

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 1 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

I. INLEIDING

Snelheid en wegongevallen

In onderhavig document wordt overdreven snelheid gedefinieerd als snelheid die de snelheidslimieten overschrijdt. Onaangepaste snelheid wordt omschreven als snelheid die binnen de toegestane limieten blijft, maar waarbij geen rekening wordt gehouden met de bijzondere omstandigheden waarbij eventueel met lagere snelheden moet worden gereden (bijvoorbeeld een snelheid van 120 km/u op een autosnelweg waar een dichte mist hangt).

Studies en onderzoeken die reeds verschillende jaren worden gevoerd zijn unaniem, overdreven of onaangepaste snelheid is één van de hoofdoorzaken van verkeersongevallen en één van de factoren die de ernst van de ongevallen in grote mate beïnvloeden.

- Volgens verschillende studies zou overdreven of onaangepaste snelheid aan de basis liggen van ongeveer 30% van de verkeersongevallen.
- Volgens een Britse studie (Finch and Al., 1994), zou met de huidige gemiddelde snelheden, een verandering van 1 km/u van de gemiddelde snelheid een verandering van 3% van het aantal ongevallen met zich meebrengen en van 5% wat het aantal ernstig gewonden en doden betreft.
- Bovendien nemen de letselongevallen toe naarmate de snelheid verhoogt; het sterftecijfer bij passagiers van een wagen die betrokken raakt in een ongeval, ligt 20 keer hoger als het voertuig 80 km/u reed i.p.v. 30 km/u. Het risico dat voetgangers sterven als gevolg van een aanrijding met een voertuig dat 30 km/u rijdt is 5%, maar bedraagt 45% voor een voertuig dat 50 km/u rijdt. De kinetische energie die vrijkomt bij een ongeval is immers recht evenredig met het kwadraat van de snelheid.

Volgens een studie die door het TRL (M.C. Taylor and al 2000) werd uitgevoerd, heeft een vermindering van de gemiddelde snelheid een grotere impact op de wegen in de steden dan op verbindingswegen. De impact is trouwens groter op verbindingswegen dan op wegen waar men grote snelheden behaalt.

Deze studie toonde ook aan dat de kans op een ongeval nauw samenhangt met

- de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers,
- het aantal weggebruikers die de snelheidsbeperkingen niet naleven. De studie geeft aan dat de kans op ongevallen met 10% verhoogt als de weggebruikers die de snelheidsbeperkingen niet naleven verdubbelt.

De verkeersveiligheid zou aanzienlijk kunnen worden verbeterd door de (Gauss-) curve die de snelheid voorstelt, te versmallen (dus door de standaarddeviatie tussen de snelheden te verminderen en door erop toe te zien dat zo weinig mogelijk bestuurders de snelheidsbeperkingen overschrijden).

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 2 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

Snelheidsbeperkingen

De snelheidsbeperkingen die momenteel in Europese landen van kracht zijn, zijn grotendeels hetzelfde in stedelijke gebieden (50 km/u), relatief dezelfde op autosnelwegen (120 km/u met uitzonderingen van 100, 110 en 130 km/u) en worden gekenmerkt door een grote diversiteit op de verbindingswegen (70 tot 110 km/u, zie bijlage I)

Verschillende studies bevestigen dat weinig weggebruikers de snelheidsbeperkingen naleven (zie bijlage II tabel ETSC).

In 2000 voerde het BIVV een studie betreffende de snelheden van de voertuigen in Vlaams-Brabant-W. Vanlaar 2001). De resultaten van deze studie toonden aan dat de snelheidsbeperkingen niet frequent worden nageleefd. Als de snelheid beperkt is tot 30 km/u, begaat 41 % van de bestuurders een zware overtreding (zij overschrijden de toegelaten snelheid met meer dan 10 km/u). Bij een snelheidsbeperking van 50 km/u begaat 26 % van de bestuurders een zware overtreding en bij een snelheidsbeperking van 120 km/u, bedraagt dit aantal 17 %.

De studie toonde aan dat de beperkingen tot 70 en 90 km/u beter worden nageleefd (Zie bijlage III). Wel moet rekening worden gehouden met het feit dat deze studie werd uitgevoerd in zones waar geen bijzondere inrichtingen aanwezig zijn op vlak van infrastructuur.

Er moet rekening worden gehouden met de resultaten van een studie (Finch and al 1994) die aantoont dat naast de aanvullende maatregelen, een vermindering van de snelheidsbeperkingen op een bepaald baanvak leidt tot een vermindering van de gemiddelde snelheid die overeenstemt met 25% van de schommeling op vlak van snelheid. Zo zou naast een actief handhavingsbeleid, een vermindering van de maximum toegelaten snelheid van 90 km/u tot 80 km/u slechts leiden tot een gemiddelde snelheidsvermindering van 2,5 km/u. Hieruit blijkt dat verkeersonveiligheid aanzienlijk zou kunnen worden verkleind in het kader van de bestaande wetgeving, mits de inwerkingstelling van maatregelen om de regels te doen naleven, met inbegrip van de maatregelen betreffende de weginfrastructuur en de omgeving.

Het is moeilijk een profiel te schetsen van de bestuurder die zich regelmatig schuldig maakt aan overdreven snelheid, want alle categorieën chauffeurs zijn hierbij betrokken. Sommige tendensen kunnen toch worden afgeleid. In Groot-Brittannië verzamelde het TRL (Transport Research Laboratory) de gegevens van bepaalde studies over deze materie, waaronder SARTRE II, waaraan het BIVV deelnam. Hieruit bleek dat bestuurders die zich regelmatig bezondigen aan overdreven snelheid, vaak

- jonge mannen zijn die alleen in de wagen zitten. Anderzijds blijkt dat bestuurders vanaf 40 jaar minder snel rijden.
- bestuurders van firmawagens en/of snelle wagens zijn.

Uit deze studie blijkt ook dat bestuurders met inzittenden minder snel rijden, behalve dan jonge bestuurders vergezeld van andere mannelijke jongeren. Dan is de bestuurder juist geneigd sneller te rijden.

De veiligheid die recente, degelijk gebouwde wagens bieden, maakt het mogelijk de levens van de inzittenden te redden bij schokken van maximum 70 km/u voor frontale botsingen (tegen een vaste hindernis) en 50 km/u voor laterale botsingen. Aangepaste infrastructuren zouden botsingen tegen hogere snelheden mogelijk maken.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 3 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

De volgende tabel geeft het resultaat van een systeem waardoor geen ernstige letsels of sterfgevallen zouden ontstaan en is gebaseerd op de "Nulvisie" die ontstond in Zweden. Dergelijke strategie is gebaseerd op een bepaalde verbetering van de voertuigen en de bevestigingssystemen om zo een optimaal resultaat te verkrijgen. De weggebruiker wordt ook verondersteld het systeem op een doeltreffende manier te gebruiken.

Type infrastructuur en verkeer	Mogelijke snelheid (km/u)
Plaatsen waar aanrijdingen kunnen ontstaan tussen voetgangers en auto's	30
Kruispunten waar de mogelijkheid bestaat voor zijdelingse aanrijdingen tussen auto's	50
Wegen waar de mogelijkheid bestaat voor frontale aanrijdingen tussen wagens	70
Wegen waar geen gevaar bestaat voor zijdelingse of frontale aanrijdingen (enkel aanrijdingen met infrastructuur)	100+

Bovendien levert een snelheidsbeperking tot 70 km/u het voordeel op dat het verschil tussen vrachtwagens (beperkingen tot 60 km/u) en wagens minder groot is.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 4 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

II. LOPENDE MAATREGELEN

Educatie / Sensibilisatie

Jaarlijks wijdt het BIVV een algemene campagne voor het grote publiek aan het naleven van de snelheidsbeperkingen of aan het naleven van de veiligheidsafstanden.

De Gewesten wijden bovendien één van de affichageperiodes langs de autosnelwegen aan een sensibilisatiecampagne betreffende de naleving van de snelheidsbeperkingen.

Bovendien lopen verschillende acties op lokaal vlak (sensibilisatieaffiches, verkeersparken van de federale politie,...)

Tot slot wijzen wij op de noodzaak een luik “defensief rijden” in te lassen in de rijopleiding.

Reglementering snelheidsbeperkingen

In het “Mobiliteitsplan Vlaanderen” diende het **Vlaams Gewest** haar aanvraag in om de snelheidsbeperkingen op secundaire wegen terug te brengen van de huidige 90 km/u tot 70 km/u. Uitzonderingen zouden echter kunnen worden ingevoerd zodat snelheidsbeperkingen van 90 km/u nog mogelijk zou zijn op plaatsen waar de weginfrastructuur en de omgeving dit zouden toelaten. Eén van de voordelen van deze verandering zou zijn dat de verkeersborden die 90 km/u toelaten, zouden worden geplaatst op onbebouwde plaatsen, terwijl de borden met snelheidsbeperkingen tot 70 km/u zich momenteel bevinden op plaatsen waar meer aandacht wordt gevestigd van de bestuurders.

In afwachting van een mogelijke aanpassing van de wetgeving – federale bevoegdheid- zal het Vlaams Gewest de snelheidsbeperkingen tot 70 km/u opvoeren op gewestwegen in functie van vier criteria:

- aanwezigheid van zwarte zones
- bebouwingsdichtheid
- aanwezigheid van fietspaden en de aanleg hiervan
- obstakels langs de openbare wegen

Men moet opmerken dat deze laatste stap nauw aansluit bij de principes die voortvloeien uit de categorisering van het **Waalse net van gewestwegen** in subcategorieën, in het bijzonder van de eigenschappen van RESI II (wegen rondom steden), waar de snelheid zou moeten beperkt zijn tot 70 km/u. Hoewel vaak toegepast, werd de definitie van RESI II echter niet veralgemeend voor het geheel van de corresponderende zones van het net. Algemeen gezien kan immers worden opgemerkt dat de principes voor de toepassing van de Waalse categorisering een afstemming van de snelheden van elke subcategorie voorzien aan de toegankelijkheids- en mobiliteitsfuncties ervan.

Ten slotte deelde het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** zijn net in via zijn gewestelijk ontwikkelingsplan en het IRIS-plan inzake verplaatsingen en levert het aanzienlijke inspanningen om de infrastructuur aan te passen in functie van deze categorisering (zones 30, centrale wegen waar 70 km/u toegelaten is als er laterale wegen zijn, aparte zones voor openbaar vervoer, rotondes, fietspaden, ...).

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 5 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

Uitrusting van voertuigen

Momenteel zijn drie soorten uitrustingen ofwel beschikbaar, ofwel worden zij geanalyseerd of aan studies onderworpen:

- 1) Snelheidsbegrenzers: Alle vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van meer dan 12 ton en autocars en autobussen met een maximum toegelaten massa van meer dan 10 ton (behalve deze die exclusief voor stadsvervoer worden gebruikt) moeten worden uitgerust met snelheidsbegrenzers (max. 90 km/u) (KB van 15 maart 1968). Bovendien zou de Europese richtlijn 98/14/EG ter invoering van snelheidsbegrenzers voor vrachtwagens met een maximum toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en voor autocars en autobussen met een maximum toegelaten massa van meer dan 5 ton, op termijn moeten worden opgenomen in de Belgische wetgeving. Deze uitrustingen maken het mogelijk de maximum snelheid van de voertuigen te beperken, maar garanderen niet dat deze beperkingen worden nageleefd als deze lager liggen dan de maximum toegelaten snelheid van het voertuig.

- 2) Studies peilden naar het effect van de installatie van “zwarte dozen” in de voertuigen. De zwarte doos registreert permanent datum, uur, snelheid, gebruik van de remmen en versnellingsbak en van de stroomcircuits. De reacties van het voertuig bij ongevallen, frontale of zijdelingse aanrijdingen, overkop gaan en kopstaartbotsingen worden eveneens in het geheugen opgeslagen. Zelfs opeenvolgende schokken bij kettingbotsingen worden gedurende 15 sec opgeslagen.
De magneetband wist geleidelijk aan deze gegevens uit, behalve als een schok het uitwismechanisme onderbreekt. Alles wat gebeurde met de auto, 30 sec vóór en 15 sec na de laatste schok, wordt dan opgeslagen.
In Duitsland stelde men vast dat de installatie van dergelijke zwarte doos op een aantal wagens het aantal ongevallen met 30% deed afnemen.
Bij het programma Drive 2 van de Commissie van de Europese Unie, werd de SAMOVAR-studie (Safety Assessment Monitoring On Vehicle with Automatic Recording) uitgevoerd door verschillende instellingen, waaronder TRL en SWOV. In het kader van deze studie werd onderzoek gevoerd naar het effect van de zwarte doos in auto's, bestelwagens en vrachtwagens.
Voor het geheel van de betrokken vloten in de studie, bedraagt de afname van het aantal ongevallen ongeveer 20%. Dit is een gemiddelde waarde en men kan hogere of lagere resultaten behalen, meer bepaald in functie van het oorspronkelijke veiligheidsniveau van de vloten. (Wouters & Bos, 1997. R-97-8.SWOV).

- 3) Meerdere « ISA » -projecten (Intelligent Speed Adaptation) werden in verschillende landen gevoerd (meer bepaald Nederland en Zweden) om dergelijke systemen te evalueren. Het PROSPER project dat werd bekostigd door de EC strekt ertoe de ISA-systemen te evalueren op de aanvaarding door de gebruikers, impact van dergelijke systemen op het gedrag van bestuurders, technische aspecten en implementatiestrategieën. Een werkgroep werd in België opgericht om een pilootproject m.b.t. ISA uit te voeren voor het Vlaams Gewest.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 6 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

4) "Distance Warning System"

Anti-aanrijdingssystemen bieden perspectieven om de verkeersveiligheid in de Europese Unie te verbeteren met 50%.

Handhaving

Op vlak van handhaving beschikken wij over informatie over de tijd die de Rijkswacht (sinds 2001 Federale Politie) besteedde aan de snelheidscontroles en over het aantal uitgeschreven PV's. Wij beschikken evenwel niet over gelijkaardige gegevens van de politiediensten.

Het Begeleidingscomité acht het dus noodzakelijk dat over betrouwbare gegevens zou kunnen worden beschikt betreffende de uren die de plaatselijke politiediensten besteden aan snelheidscontroles, en betreffende het aantal opgestelde PV's.

De activiteiten van de rijkswacht op vlak van handhaving betreffende verkeersveiligheid voor de jaren 1995 tot 1999 wijzen uit dat 650.000 tot 820.000 vaststellingen (PV + OI + PVW) werden gedaan, waarvan 330.000 tot 390.000 overtredingen met snelheid te maken hadden (zie bijlage IV)

Men moet echter wel rekening houden met de handhavingsstatistieken van landen die op vlak van verkeersveiligheid aanzienlijk beter scoren dan België, bijvoorbeeld Nederland dat jaarlijks ongeveer 6 miljoen overtredingen registreert, waarvan 4 miljoen te wijten is aan overdreven snelheid.

In het Verenigd Koninkrijk is de meest voorkomende overtreding de niet-naleving van de snelheidsbeperkingen ($\pm 1.000.000$ /jaar) (Road Traffic penalties – A consultation paper – dec. 2000)

Tenslotte moet worden herinnerd dat de huidige procedures voor de vaststelling van overtredingen en de bekendmaking ervan aan de overtreiders zeer omslachtig zijn. De vaststellingen van de inbreuken betreffende de snelheidsbeperkingen worden voor 15% belemmerd door onleesbare nummerplaten. De procedures zouden aanzienlijk kunnen vereenvoudigd worden door het gebruik van digitale camera's. Het aantal onleesbare nummerplaten (dat zou stijgen met 30% bij gebruik van digitale camera's) zou trouwens kunnen worden verminderd door de verbetering van de leesbaarheid van de kentekenplaten van de voertuigen.

Alle studies bevestigen de voortreffelijke kost-opbrengstverhouding van de handhavingsmaatregelen, maar de uitbreiding van de handhaving op vlak van verkeersveiligheid stuit vaak op problemen op vlak van prioriteiten of op budgettaire problemen.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 7 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

Weginfrastructuur

Een aangepaste infrastructuur waarbij de eigenschappen van de infrastructuur worden afgestemd op de functie van de weg en op het gewenste gedrag van de bestuurders, is essentieel voor de naleving van de snelheidsbeperkingen.

In dit kader, moet in het bijzonder aandacht worden geschonken aan de weguitrustingen en vooral aan de signalisatie. De pertinentie (zichtbaarheid, aanpassing aan de omgeving) en de kwaliteit (onderhoud, leesbaarheid) hiervan hangt immers af van een goede perceptie van de boodschap door de weggebruiker en de van aanvaarding van de boodschap door deze laatste.

Deze aspecten zullen aan bod komen in het kader van de dossiers over infrastructuur.

Gerechtelijke aspecten

De inwerkingstelling van de sancties m.b.t. de overtredingen van het verkeersreglement, stuit vaak op onwil van parketten en rechtbanken.

Wij benadrukken overigens de dringende noodzaak alternatieve straffen in te stellen voor daders van verkeersovertredingen waarvan de ernst wijst op een onaangepast rijgedrag en voor de daders van agressie in het verkeer.

In 2000 werden 73 opleidingen aangeboden door het BIVV over het hele land. In totaal werden 488 deelnemers gesensibiliseerd.

Er bestaan geen statistieken over de personen die werden veroordeeld tot een alternatieve straf als gevolg van overdreven snelheid. Men neemt echter aan dat dit type overtreding 10 à 20 % uitmaakt van alle gevallen. Studies in het buitenland, vooral inzake cursussen m.b.t. rijden onder invloed, bewijzen dat het aantal recidivisten bij alternatieve straffen lager ligt (5 à 30 %) dan bij de traditionele straffen.

Volgens de gevoerde studies hebben de personen die de opleiding volgden een betere risicoperceptie, leven zij de regels beter na en hebben zij meer verantwoordelijkheidsgevoel.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 8 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

III. VOORGESTELDE MAATREGELEN

1) Invoering van een gedragsindicator m.b.t. overdreven snelheid

Maatregel 1.1 : Aangezien het doel van de maatregelen erin bestaat het gedrag van de weggebruikers te wijzigen, beveelt het Begeleidingscomité aan een systematische maatregel m.b.t. de gemiddelde snelheid, V85 (= de snelheid die door 85 % van de bestuurders niet overschreden wordt) en het percentage voertuigen dat op een aantal plaatsen de snelheidsbeperkingen met meer dan 10 km/u overschrijdt, in te voeren, zodat het gedrag van de weggebruikers kan worden gecontroleerd en zodat de impact van de genomen maatregelen kan worden nagegaan.

2) Wijzigingen van de wetgeving

Het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid pleit ervoor op Belgisch vlak een zekere coherentie te behouden inzake de wetgeving op de snelheidsbeperkingen.

In acht genomen dat onder de huidige wetgeving de snelheidsbeperkingen weinig worden nageleefd, stelt het Begeleidingscomité voor om in een eerste fase de huidige reglementering te behouden, toe te zien op een substantiële verbetering van de naleving van de snelheidsbeperkingen, dit door het opvoeren van educatie, sensibilisatie, handhaving en handhavingsbeleid, alsook door de aanpassing van de weginfrastructuur op het verwachte gedrag van de bestuurders. In functie van de evolutie van de verkeersonveiligheid ten opzichte van de gestelde doelen, moet beslist worden of de verscherping van de huidige reglementeringen nodig blijkt. Dit zou geenszins beletten dat snelheidsbeperkingen zouden kunnen worden aangepast op bepaalde stukken van de openbare wegen, in functie van de eigenschappen van de infrastructuren, in het kader van de bestaande regelgeving. Het Begeleidingscomité bevestigt bijvoorbeeld de noodzaak tot uitbreiding van de zones 30.

Maatregel 1.2 : Een meerderheid vertegenwoordigers van het Begeleidingscomité neemt een positieve houding aan tegenover het voorstel van het Vlaams Gewest tot invoering van een algemene snelheidsbeperking tot 70 km/u op secundaire wegen, i.p.v. de huidige 90 km/u. Het Begeleidingscomité beslist dat een werkgroep zal worden opgericht die in detail de voor- en nadelen van en de voorwaarden voor een wijziging van de snelheidsbeperking op secundaire wegen zal bestuderen, zoals werd voorgesteld door het Vlaams Gewest in het "Mobiliteitsplan Vlaanderen".

De werkgroep zal hierover ten laatste vóór 30/03/2002 verslag moeten uitbrengen aan het Begeleidingscomité zodat het comité een standpunt kan innemen.

3) Maatregelen op vlak van educatie en sensibilisatie

Maatregel 1.3 : Op vlak van educatie stelt het Begeleidingscomité voor in het laatste jaar van de derde graad van de secundaire cyclus, cursussen te voorzien om de studenten te sensibiliseren m.b.t. de te grote betrokkenheid van jongeren bij wegongevallen en om hen erop te wijzen dat de oorzaken van deze te grote betrokkenheid liggen bij een overdreven of onaangepaste snelheid.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 9 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

Dergelijke opleiding kan gepland worden in het ruimere kader van een opleiding tot verantwoord burgerschap, die regelmatig aan bod zou kunnen komen in de cursussen van deze onderwijscyclus. Wat de verkeersveiligheid betreft, zou een opleiding moeten worden aangeboden tijdens verschillende periodes tijdens dewelke men een hoger risico op vlak van verkeersveiligheid vaststelt.

De opleiding van de derde cyclus zou sensibilisatie inhouden m.b.t. de zachte transportmiddelen en m.b.t. beredeneerde keuzen inzake verplaatsingsmiddelen, alsook sensibilisatie op vlak van verkeersveiligheid die gebaseerd is op risicogedrag, overdreven en onaangepaste snelheid en rijden onder invloed van alcohol of drugs.

Binnen het Begeleidingscomité zal een werkgroep worden opgericht om de inhoud van de opleidingen grondiger te omschrijven.

Educatie m.b.t. veiligheid en mobiliteit zou ook deel moeten uitmaken van de eindtermen van de Vlaamse Gemeenschap en van de compétences terminales van de Franstalige Gemeenschap en, zoals reeds werd vermeld in punt 2.1.4 van het Federaal Plan.

Gelijkaardige doelstellingen zouden moeten worden vastgesteld op niveau van de Duitstalige Gemeenschap.

Maatregel 1.4 : Het Begeleidingscomité beveelt bovendien de invoering aan van een sensibilisatiestrategie om te strijden tegen het positieve beeld dat momenteel nog bestaat over snelheid op de weg en om de sociale afkeuring van overdreven en onaangepaste snelheid te verhogen. Deze strategie zou beroep doen op massamedia en zou communicatieacties voor jongeren (bevolkingsgroep die zich teveel bezondigt aan overdreven snelheid) en chauffeurs van bedrijfsvoertuigen. Deze communicatiestrategie zal bovendien een sensibilisatielink bevatten via het ontwerp van “gedragscharters” voor ondernemingen die over een omvangrijk wagenvloot beschikken. Om een maximale doeltreffendheid te bereiken, zullen deze sensibilisatiemaatregelen bovendien worden aangevuld met strengere handhavingsmaatregelen, en zullen de resultaten van deze maatregelen regelmatig worden verspreid.

Maatregel 1.5 : Het Begeleidingscomité beveelt aan het dwingend karakter van de deontologische regels inzake publiciteit voor autoconstructeurs nog te benadrukken, ofwel via een nieuwe wetgeving, ofwel door de verstrenging van de deontologische code die werd ingevoerd door FEBIAC. Het Begeleidingscomité beveelt meer bepaald aan dat elke campagne van autoconstructeurs eerst het “nihil obstat” moet verkrijgen van FEBIAC.

4) Maatregelen op vlak van verkeersinfrastructuur

Zie het dossier betreffende infrastructuur.

5) Maatregelen op vlak van voertuiguitrusting

Maatregel 1.6 : Het Begeleidingscomité beveelt aan een werkgroep op te richten belast met de evaluatie en de analyse van de invoeringsmodaliteiten voor de “zwarte dozen” in nieuwe voertuigen. De invoering van dergelijke apparatuur is erop gericht een verantwoordelijker rijgedrag aan te kweken bij de bestuurder, dit in tegenstelling tot andere, meer ingrijpende maatregelen, die het gevaar op deresponsabilisatie inhouden. De invoering van dergelijke apparatuur zou aanvankelijk alleen voor risicoweggebruikers kunnen worden gepland. Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat recidivisten die de snelheidsbeperkingen niet

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 10 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

naleven, hun rijbewijs slechts kunnen behouden mits installatie van een dergelijke “zwarte doos” in hun voertuig. Een code op het rijbewijs zou het mogelijk maken deze recidivisten te identificeren. Het Begeleidingscomité geeft bovendien de aanbeveling dat fiscale stimuli zouden worden ingevoerd ter bevordering van de installatie van zwarte dozen in wagens.

Maatregel 1.7 : Bovendien geeft het Begeleidingscomité de aanbeveling dat prioriteit zou worden gegeven aan studies en evaluaties betreffende de invoering van “ISA”-systemen, opdat deze op middellange termijn zouden kunnen worden toegepast. Het Begeleidingscomité beveelt aan een “ISA”-pilotproject op te starten, dat binnen de 3 jaar kan worden gerealiseerd in de Gewesten. In het kader van deze studies, zal bijzondere aandacht moeten worden geschonken aan de impact van dergelijke systemen op de “deresponsabilisatie” van bestuurders.

6) Maatregelen op vlak van controles

In afwachting van de inwerkingstelling van de hierboven vermelde technische middelen, zal het noodzakelijk zijn de handhavingsmaatregelen te verscherpen om zo een betere naleving van de snelheidsbeperkingen en dus een vermindering van de gemiddelde snelheid en van de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers te verkrijgen.

Maatregel 1.8 : Het Begeleidingscomité beveelt aan meer belang te hechten aan het handhavingssluit, zowel wat het luik van de vaststellingen als het luik van de sancties betreft. Wat het luik van de vaststellingen betreft, beveelt het Begeleidingscomité aan massaal camera’s te installeren die de snelheid controleren (en ook de naleving van de verkeerslichten op kruispunten) en de controles door de politiediensten te intensifiëren. De doelstelling zou zijn een objectieve kans op verbalisatie te bereiken (gezamenlijke actie van lokale politiediensten en van de federale politie), zoals in Nederland het geval is.

Om deze maatregel in te voeren op een effectieve en doeltreffende wijze, moet een geheel van submaatregelen worden ingevoerd. Sommige van deze maatregelen zijn nauw verbonden aan elkaar. Op deze manier zijn de maatregelen voor de vereenvoudiging van de procedures onontbeerlijk om de controles op te voeren. Deze maatregelen moeten worden ingevoerd vooraleer het aantal controles beduidend op te voeren.

Maatregel 1.8 a : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de reglementering aan te passen op korte termijn met als doel het gebruik van digitale camera’s toe te laten, wat de procedures aanzienlijk zou vergemakkelijken.

Mesure 1.8 b : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de reglementering aan te passen om het gebruik van nummerplaten met een betere leesbaarheid in te voeren.

Maatregel 1.8 c : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de verbalisatie- en vervolgingsprocedure te versnellen. Het Begeleidingscomité geeft meer bepaald de aanbeveling de reglementering omtrent de onmiddellijke inning te veralgemenen en te versoepelen, zodat de onmiddellijke inning kan worden toegepast voor bedragen hoger dan 1.000 BEF en zodat cash betaling of de betaling met creditcards mogelijk wordt. De uitbreiding van de onmiddellijke ontvangst zou bovendien beroepsprocedures van weggebruikers bij de Europese Commissie op grond van discriminerende behandeling vermijden. Het Begeleidingscomité geeft eveneens de aanbeveling dat de voorstellen tot schikkingen rechtstreeks zouden worden verzonden met het PV door de politiediensten, en dat de termijn om de PV’s op te sturen, 15 d zou bedragen i.p.v. de voorziene 8d. Het versturen van de voorstellen tot

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 11 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

boetes door de politie zou kunnen worden beperkt tot overtredingen m.b.t. overdreven snelheid, die liggen tussen grenzen die nog moeten worden bepaald. De procedure zou een zekere progressiviteit moeten voorzien voor de grootte van de boete in functie van het stadium waarin de betaling wordt verricht. Dit om een te verspreide kwaadbedoelde betwisting vanwege de overtreeders te vermijden.

Maatregel 1.8.d : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling bij de invoering van de informaticasystemen bij het Ministerie van Justitie en bij de politiediensten toch een minimale compatibiliteit in aanmerking te nemen teneinde de elektronische verzending van gegevens mogelijk te maken en om uiteenlopende invoerprocedures te vermijden.

Maatregel 1.8.e : De invoering van indicatoren vereist aanvankelijk de invoering van apparatuur voor een gestandaardiseerde opslag per politiezone (en de eventuele aanpassing aan de bestaande standaardprocedures voor statistische registratie van de federale politie), op basis van coherente en betrouwbare gegevens over de tijd die wordt besteed aan de controle op de naleving van de verkeerswetgeving, over het aantal gecontroleerde weggebruikers en de opgestelde PVs, dit alles voor alle politiediensten.

De invoering van dergelijke apparatuur is het voorwerp van een werkgroep overeenkomstig het federaal verkeersveiligheidsplan, en refereert aan de programma's PIP/ISLP, dat geleidelijk aan geïnstalleerd wordt bij de politiediensten. De invoering van deze statistieken moet de verscheidene invoerprocedures van gelijkaardige gegevens beperken.

Maatregel 1.8.f : Het handhavingsluik moet tenslotte het voorwerp uitmaken van een wijdverspreide boodschap, zodat de weggebruikers meer subjectieve risico's zien waarvoor ze kunnen worden geverbaliseerd in geval van overtreding. Deze verhoging van de subjectieve pakkans in geval van overtreding, moet het mogelijk maken het gedrag van de weggebruikers te wijzigen, nadat de houding werd gewijzigd via educatie en sensibilisatie.

Maatregel 1.8.g : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling controlemiddelen of stimuli in te voeren, teneinde ervoor te zorgen dat de doelstellingen die werden voorgesteld aan de lokale politiediensten daadwerkelijk worden bereikt.

7) Maatregelen op wettelijk vlak

Maatregel 1.9 : In het kader van de categorisering van de overtredingen m.b.t. het verkeersreglement, beveelt het Begeleidingscomité aan de sancties te verscherpen teneinde het gedrag van de bestuurders te wijzigen.

Volgende maatregelen worden voorgesteld:

- Maatregel 1.9.a : Vervanging van de gevangenisstraf voor bepaalde overtredingen door vervallenverklaring van het recht tot sturen.
- Maatregel 1.9 b : De overtredingen inzake snelheidsbeperkingen (meer dan x km/u ten opzichte van de maximum toegelaten snelheden) toevoegen aan de inbreuken van artikel 38 dat rechters de mogelijkheid geeft tijdelijke oplegging van het voertuig te bevelen.
- Maatregel 1.9.c : Gevallen uitbreiden waarbij de rechter kan overgaan tot tijdelijke oplegging van het voertuig wanneer de intrekking van het rijbewijs minder lang duurt dan 6 maanden.
- Maatregel 1.9 d : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling een procedure in te voeren om passieve houding van de overtreder te bestraffen. In deze zin

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 12 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

beveelt het Begeleidingscomité aan dat het voorstel tot schikking kan worden gevorderd indien de overtreder geen klacht indient binnen de 15 dagen na ontvangst van het PV dat vergezeld is van het voorstel tot schikking.

- Maatregel 1.9 e : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de periode uit te breiden tijdens dewelke de rechter een uitspraak kan doen ter intrekking van het rijbewijs (momenteel bedraagt deze 15 dagen en kan ze twee maal worden hernieuwd).

8) Maatregelen op gerechtelijk vlak

Maatregel 1.10 : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling overleg te voeren met vertegenwoordigers van de rechters om deze zo bewust te maken van het belang van de verkeersonveiligheid, van de belangrijkste oorzaken van deze onveiligheid en van het belang van een streng handhavings- en bestraffingsbeleid om zo het gedrag van de bestuurders te wijzigen.

Het Begeleidingscomité wenst de rechters bewust te maken van het belang van sancties zoals intrekken van het rijbewijs of vervallen van het recht tot sturen, de oplegging of verbeurdverklaring van het voertuig bij bijzonder ernstige overtredingen (vluchtmisdrijf, overschrijding van toegelaten snelheid met meer dan 60 km/uur, niet verzekerde wagen, rijden zonder rijbewijs, recidivisme,...)

Maatregel 1.11 : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de opvolgingsprocedure van de overtredingen te voorzien van een planning met niet te overschrijden termijnen en beveelt aan dat er geen PVs zonder vervolg zouden worden geklasseerd (behalve bij motivering) voor inbreuken i.v.m. overdreven snelheid van meer dan 10 km/u boven de limiet. Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling indicatoren in te voeren inzake de opvolging van gerechtelijke procedures: percentage van betaalde, betwiste boetes of boetes die zonder gevolg bleven,... en opvolging van de termijnen van de procedure.

Maatregel 1.12 : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de alternatieve straffen (sensibilisatiecursussen en gemeenschapsdienst) te verstrengen voor recidivisten. Volgende maatregelen zouden moeten worden ingevoerd :

Maatregel 1.12.a : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling alternatieve straffen te veralgemenen voor de verschillende gerechtelijke arrondissementen, en dat de kosten van de opleiding ten laste zouden vallen van de overtredders.

Maatregel 1.12.b : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling de rechter in staat te stellen om sensibilisatiecursussen of gemeenschapswerk op te leggen, onafhankelijk van het feit of er andere straffen worden uitgesproken.

Maatregel 1.12.c : Invoering van een orgaan dat zou toezien op de naleving van het kwaliteits- en doeltreffendheids criterium van alternatieve straffen.

Maatregel 1.13: Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat lagere snelheidsbeperkingen zouden worden opgelegd op de autosnelweg voor lichte vrachtauto's van minder dan 3,5 ton, voor voertuigen met aanhangwagens en in geval van regen. Een werkgroep zal worden opgericht om de toepassingsmodaliteiten voor deze maatregelen te preciseren.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 13 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

IV. BESLUITEN

De invoering van een ambitieus beleid om de verkeersonveiligheid te verkleinen impliceert ontegensprekelijk een voluntaristisch beleid op vlak van vermindering van de gemiddelde snelheid. Als de maatregel waarbij iedere vermindering van de gemiddelde snelheid met 1 km/u een afname betekent van het aantal verkeersdoden met 3 à 5%, kan de realisatie van de ambitieuze, maar noodzakelijke doelstelling die erin bestaat het dodenaantal op de wegen tegen 2010 met 50% te verminderen, slechts kunnen gebeuren mits een vermindering van de gemiddelde snelheid van 5 km/u. Deze maatregel op zichzelf zal het vooropgestelde doel voor de helft helpen realiseren.

Rekening houdend met de termijnen die noodzakelijk zijn voor het op punt stellen van en de wijziging van de reglementeringen en de veralgemening van de technologische aanpassingen die toelaten de naleving van de snelheidsbeperkingen (ISA-systemen, “zwarte dozen”, ...) te beïnvloeden, zal een voluntaristisch beleid inzake beperkingen van de gemiddelde snelheden slechts kunnen steunen op een strategie die samenhangt met een communicatiebeleid (educatie-sensibilisatie), een substantiële versterking van de controles en van de handhaving, alsmede een systematische communicatie van de resultaten van de controles, teneinde de subjectieve pakkans in geval van overtreding te doen toenemen.

Bijgevolg zijn de prioritaire maatregelen inzake onaangepaste en overdreven snelheid vervat in maatregel 1.4 ter invoering van een communicatiestrategie om het vaak te positieve beeld dat men heeft van snelheid aan het stuur “te vernietigen” en om de toename te bevorderen van het asociaal aspect van dergelijk gedrag, maatregel 1.8 inzake verhoging van het toezicht op overdreven snelheid en in sommige gevallen een vereenvoudigde behandeling van overtredingen, maatregel 1.9 inzake de opvoering van de gerechtelijke sancties, en maatregel 1.11 ter naleving van de maximale termijnen voor de behandeling van gerechtelijke vervolgingen.

Bovengenoemde maatregelen worden gedetailleerder geanalyseerd in sectie V.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 14 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

V. PRIORITAIRE MAATREGELEN

Maatregel 1.1 : Invoering van gedragsindicatoren

Opmerkingen : De opvolging van de maatregelen inzake overdreven snelheid vereist de invoering van indicatoren die het mogelijk maken de evolutie van het gedrag van de weggebruikers op te meten.

Doelstelling : De doelstelling bestaat erin een procedure V85 in te voeren om de gemiddelde snelheid en het aantal weggebruikers die de maximumsnelheid met meer dan 10 km/u overschrijden, periodiek op te meten en om jaarlijkse opvolging te realiseren.

Middelen : Invoering van snelheidsmetingen op basis van een nader te bepalen procedure (aantal lokaties, type weg, periodiciteit van de maatregelen, ...).

Planning :

- bepalen van de na te leven procedures 03/02
- invoering van de periodieke controles 12/02

Indicatoren :

De aanbevolen doelstellingen voor de verschillende indicatoren zijn :

- tegen 2008 een vermindering van de gemiddelde snelheid met 5 km/u.
- De snelheid V85 mag niet hoger liggen dan meer dan 5 km/u ten opzichte van de maximumsnelheid.
- Het % zware overtredingen op de snelheidsbeperkingen moet lager liggen dan 5%.

Maatregel 1.4 : Sensibilisatiestrategie om het positieve imago van snelheid af te breken

Opmerkingen : Het beeld van overdreven en onaangepaste snelheid is momenteel nog te positief. Uit een enquête van 1999 bleek dat enkel 52% van de bevroegden vonden dat snelheid gelijkstaat met "zijn leven en dat van anderen in gevaar brengen" en slechts 40% van de bevroegden meenden dat snelheid sociaal onaanvaardbaar is.

Doelstelling : De doelstelling bestaat erin het te positieve imago van overdreven en onaangepaste snelheid te breken en vóór het jaar 2008 te komen aan een minimum van 80% bevroegden die vinden dat snelheid gelijkstaat met zijn leven en dat van anderen in gevaar brengen, en dat het een sociaal onaanvaardbaar gedrag betreft.

Middelen : Invoering van een communicatiestrategie om de houding van de weggebruikers ten aanzien van overdreven en onaangepaste snelheid te wijzigen. Deze strategie zal zowel communicatieacties in de media als meer gerichte communicatieacties omvatten ten behoeve van de risicobestuurders:

- Jonge mannelijke bestuurders.
- Bestuurders van bedrijfsvoertuigen
-

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 15 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

Planning van de maatregel :

- Uitwerking van de communicatiestrategie 2002 - 2004 03/02
- Eerste fase van de evaluatie van de strategie 12/04
- Uitwerking van de communicatiestrategie 2005 – 2006 03/05
- Nieuwe evaluatie van de strategie 12/07

Naast deze evaluaties zal een jaarlijkse opvolging plaatsvinden om de evolutie van de indicatoren te controleren.

Indicatoren : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling jaarlijks een opiniepeiling uit te voeren over de houding van de weggebruikers ten aanzien van snelheid, waarbij meer bepaald de vragen worden gebruikt van de tabel hieronder. De aanbevolen doelstellingen door het begeleidingscomité worden eveneens aangegeven:

Aantal "ja-antwoorden"	<u>1999</u>	<u>Doelstelling 2004</u>	<u>Doelstelling 2006</u>	<u>Doelstelling 2008</u>
Overdreven snelheid betekent zijn eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52%	60 %	70%	80%
Snelheid is een middel om tijd te winnen	26%	20%	15%	8%
De snelheidslimieten overschrijden is sociaal onaanvaardbaar	40%	60%	70%	80%

Maatregel 1.8 Opvoering van de politiecontroles

Opmerkingen : Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling meer aandacht te besteden aan het handhavingsluik, zowel door de installatie van een aanzienlijk aantal camera's om de snelheid te controleren (alsmede het naleven van de verkeerslichten op kruispunten) als door radarcontroles van de politiediensten.

Doelstelling : Het doel bestaat erin 40 miljoen voertuigen te controleren d.m.v. radarcontroles, wat een pakkans oplevert van 8 controles per voertuig per jaar. Dit doel houdt rekening met 30 onbemande camera's van de federale politie (10 miljoen controles in 1999) en 450 onbemande camera's die ter beschikking staan van de lokale politie. Het doel bestaat er trouwens in 250.000 controle-uren per jaar te bereiken d.m.v. onbemande camera's.

Middelen : installatie van ongeveer 400 onbemande camera's in Vlaanderen, die bij de 40 reeds geïnstalleerde camera's worden gevoegd. Ongeveer 200 camera's zouden moeten geïnstalleerd worden in Wallonië. De aan te kopen camera's zouden digitaal moeten zijn,

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 16 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

natuurlijk na erkenning van dergelijke camera's door het Ministerie van Economische zaken. De prioriteiten van de lokale politiediensten zou moeten worden vastgesteld rekening houdend met een doelstelling inzake uit te voeren controles door de lokale politiediensten in functie van een te bepalen criterium (bevolking ?).

Planning van de acties :

- Erkenning van de automatische digitale camera's 12/02
- Bepaling van de uit te rusten gevaarlijke plaatsen in Wallonië 12/02
- Veralgemening van de onmiddellijke inning 12/03
- Aanpassing van de wetgeving om voorstellen tot schikkingen samen met P.V. te verzenden 12/03
- Aankoop en installatie van 200 camera's (Vlaanderen) 12/03
- Aankoop en installatie van 100 camera's (Vlaanderen) + fase 1 (Wallonië) 12/04
- Aankoop en installatie van 100 camera's (Vlaanderen) + fase 2 (Wallonië) 12/05
- Aankoop en installatie van camera's - fase 3 (Wallonië) 12/06
- Aankoop en installatie van camera's - fase 4 (Wallonië) 12/07
- Invoeren van statistische programma's bij de lokale politie 12/04
- Analyse van trimesteriële indicatoren 04/05

Vóór de aankoop van camera's voor Wallonië, moet de problematiek van de financiering van deze aankopen worden opgelost.

Indicatoren : De doelstelling van de maatregel is de wetgeving en de reglementen inzake snelheidsbeperkingen te laten naleven. Het aantal opgestelde PVs hangt af van het gedrag van de bestuurders, van de aangewende controlemiddelen, van de verkeersdichtheid, van de geschiktheid van de gekozen locaties... . Bijgevolg lijkt de beste indicator (beste wat betreft de verhouding kosten /doeltreffendheid) het aantal gecontroleerde voertuigen , of eventueel het aantal controle-uren.

Bij de vaststelling van de doelstellingen, schatten wij dat 65% van de camera's het respecteren van de verkeerslichten en 35% de snelheid zouden controleren.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 17 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

Het Begeleidingscomité geeft bijgevolg de aanbeveling de volgende doelstellingen in aanmerking te nemen op vlak van handhaving:

		<u>Aantal voertuigen</u> <u>Contr door onbemande camera's</u> "000"	<u>Aant uren</u> <u>Camera's</u>
1999	(1)	10.664	49.482
2002			50.000
2003			125.000
2004		30.000	175.000
2005		32.500	225.000
2006		35.000	240.000
2007		37.500	250.000
2008		40.000	250.000
2009		40.000	250.000
2010		40.000	250.000
(1) radarcontrole door de rijkswacht , uitgezonderd de politiediensten.			

Naast deze indicatoren zullen de volgende indicatoren ieder kwartaal worden opgevolgd :

- Verhouding van de geconstateerde overtredingen ten opzichte van de uitgevoerde controles
- Afgewerkte dossiers ten opzichte van het aantal vastgestelde overtredingen.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 18 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

BIJLAGE I

ETSC "Pol. Enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe" – May 1999

Speed limits in European countries (Source : SARTRE 2) (km/h)				
	Built-up areas	Secondary/Regional roads	Highways/main roads	Motorways
Austria	50	100	100	130
Belgium	50	90	90	120
Czech Republic	60	90	90	110
Germany	30/50	100	100	No limit
Finland	50	100	100	120
France	30/50/70	90	90/110	110/130
Greece	50	110	110	120
Hungary	50	80	80/100	120
Ireland	48	96	96	112
Italy	50	90	110	130
Netherlands	30/50/70	80	100	100/120
Poland	20/60	90	90/110	110
Portugal	50	90	100	120
Slovakia	50	90	90	110 in 1997 : 130
Slovenia	60	80	80/100	120
Spain	50	90	100/120	120
Sweden	50	70/90	90/110	110
Switzerland	50	80	80	120
United Kingdom	30/48	96	96	112

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 19 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

BIJLAGE II

Percentage of cars exceeding general speed limits in different countries

(ETSC – January 1995 – "Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed")

	50 km/h* urban roads	80/90 km/h rural single carriageway	100/110 km/h expressways	100-130,km/h motorways
Denmark (Danish Rd dir, 1994)		67		40
Finland (Mäkinen, 1990)		52	23	15
France (ONSR, 1994)	64	58	44	40
Great Britain (DoT, 1993)		7	39	56
Ireland (Crowley, 1991)		36		
Netherland (SWOV, 1994)		40		20/55**
Spain (DGT, 1993)	71	16	22	25

* Monitoring of local 30 km/h limits in residential areas in Germany found 74 per cent of cars exceeding them (Blanke, 1993), and that of local 30 and 40 km/h limits in Catalonia 97-98 per cent (GdeC, 1992, 1993).

** 20 per cent where the limit was 120 km/h and 55 per cent where it was 100 km/h.

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 20 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

BIJLAGE III

Snelheidsbeperkingen	Parameter	Resultaat
30 km/u	Minimumsnelheid (km/u)	21
	<i>Maximumsnelheid (km/u)</i>	61
	<i>% Lichte overtredingen</i>	42,5
	<i>% Ernstige overtredingen</i>	40,8
	<i>V85 (km/u)</i>	45
	<i>Gemiddelde snelheid (km/u)</i>	37,9
50 km/u	Minimumsnelheid (km/u)	20
	<i>Maximumsnelheid (km/u)</i>	93
	<i>% Lichte overtredingen</i>	21,3
	<i>% Ernstige overtredingen</i>	26,4
	<i>V85 (km/h)</i>	65
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	48,5
70 km/u	Minimumsnelheid (km/u)	21
	<i>Maximumsnelheid (km/u)</i>	108
	<i>% Lichte overtredingen</i>	15,9
	<i>% Ernstige overtredingen</i>	5,3
	<i>V85 (km/h)</i>	73
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	60,6
90 km/u	Minimumsnelheid (km/u)	21
	<i>Maximumsnelheid (km/u)</i>	131
	<i>% Lichte overtredingen</i>	4,2
	<i>% Ernstige overtredingen</i>	1,8
	<i>V85 (km/h)</i>	82
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	67,5
120 km/u	Minimumsnelheid (km/u)	81
	<i>Maximumsnelheid (km/u)</i>	185
	<i>% Lichte overtredingen</i>	23,8
	<i>% Ernstige overtredingen</i>	16,9
	<i>V85 (km/h)</i>	131
	<i>Gemiddelde snelheid(km/h)</i>	118,5
Alle snelheidsbeperkingen zonder onderscheid	<i>% Lichte overtredingen</i>	17,7
	<i>% Ernstige overtredingen</i>	11,8

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld op : 17/09/01 Bijgewerkt op : 29/1/2002 pagina 21 van 21
Dossier 1 – ONAANGEPASTE EN OVERDREVEN SNELHEID		

BIJLAGE IV

Samenvatting van de activiteiten van de rijkswacht (federale politie) op vlak van handhaving inzake verkeersveiligheid.

	1995	1996	1997	1998	1999
Processen-verbaal (PV)	556.706	576.708	545.701	508.497	510.065
Onmiddellijke inning (OI)	84.404	93.543	62.614	73.391	71.069
Processen-verbaal ter waarschuwing	141.341	150.572	107.220	98.458	91.502
Totaal	782.451	820.823	715.535	655.917	672.636
Snelheidsovertredingen (PV + OI)	381.600	385.754	390.393	331.043	346.501
<u>Snelheidscontroles via onbemande camera's :</u>					
Aantal controle-uren ter plekke	-	-	28.302	27.245	23.829
Aantal gecontroleerde voertuigen	-	-	12.182.436	12.045.408	10.664.230
Aantal proces-verbalen	-	-	370.645	319.336	281.325