleefd worden. De overheid moet de handhaving op zodanige wijze organiseren en opvoeren, dat de verkeersdeelnemer ontmoedigd wordt een overtreding te begaan. Het moet hem quasi onmogelijk gemaakt worden de regelgeving te ontwijken. Pas dan houdt hij in zijn afweging rekening met zijn werkelijke kosten en volgt hij de noodzakelijke effectieve maatregelen van de regering op.

Indien het gevoerde beleid niet afgedwongen wordt, is het nutteloos nog bijkomende maatregelen te maken daar ze niet gevolgd worden. Daarom moet, naast de uitvaardiging van maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid, werk gemaakt worden van de uitbouw van een handhavingbeleid. De manier waarop het beleid is ingericht kan verschillen vertonen, maar ook hier gelden een aantal basisregels. In navolging van het succes van de onderzochte landen wordt gepleit voor een verdere effectieve uitbouw van het handhavingbeleid aan de hand van de hier gepresenteerde praktische voorstellen.

- **De verhoging van de pakkans door de opvoering van het aantal controles.**

De substantiële verhoging van het handhavingniveau kan gebeuren door onder meer de pakkans te verhogen tot op het niveau van de best presterende landen. De manier waarop de controles georganiseerd worden en de aspecten waar de aandacht in de eerste plaats naar uitgaat, spelen uiteraard ook een rol in het succes van het beleid. Nu volgen op basis van de bestudeerde landen een aantal

richtlijnen voor de inrichting van de controles:

- Het gebruik van speerpunten waarrond gewerkt wordt. Hier worden gordeldracht, drugs, alcohol en snelheid benadrukt.
- Het bevorderen van de bijzondere aandacht van de politionele diensten voor gordeldracht, omdat hier de resultatenmarge het grootste is. Bovendien is de kost van het individu voor deze maatregelen het laagst.
- De opvoering van de capaciteit van het politieapparaat indien nodig.
Dit gebeurt door middel van
 - de optimale inzet van de beschikbare mankrachten
 - Het verhogen van het aantal beschikbare manschappen
 - Hieronder hoort ook het centrale beheer van de geconstateerde overtredingen door middel van een centrale databank om een efficiënte werking van de politiediensten te bevorderen.
- Instellen van een overkoepelende organisatie van speciale gerichte acties, die alle acties coördineert zodat een optimale afstemming en inzet van middelen vergemakkelijkt wordt.

▪ **De verhoging van de strafmaat en de aanpassing van de sancties.**

De strafmaat moet op zo opgesteld zijn dat ze hoog genoeg is om het individu ervan te weerhouden de overtredingen te plegen. Echter, ze mag niet boven het niveau van de algemene aanvaarding uitkomen. Wanneer dit laatste het geval is, ondermijnt ze het maatschappelijke draagvlak en werkt regelontduikend gedrag in de hand. De straffen van de best presterende landen variëren van een geldboete tot gevangenisstraf.

- De sancties kunnen variëren van een geldboete tot het opleggen van een gevangenisstraf, waarbij ook een combinatie van de sancties tot de mogelijkheden behoort, aangepast aan de persoonlijke omstandigheden van de overtreder.
- Het gebruik van straffen waarbij er een duidelijk verband is tussen de aard van de overtreding en de opgelegde sanctie. Er kan zo frequent gebruik gemaakt worden van:
 - De intrekking van het rijbewijs bij de vaststelling van de overtreding.
 - De intrekking van het rijbewijs bij de strafbepaling.
 - Het gebruik van een rijbewijs met punten.

▪ **Consistente en adequate opvolging van de vastgestelde overtredingen.**

Vervolgens moet de overheid ervoor zorgen dat eens de overtreder gepakt is, de gevolgen voor diens rekening komen. Hij moet ervan kunnen uitgaan dat overtredingen daadwerkelijk bestraft worden. Opvallend is dat in de best presterende landen geen ontwijkend gedrag van de verkeersdeelnemer getolereerd wordt. Bij een vastgestelde overtreding van de opgelegde regels, is er een consistent beleid waarbij de overtreder weet dat aan zijn ontwijkend gedrag ook de voorspelde gevolgen gegeven worden. Vandaar het pleidooi voor een zeer strikt strafbeleid in die zin dat ongeveer alle zelfde overtredingen eenduidig en daadwerkelijk bestraft worden en alle opgelegde straffen uitgevoerd worden.

- De opstelling van een toegankelijke en heldere wetgeving. Indien dit niet mogelijk is kan de transparantie bevorderd worden door het uitvaardigen van duidelijke richtlijnen met betrekking tot de sanctionering die gemakkelijk ter beschikking worden gesteld. Zo weet iedere overtreder aan welke straf hij zich mag verwachten indien zijn overtreding door de politiediensten vastgesteld wordt.
 - De herleiding van het seponeren van overtredingen tot een absoluut minimum. De vastgestelde overtredingen moeten effectief opgevolgd worden en leiden tot een aangemeten bestraffing.
 - De wachttijden van de rechtbanken vragen, indien ze als problematisch ervaren worden, om een adequate aanpak. De rechters moeten in staat gesteld worden de hun opgedragen taak te kunnen uitvoeren. De overtredders hebben het recht binnen een redelijke termijn berecht te worden. De ontlasting van overwerkte parketten en rechtbanken, indien nodig kan door de volgende maatregelen aangepakt worden:
 - Het ter beschikking stellen van voldoende mankracht om een redelijke doorlooptijd te garanderen.
 - Ook hier wordt gewag gemaakt van een algemene databank met de beschikbare data.
 - In het kader hiervan kan verder een administratieve procedure in overweging genomen worden.
 - De verkorting van de doorlooptijd van de processen-verbaal opdat de overtreder dadelijk geconfronteerd wordt met de negatieve gevolgen van zijn daad.
- Intussen kan de beleidsmaker zich over de nuttige verkeersveiligheidsmaatregelen buigen die nog niet in onze wetgeving staan en nagaan of het opportuun is deze eventueel op te nemen binnen het dan bestaande handhavingsbeleid.

5. Aanvullend gebruik van andere wettelijke regimes ter sturing van het gedrag.

De verkeersdeelnemer moet de nodige prikkels ontvangen die zijn kosten zo verhogen dat hij alle gekende relevante kosten afweegt. Op deze manier komt hij tot een andere, veiligere organisatie van zijn deelname aan het verkeer door zijn zorgniveau op te drijven. Dit kan ook door de optimalisering van het civielrechtelijke aansprakelijkheidsysteem als aanvulling op de uitgevaardigde regulering.

Dit alles vergt een zeer zware inspanning van de overheid. Het is onmogelijk het totaalpakket van handhaving in een keer op te voeren, maar door de kristallisatie van een beleid met duidelijke doelen en richtlijnen met betrekking tot de maatregelen wordt een eerste stap in deze richting genomen.

Zoals de Vlaamse regering reeds in haar Mobiliteitsplan heft vermeld, streeft ze naar een verhoging van de handhaving. Indien de intentie die uit de beleidsdoelen naar voren komt gerealiseerd wordt, kunnen we stellen dat we op de goede weg zijn om de vooropgezette beleidsdoelen te bereiken. Het is natuurlijk noodzakelijk voldoende middelen te investeren zodat de nodige maatregelen uitgevoerd kunnen worden die onontbeerlijk zijn voor de sturing van het individuele gedrag. De Vlaamse overheid moet wat betreft het handhavingbeleid verdere inspanningen getroosten en de door haar ingeslagen weg verder gestaag bewandelen.

Conclusie:

De conclusie van de studie met betrekking tot de inrichting van een Belgisch/Vlaams verkeershandhavingsbeleid ter reductie van het vooropgestelde aantal verkeersdoden luidt als volgt:

Het Nul Visie beleid is de beste strategie in de huidige context van verkeersonveiligheid waarbij geopteerd wordt voor een coherent veiligheidsbeleid met oog voor zowel educatie als handhaving waarvoor voldoende middelen ter beschikking gesteld worden. De taak van de handhaving bestaat uit het uitoefenen van de noodzakelijke hoeveelheid dwang om het wettelijke beleid mogelijk te maken. Weliswaar is voor het bereiken van een voldoende mate van dwang de oplegging van een strenge bestraffing noodzakelijk, maar de bestraffing moet op een adequate manier worden doorgevoerd (dit vraagt in concreto om een minimalisering van het seponeringsbeleid). Bovendien vereist de erkenning van de opvoering van de handhaving de opvoering van het aantal controles. Op basis van dit uitgebreide handhavingsbeleid kan een verbreding van het maatschappelijke draagvlak nagestreefd worden door de wisselwerking van educatie, voorlichting en handhaving. De uiteindelijke gedragsverandering die hieruit moet resulteren zorgt voor een veiliger gedrag op de openbare weg en bijgevolg voor de reductie van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers.

6. LITERATUURLIJST

Boeken en tijdschriften.

ATSB, <http://www.atsb.gov.au/road/research/crreport.cfm>

Behrendorff I., *Medicinal and illegal drugs among Danish drivers*, Danish Transport Research Centre , report 3, 2001, 47 p.

Behrendorff I., *Seat Belt usage among Danish Car and Van drivers in 2001*, Danish Transport Research Centre , note 6, 2001.

Berlage L., Decoster A., *Inleiding tot de economie*, Universitaire Pers Leuven, Leuven, 2000.

BIVV, *Aanpak verkeersonveiligheid binnen de best presterende landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Brussel, 2001.

BIVV, *Jaarverslag verkeersveiligheid 2000*, BIVV, Brussel, 2002.

BIVV, *Jaarverslag verkeersveiligheid, 2000: ongevallengegevens voor de Europese unie – 1999*, BIVV, Brussel, 2001.

BIVV, *Activiteitenverslag, 2001*, BIVV, Brussel, 2002.

BIVV, *Snelheidshandhaving, handleiding bij het opstellen van een handhavingplan*, BIVV, Brussel, 1999.

BIVV, *Verkeersveiligheid in Europees perspectief. Toelichting Sunflower project, lessen en aanbevelingen voor Vlaanderen*, in *Introductie cursus Verkeersveiligheid*, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Brussel, 2002.

Calabresi G., *Costs of Accidents*, Yale University Press, London, 1970.

Centraal Bureau voor Statistiek Nederland, Voorburg

Centraal Justitieel Incassobureau, *Jaarverslag 1998*, CJIB, Leeuwarden, 1999.

Centraal Justitieel Incassobureau, *Jaarverslag 2001*, CJIB, Leeuwarden, 2002.

Coase R.H., *The Firm, the Market and the Law*, The University of Chicago Press, Chicago, 1988.

Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley Publishing Company, New York, 2000.

Danmark Statistics, *Statistical yearbook 2001: Social Conditions, Health and Justice*. <http://www.dst.dk>

Danmark Statistics, *Statistical yearbook 2001: Transport*. <http://www.dst.dk>

De Borger B., Proost S., *Mobiliteit: de juiste prijs*, Universitaire Pers Leuven, Leuven, 1997.

Department for Transport, *A cost recovery system for speed and red light cameras – two year field evaluation*, research paper, 2003.
<http://www.roads.dft.gov.uk/roadsafety/cameras/redlight/pdf/cameras.pdf>

Department for Transport, *Road Safety Strategy*, Road Safety Advisory Panel, 2001. <http://www.roads.dft.gov.uk>

Department for Transport, *Combating Drunk Driving, Next steps, a consultation document*, 2001. <http://www.roads.dft.gov.uk>

Department for Transport, *EU framework, Directive of Motor Vehicles*, 2000, <http://www.roads.dft.gov.uk>

Department for Transport, *European Study of drivers' Attitudes (SATRE 2)*, 2000, <http://www.roads.dft.gov.uk>

Department for Transport, *Road Safety Strategy Implementation Progress Reports*, 2002, <http://www.roads.dft.gov.uk>

Department for Transport, *Tomorrows Roads: Safer for everyone. The government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010*, 11 chapters, DfT, 2002, <http://www.roads.dft.uk/roadsafety/strategy/tomorrow/index.htm>

Danish Transport Research Institute, *Medicinal and illegal drugs among Danish drivers*, Report 3, DTF, 2001. <http://www.dtf.dk>

Europese Commissie, *Transport in Figures*, Eurostat, Brussel, 2002. <http://europa.eu.int>

Europese Commissie, *Community Road Accident Base, CARE*, Brussel, 2002. <http://europa.eu.int/comm/care.html>

Europese Commissie, *Witboek: het Europese vervoersbeleid tot het Jaar 2010: tijd om te kiezen*, COM/2001/370, Brussel, 2001; <http://europa.eu.int>

Economic Research Centre, *European conference of Ministers of Transport, Economic evaluation of road traffic safety measures, round table 117*, ERS, Paris, 2001.

European Transport Safety Council, *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, ETSC, Brussel, 1999.

Elvik R., *Cost-benefit analysis of police enforcement*, European Commission, Brussel, 2001.

Elvik R., Amundsen A.H., *improving Road Safety*, report 490, Institute of Transport Economics, Oslo, 2000.

Eurostat, *Statistics in focus, transport – 03/2000, Transport safety.*, EC:CARE base, Brussel, 2003, <http://europa.eu.int/comm/eurostat.html>

Eurostat, *Yearbook 2002, Statistics Finland*, EC:CARE base, Brussel, 2003, <http://europa.eu.int/comm/eurostat.html>

Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998.

Finnish Road Administration, *Driving in Finland: enforcement and penalties*, Finnra, Helsinki, www.tieh.fi.

Statistics Finland, *Facts about roads and traffic in Finland, preliminary report*, Finnra, Helsinki, 2003.

Friedman D.D., *Law's order: what economics has to do with law and why it matters*, Princeton University Press, Princeton, 2001.

Hondius E.H., Schippers J.J.; Siegers J.J., *Rechtseconomie en recht, kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. Tjeenk willink, Zwolle, 1991.

Holzhauser R.W., Teijl R., *Inleiding rechtseconomie*, Gouda Quint, Arnhem, 1995.

Lipsey R.G., Courant P.N., *Economics*, Harper Collins, New York, 1996.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, *Mobiliteitsplan Vlaanderen, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*, Brussel, 2001.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer*, DVV, Den Haag, 2003. <http://minvenw.nl>.

Ministry of Transport and Communications, *Road Safety Programme 2001-2005*, F.G. Lönnberg, Helsinki, 2001.

Munk K.J., *The construction and use of ECG models for transport policy analysis*, Danish Transport Research Centre, Copenhagen, 2001.

Nationaal Instituut voor de Statistiek, *Fysische geografie*, NIS, Brussel, 2002. <http://www.statbel.fgov.be>.

Nationaal Instituut voor de Statistiek, *Statistieken*, NIS, Brussel, 2002, <http://www.statbel.fgov.be>.

Nationaal Instituut voor de Statistiek, *Mobiliteit*, NIS, Brussel, 2002, <http://www.statbel.fgov.be>.

Nederlands Politie Instituut, *Integrale veiligheidsrapportage, 2002*, Ministerie voor Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, Den Haag, 2002.

OECD: Transport Division, *Road safety programme-trends and comparative analysis*, RTR programme: attachment 1, IRTAD, Parijs, 2003. <http://www.oecd.org/pdf/M00037862.pdf>.

OECD: Transport Division, *Trends in road fatalities in OECD member countries*, RTR programme, IRTAD, Parijs, 2003, <http://www.oecd.org/pdf/M00037862.pdf>.

Persmededeling Isabelle Durant, *Voorstelling van de campagne: klik ze vast, altijd*, 13 maart 2001, <http://www.BIVV.be>.

Polinsky A.M., *An introduction into law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989.

Posner R.A., *Economic analysis of law*, Little, Brown and Company, London, 1992.

Rune E., *Cost-benefit analysis of police enforcement*, Norwegian Institute of Transport Economics, Oslo, 2001.

SARTRE, *SARTRE 2: the attitude and behaviour of European car drivers to road safety*, SARTRE, s.l., 1998.

Sociaal Economische Raad, *Investeren in verkeersveiligheid: advies inzake het investeren in verkeersveiligheid. uitgebracht aan de minister van verkeer en waterstaat*, SER, 's-Gravenhage, 1999.

Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987.
Staes H., De Brabander B., *Inleiding tot Economische Afwegingsmethoden op Verkeersveiligheidsmaatregelen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2002.

SWOV, *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002.

SWOV, *Handhavinggegevens*, SWOV, Leidschendam, 2002,
<http://www.swov.nl/cognos/cqi-bin/ppdscqi.exe>.

Tevfik F.N., *Cost-benefit analysis, theory and application*, Sage Publications, Thousand Oaks, California, 1996.

Theeuwes J.J.M, Van Velthoven B.C.J., Winters W.K., Leen A.R., Manders A.J.G., De Jong PH.R., *Recht en economie*, Addison-Wesley Publishing Company, Amsterdam, 1989.

The Danish Road Safety Commission, *Every accident is one too many, road safety starts with you, towards new objectives 2001-2012*, The Danish Road Safety Commission, Copenhagen, 2000.

Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001.

Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek*, in Faure M, Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998.

Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001.

Van Velthoven B.C.J, *Veiliger Verkeer Nederland, een rechtseconomische analyse*, in *Verkeersrecht*, 2000, nr. 10, p 313-321.

Van Velthoven B.C.J., Van Den Doel J. , *Democratie en Welvaartseconomie*, Samsom, Alphen aan den Rijn, 1998.

Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998.

VIA SECURA, *Ongevallenstatistieken 2000*, BIVV, Brussel, 2001, nr. 54.

VIA SECURA, *Verkeersveiligheid in Europa*, BIVV, Brussel, 2001, nr. 52.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde, *Introductie cursus Verkeersveiligheid*, VSV, Brussel, 2002.

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

Wesemann P., *Economische evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen, bijdrage aan de 11^{de} ECMT Round Table*, Leidschendam, 2002.

Zaidel D.M., *The impact of enforcement on accidents, meta-analysis*, Escape project, European Commission: RTD programme, Helsinki, 2002.

Zaidel M., Makinen T., *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*, Escape project, European Commission: RTD programme, Helsinki, 2002.

Zaidel D.M., Makinen T., *Indicators of police enforcement in 12 countries*, in Zaidel M., Makinen T., *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*, Escape project, European Commission: RTD programme, Helsinki, 2002.

Wetgeving

Wet van 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (B.S. 27.03.1968).

K.B. van 16 maart 1968 houdende de coördinatie van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (B.S. 27.03.1968).

K.B. van 01 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (B.S. 09.12.1975).

K.B. van 7 mei 1999 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (B.S. 21.05.1999).

Wet van 07.02.2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (B.S. 25.02.2003).

Uitvoeringsbesluiten van de Ministerraad van 31 januari 2003 (niet gepubliceerd).

R. nr.25/2000: Omzendbrief van de Procureur-generaal bij het Hof van beroep te Gent van 22 juni 2000 inhoudende richtlijnen voor een eenvormig opsporings- en vervolgingsbeleid inzake verkeersmisdrijven.

BIJLAGE I: OVERZICHT VAN DE BELANGRIJKSTE MAATREGELEN GENOMEN IN DE BEST PRESTERENDE LANDEN.

Samenvattend zien we de volgende Verkeersveiligheidsacties in de SUN landen⁴⁶.

A. Zweden

1975: Verplichte gordeldracht voorin de wagen.

1981: Invoering van 30km/h bij veiligheidsheuvels binnen de 50km/h zones.

Campagne: Kinderen in het verkeer.

1982: Gebruik van een kwantitatieve doelstelling in het verkeersveiligheidsbeleid.

1986: Verplichting van gordeldracht achter in de auto.

1987: Introductie van het eerste veiligheidsplan voor het beleid voor 3 jaar.

1989: Snelheidsreductie van 110 tot 90 km/u.

1990: Verlaging van de alcohol limiet van .05 naar .02 BAC.

1992: Instelling van 110km/u op de autosnelwegen.

1994: Start van het nationale verkeersveiligheidsprogramma voor 1995-2000.

Invoering van een nieuwe alcoholintoxicatie limiet waarbij een onderscheid tussen lichte en zware intoxicatie wordt gecreëerd.

Verdubbeling van het aantal willekeurige ademtesten.

1996: Presentatie van Zero Vision.

1997: Aanvaarding van Zero Vision door het parlement.

2000: Aangepaste snelheidslimieten in de winter.

Voorrang voor voetgangers aan gemarkeerde oversteekplaatsen.

B. Groot Britannië

1978: Instelling van 60 en 70 mph limieten.

1980: Het Institution of Highway and Transportation brengt richtlijnen uit voor de reductie van ongevallen.

1983: Verplichting van gordeldracht voor in de auto.

1987: Departement van Transport zet een nationale reductie van 33% van de dodelijke ongevallen voorop als na te streven doel tegen 2000.

1989: Verplichting van gordeldracht achter in de auto.

1990: Introductie van een medisch onderzoek alvorens teruggave van het rijbewijs na intrekking van het rijbewijs op basis van alcoholintoxicatie.

1991: Introductie van 20 mph zones.

Verplichting van gordeldracht achter in de auto.

1992: Introductie van snelheidscamera's.

Verplichting tot het ondergaan van een nieuwe rijvaardigheidstest van gevaarlijke bestuurders.

⁴⁶ Voor een omvattend overzicht van alle genomen maatregelen in de periode 1970-2000 zie SUN p 142-145

- 1994: Verlaging van de snelheidslimiet op bepaalde wegen naar 65 mph.
- 1997: In werking treden van de 'Road Traffic Act 1995': Intrekking van het rijbewijs en verplichte hertest voor nieuwe bestuurders die meer dan 6 strafpunten verkrijgen binnen 2 jaar na het behalen van hun rijbewijs.
- 2000: Aankondiging van het nieuwe verkeersveiligheidsplan 'Tomorrow's Roads – Safer for Everyone'.

C. Nederland

- 1974: Instelling van snelheidslimiet op autosnelwegen tot 100 km/h en op andere landelijke wegen buiten de bebouwde kom tot 80km/h.
- 1975: Verplichting van gordeldracht voor in de auto.
- 1976: Officiële introductie van 'woonerf-zones'.
- 1977: Invoering kinderzitje voor in de auto voor kinderen jonger dan 3 jaar.
- 1983: Invoering van 30km/h zones.
- 1988: Instelling van een gedifferentieerde snelheidslimiet op autosnelwegen voor auto's en motors van 100-120km/h.
- 1992: Verplichting van gordeldracht achter in de auto.
Invoering van de Wet Mulder houdende administratieve afdoening van snelheidsovertredingen.
- 1995: Invoering van snelheidsbegrenzers voor vrachtwagens +12 ton en bussen +10 ton.
Introductie van administratieve sancties voor alcoholintoxicaties boven de vastgestelde limiet in aanvulling op of als alternatief van gerechtelijke sancties.
- 2002: Verbod op gebruik van mobiele telefoons gedurende het sturen van een voertuig.

BIJLAGE II: VERKEERSHANDHAVINGSGEGEVENS VAN DE LOKALE POLITIE VAN ANTWERPEN

Deze gegevens zijn ter beschikking gesteld door de lokale Antwerpse politie en zijn opgenomen in de jaarrapporten van 2001 en 2002⁴⁷. Ze beslaan de politiezone Antwerpen, bestaande uit de stad Antwerpen, Berendrecht, Zandvliet, Lilo, Berchem, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken, Merksem en Wilrijk.

A. Methode van gegevensverzameling

Voor de ongevallenregistratie heeft de Antwerpse politie gebruik gemaakt van een dataset op basis van de ISLP-databank. Uit deze databank zijn de ongevallen geselecteerd die niet op de autosnelwegen hebben plaatsgevonden. Het geheel werd aangevuld met vaststellingen van de federale politie

B. Resultaten

1. Geregistreerde verkeersongevallen

Verkeersongevallen op het autosnelwegennet op het grondgebied Antwerpen

	totaal aantal ongevallen	Doden	ernstig gewonden	licht gewonden
1999	437	7	100	550
2000	421	17	77	527

Verkeersongevallen op de overige wegen op het grondgebied Antwerpen

	totaal aantal ongevallen	Doden	ernstig gewonden	licht gewonden
2000	2.748	35	228	3.067
2001 (voorlopig)	2.589	36	247	2.779
2002 (voorlopig)	2.517	12	230	2.706

2. Snelheidscontroles

Controles met interceptie waarbij de overtreder onmiddellijk staande gehouden wordt en geconfronteerd wordt met de inbreuk.

Jaar	aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal vaststellingen	onmiddellijke intrekking rijbewijs
1999	10.826	484	43
2000	11.191	335	16
2001	23.548	971	44
2002	42.000	1.240	94

⁴⁷ Lokale Politie Antwerpen, *jaarrapport 2001, Verkeerspolitie*, Baelemens, Antwerpen, 2002; Politie Antwerpen, *Verkeersveiligheidsplan, evaluatie 2002*, Politie Antwerpen, Antwerpen, 2003.

Controles met een anoniem politievoertuig zonder interceptie

Jaar	aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal vaststellingen	%
1997	44.061	1.920	4,40
1998	33.427	2.729	8,20
1999	184.114	6.513	3,50
2000	192.012	7.788	4,06
2001	196.842	9.617	4,89
2002	263.432	7.162	2,72

Onbemande camera's

Deze staan op het kruispunt Italiëlei-Paardenmarkt-Vondelstraat. Ze waren tijdelijk buiten werking gesteld omwille van een ijking. Gedurende de evaluatieperiode werden volgende vaststellingen gedaan.

periode	Aantal leesbaar	aantal processen-verbaal		
		snelheid	rood licht	beiden
okt-dec 1999	1888		944	
jan-sep 2000	9812		4888	18
okt-dec 2001	2412		1105	

3. Alcoholcontroles

Alcoholcontroles uitgevoerd door de lokale politie

jaar
1999 2.449 47 91 24 2000 2.296 39 95 10 1 20 2001 6.135 68 99 9 2 2.449

Resultaten van de door het provinciebestuur georganiseerde WODCA-acties

jaar	aantal ademtesten	Vaststellingen		bloedstaal (*)	weigering (*)	onmiddellijke intrekking rijbewijs
		A	P			
1999	5.121	123	298			80
2000	4.010	86	282			74
2001	2.056	88	209			39

(*) geen gegevens beschikbaar

BIJLAGE III: VERKEERSHANDHAVINGSGEGEVENS VAN DE KORPSEN VAN DE LOKALE POLITIE IN OOST-VLAANDEREN: EEN EVALUATIE VAN DE PROJECTEN N43, N49, N70.

Deze gegevens zijn ter beschikking gesteld door de lokale korpsen die aan de beschreven projecten deelnamen. De bijlage behandelt de evaluatie van drie lokale projecten in de provincie Oost-Vlaanderen. Het gaat om trajecten op de N43, N49 en N70 en omvatten de volgende gemeenten: Gent, Lochristi, Lokeren, Waasmunster, Sint-Niklaas, Deinze, Zulte, Assenede, Meetjesland, Maldegem en Beveren.

A. Methode van gegevens verzameling.

Voor de ongevallenregistratie heeft de politie gebruik gemaakt van de dataset die werd opgesteld op basis van vaststellingen tijdens zelf uitgevoerde controles. De gegevens werden verzameld in een dataset van de geselecteerde trajecten.

B. Resultaten.

1. Geregistreeerde ongevallen.

Verkeersongevallen in relatie tot de referentieperiode 1999-2000.

	N43		N49		N70	
	01.05.02-30.04.03	Resultaat	01.05.02-30.04.03	Resultaat	01.05.02-30.04.03	Resultaat
Aantal ongevallen	80	-36%	50	-22%	199	-27%
Doden	1	-66%	5	+11%	3	-65%
Zwaargewonden	9	-69%	14	-68%	27	-46%
Licht gewonden	104	-26%	56	-44%	258	-25%

Verkeersongevallen met dodelijke verkeersslachtoffers in relatie tot de referentieperiode 1999-2000.

N43	1999-2000			01.05.02-30.04.03		
Gemeente	Aantal ongevallen	Doden	Aantal ongevallen per kilometer	Aantal ongevallen	Doden	Aantal ongevallen per kilometer
Gent	47.5	0.5	6.99	79	0	11.62
Schelde-Leie	44	0	9.36	22	0	4.68
Deinze-Zulte	80.5	3	5.00	58	1	3.60
Totaal	172	3.5	6.23	159	1	5.74

N49	1999-2000			01.05.02-30.04.03		
Gemeente	Aantal ongevallen	Doden	Aantal ongevallen per kilometer	Aantal ongevallen	Doden	Aantal ongevallen per kilometer
Assenede	23.5	3.5	3.01	16	4	2.05
Meetjesland	23	0.5	2.09	6	0	0.55
Maldegem	17.5	0.5	1.92	28	1	0.11
Totaal	64	4.5	2.29	50	5	1.79

N70	1999-2000			01.05.02-30.04.03		
Gemeente	Aantal ongevallen	Doden	Aantal ongevallen per kilometer	Aantal ongevallen	Doden	Aantal ongevallen per kilometer
Gent	24	2	4.29	64	0	11.43
Lochristi	46.5	1.5	6.04	34	1	4.42
Lokeren	48.5	1	5.51	35	0	3.98
Waasmunster	14.5	0.5	3.54	8	0	1.95
Sint-Niklaas	1.02	4	8.64	66	1	5.59
Beveren	61	1.5	7.92	56	1	7.27
Totaal	296.5	10.5	6.49	263	3	5.75

2. Snelheidscontroles

Meetplan acties

	N43		N49		N70	
	Voorzien aantal acties	Uitgevoerd %	Voorzien aantal acties	Uitgevoerd %	Voorzien aantal acties	Uitgevoerd %
Snelheid zonder onderschepping	96	27	52	79%	72	336% (242)
Snelheid met onderschepping	48	27	3 x week	Meer dan gepland	36	136% (49)
Roodlichtnegatie	48	52				
Alcoholcontrole bij ongeval	Alle betrokken bestuurders	38	Alle betrokken bestuurders	81%	Alle betrokken bestuurders	61%

Vastgestelde snelheidsovertredingen.

	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal zware Overtredingen	Aantal zware overtredingen (%)
N43	15 593	513	3.3
N49	17 121	586	3.4
N70	134 425	4 168	3

Vastgestelde overtredingen onbemande camera's

	Aantal uren controle	Aantal zware Snelheids overtredingen	Aantal overtredingen Rood licht
N49	8 115,5	783	528
N70	523	990	34

Vastgestelde alcoholovertredingen.

	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal geïntoxiceerd bij ongeval	Aantal geïntoxiceerd
N43	?	113	
N70		28	141 (4,4%)

Vastgestelde overtredingen van drugs

	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal geïntoxiceerd
N43	?	4
N70	480	15

Vastgestelde overtredingen rood licht negatie

	Aantal uren controle	Aantal overtredingen
N43	57	61
N49	?	36
N70	128	42

Vastgestelde overtredingen gordeldracht

	Aantal overtredingen
N49	91
N70	457