VOICE Country Sheet

FEBRUARI 06

Kwetsbare verkeersdeelnemers in België

Deel I

Inleiding

Ondanks recente verbeteringen scoort België nog steeds onder het Europese gemiddelde voor wat betreft het aantal verkeersslachtoffers. Volgens de cijfers van de CARE databank[1] haalde België in 2001 één van de hoogste aantallen dodelijke verkeersslachtoffers van de 15 toenmalige EU-lidstaten[2]. Alleen Portugal en Griekenland toonden hogere cijfers. Momenteel staat België op de 12e plaats binnen de EU-25 groep. Binnen de landsgrenzen variëren de cijfers naargelang de regio. Wallonië behaalt een triest record met 173 dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners. Vlaanderen doet het beter met 119 doden per miljoen inwoners, terwijl het nationale gemiddelde op 128 zit[3]. Ook voor wat betreft de ongevallen met dodelijke afloop voor kwetsbare verkeersdeelnemers blijkt er reden tot bezorgdheid te zijn: in 2002 lieten 108 fietsers en 132 voetgangers het leven op de Belgische wegen op een totaal van ongeveer 1350 verkeersslachtoffers.[4] Omdat recente cijfergegevens niet voorhanden zijn, is het echter moeilijk om uit te maken of het aantal dodelijke slachtoffers in de afgelopen drie jaar significant is gedaald.

Verschillende actoren/ regeringsniveaus

België wordt gekenmerkt door een complexe federale structuur, met als gevolg dat de samenwerking en de coördinatie van de verschillende beleidsniveaus niet altijd even makkelijk verloopt. Dit resulteert uit het feit dat de federale overheid, de gewesten en de taalgemeenschappen wettelijk wel evenwaardig zijn, maar dat de reikwijdte van hun invloed varieert.[5] De situatie wordt verder bemoeilijkt doordat de federale overheid verantwoordelijk is voor de verkeerswet en voor het nemen van wettelijke initiatieven om de kwetsbare verkeersdeelnemer te beschermen. De regionale en lokale overheden staan anderzijds in voor het onderhoud en de regie van het wegennet, alsook voor initiatieven op het vlak van verkeersveiligheid.[6]



J.Crettaz/ETSC

Regionaal verkeersveiligheidsbeleid

De zorg voor verkeersveiligheid en de prioriteiten verschillen per landsregio. Vlaanderen en Brussel bestaan hoofdzakelijk uit stedelijk gebied. Vooral in Vlaanderen speelt de fiets een belangrijke rol in de mobiliteit, samen met het toenemende gebruik van openbaar vervoer. In Wallonië zijn mensen daarentegen nog sterk afhankelijk van de auto.[7]

Het Vlaamse Gewest lijkt voorstander van een aanpak die gericht is op handhaving, zoals bijvoorbeeld de 70 km/u grens op gewestwegen en het inzetten van snelheidscamera's.

VOICE

VOICE : Vulnerable Road User Organisations in cooperation across Europe

VOICE is een netwerk die een stem geeft aan diegene wiens stem vaak niet gehoord/verwaarloosd wordt, de kwetsbare weggebruikers.

De VOICE coalitie bestaat momenteel uit:
AGE - the European Older People's Platform; ANEC - the European consumer voice in standardisation; EPHA Environment Network European Child Safety Alliance; European Disability Forum European Public Health Alliance; European Federation for Transport and Environment; Voetgangersbeweging, BEUC, European Transport Safety Council.

Meer informatie: www.etsc.be/Voice.php

Wallonië concentreert zich meer op de vorming van draagvlak onder bestuurders.[8] Het gewestelijk beleid verschilt ook sterk op het gebied van radarcontrole. Het aantal onbemande camera's in Vlaanderen is veel groter dan in Wallonië (in 2003 beschikte Vlaanderen over 160 radars, Wallonië over slechts 15)[9]. Hier moet opgemerkt worden dat er bijkomende radars voorzien zijn voor de minder uitgeruste zones.[10]

Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

De gemeenten besturen hun eigen wegennet inzake infrastructuur, veiligheid, uitrusting enzovoort. Er bestaan op dit vlak grote onderlinge verschillen. Sommige gemeenten leggen sterke nadruk op handhaving en educatie terwijl bij andere verkeersveiligheid geen hoge prioriteit geniet.[11]

Het middenveld helpt in belangrijke mate om verkeersveiligheid op de politieke agenda te zetten. Organisaties die kwetsbare verkeersdeelnemers vertegenwoordigen hebben voor een nieuwe impuls gezorgd in het verkeersveiligheidsbeleid van de overheid. Het gebrek aan eensgezindheid tussen de verschillende actoren die zich met verkeersveiligheid bezighouden, heeft echter een remmend effect op het implementeren van nieuwe beleidskeuzes. Bovendien verschillen de beleidsprioriteiten inzake verkeersveiligheid

naargelang regio of gemeente. De verschillende betrokkenen op één lijn krijgen om ze te laten samenwerken is een zware opgave, aangezien ze allen hun eigen strategieën hanteren en binnen hun eigen aandachtsveld opereren: lokale en federale politie, federale en regionale ministeries van mobiliteit, infrastructuur, binnenlandse aangelegenheden, justitie, verenigingen van weggebruikers enzovoort. Een betere samenwerking is echter noodzakelijk als de implementatie van verkeersregels en handhaving enig effect moet sorteren bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Zone-30 in schoolomgevingen

In een poging om iets te doen aan de veiligheid van het verkeer in schoolomgevingen, keurde de federale regering op 26 april 2004 een Koninklijk Besluit goed waarin werd gesteld dat op alle niveaus (regionaal, gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk) een snelheidslimiet van 30 km verplicht werd in alle schoolomgevingen van het land. Deze nieuwe regel trad op 1 september 2005 in werking.[12]

Op dit moment bestaan al heel wat 30 km zones. In gebieden waar de snelheidslimiet echter voorheen hoger lag, blijft het rijgedrag echter onveranderd door een gebrek aan handhaving en adequate maatregelen om het verkeer af te remmen zoals snelheidsdrempels, wegversmallingen en asverschuivingen. In dergelijke situaties volstaat het niet om de nieuwe snelheidslimiet door middel van het wettige verkeersbord aan te kondigen. Chauffeurs blijven in veel gevallen toch gewoon 50 of 70 km rijden. Het feit dat veel schoolingangen aan het zicht worden onttrokken of niet duidelijk worden aangegeven draagt eveneens bij aan de onveilige situaties rond scholen. Tenzij de lokale overheden iets ondernemen, blijft het risico dat de zone 30 maatregel niet wordt gerespecteerd bestaan.



P. Rio Branco/ETSC

Belangrijk is dat men niet te lang talmt met het aankaarten van het snelheidsprobleem. We stellen momenteel vast dat tweederde van de gezinnen hun kinderen per auto naar school brengen, ook al ligt de school in de buurt. Dit is enerzijds te wijten aan het feit dat ouders de straat als te onveilig beschouwen en anderzijds omdat ze het een makkelijke en snelle oplossing vinden om de auto te gebruiken. Het resultaat is dat het verkeer toeneemt en de schoolomgevingen onveiliger worden.[13] De perceptie van onveiligheid van de ouders is mogelijk een gevolg van het feit dat kinderen vaak betrokken raken bij verkeersongevallen in de buurt van scholen.[14]

Een bijkomend probleem is dat ouders veel tijd verliezen door het zoeken naar een parkeerplek en daardoor al gauw gaan dubbel parkeren of gaan stilstaan waar het niet mag (bijvoorbeeld op voetgangers- of fietsvoorzieningen). Dit creëert een aantal risico's voor tot voetgangers en fietsers. De zo ontstane situaties kunnen ook bijzonder hinderlijk zijn voor rolstoelgebruikers wanneer ze trachten over te steken. Blinden en slechtzienden kunnen zich makkelijk bezeren wanneer ze geconfronteerd worden met onverwachte obstakels.



P. Rio Branco/ETSC

De "straatcode"

In 2003[15] werd in de verkeerswet een aantal belangrijke wijzigingen opgenomen onder de noemer "straatcode"[16]. De "straatcode" trad in werking op 1 januari 2004 onder druk van verenigingen voor personen met een handicap en voetgangers- en fietsersorganisaties. De belangrijkste doelstellingen van de straatcode zijn: de mentaliteit en het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden ter bevordering van de veiligheid op straat, een betere bescherming te bekomen van kwetsbare verkeersdeelnemers, rekening houdend met de rechten en plichten van alle weggebruikers.

Een goed voorbeeld is het voorzien van de mogelijkheid aan fietsers om zich in twee richtingen te begeven in eenrichtingsstraten wanneer er niet sneller dan 50 km mag worden gereden. De bedoeling van deze maatregel is te voorkomen dat fietsers onnodige en misschien gevaarlijke omwegen moeten nemen. Hoewel de maatregel reeds in voegen is sinds juli 2004, laat de toepassing ervan in veel gemeenten op zicht wachten. Dit is vooral het geval in Brussel en Wallonië.

Veel lokale overheden zijn van mening dat het aantal ongevallen zal toenemen, terwijl zij ervoor verantwoordelijk zullen worden gehouden. Wat we zien op het terrein wijst echter in een andere richting. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de fietsersorganisatie GRACQ zetten een gezamenlijke campagne[17] op om deze kwestie onder de aandacht te brengen, maar een meer geïntegreerde aanpak is nodig om de maatregel echt door te voeren.

Ongevallencijfers

Aan statistische informatie, vooral wat betreft ongevallengegevens, wordt in België helaas te weinig aandacht geschonken. De meest recente data over ongevallen en slachtoffers met betrekking tot kwetsbare verkeersdeelnemers dateren van 2002. Er is een gebrek aan up-to-date informatie op landsniveau. Hoewel het aantal

ongevallen in de laatste jaren schijnt af te nemen, is het moeilijk na te gaan of dit ook van toepassing is op voetgangers en fietsers. Een aanzienlijk deel van de ongevallen komt immers niet in de cijfers terecht.[18]

Het probleem wordt ten dele veroorzaakt door een gebrek aan een efficiënte gegevensverzameling en ongevallenrapportage. Slechts 85% van de politieagenten maakt gebruik van hetzelfde systeem voor ongevallenrapportage en op een totaal van 196 politiezones zijn er slechts 141 aangesloten op hetzelfde informatienetwerk.[19]

Maatregelen om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen op Europees vlak

De Europese Commissie lanceerde in 2001 de ambitieuze doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren (White Paper on the European Policy for Transports, 2001). Om de weg naar deze doelstelling te effenen publiceerde de Commissie vervolgens een Europees actieplan verkeersveiligheid (COM (2003) 311 final). Hierin werd het belang benadrukt van een betere bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers. Vooral de relevantie van educatie en sensibilisatie gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemer en de tests van EuroNCAP (European New Car Assessment Programme), over passieve veiligheid en de bescherming tegen kwetsuren als gevolg van een frontale aanrijding, kregen in het plan ruime aandacht.

Het voetgangers- en fietsersvriendelijker maken van de voorzijde van auto's wordt binnen het EU-actieplan als een prioriteit beschouwd. Met de bij benadering 8000 voetgangers en fietsers die jaarlijks gedood worden en 300.000 die gewond geraken op Europese wegen in het achterhoofd, keurde het parlement en de raad een richtlijn goed (2003/102/EC) die de ernst van de verwondingen bij voetgangers moet doen verminderen. Hiervoor worden tests ingevoerd en wijzigingen voorgesteld om de voorzijde van personenwagens aan te passen, in het bijzonder de vorm van de bumper en de motorkap. Dergelijke maatregelen kunnen zo'n 2000 dodelijke ongevallen per jaar voorkomen. Enkele Europese, Japanse en Koreaanse autofabrikanten verklaarden zich reeds akkoord om hun toekomstige voertuigen conform deze bepalingen uit te rusten, samen met nog een aantal andere maatregelen om het risico op ernstige of fatale verwondingen bij voetgangers te verkleinen. De tweede fase van deze richtlijn moet nog verder besproken worden. Het is de verantwoordelijkheid van alle betrokkenen om erop toe te zien dat de standaard die uiteindelijk wordt vastgesteld de hoogst mogelijke bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers garandeert.

Dit jaar startte de federale minister voor mobiliteit met de publicatie van een tweemaandelijks ongevallenrapport, beter bekend als de verkeersveiligheidsbarometer. Dit rapport geeft echter onvoldoende details met betrekking tot het type weggebruiker en is vooral gericht op wegongevallen.

Deel II

Wat werkt het best? Voorbeelden uit Europa

De problemen die we in België zien zijn niet uniek. Snelheidsreductie, coördinatie van het wegenbeleid, een gebruiksvriendelijkere stedelijke infrastructuur bewerkstelligen en het verzamelen van ongevallenstatistieken zijn onderwerpen waarmee veel andere landen in Europa (en daarbuiten) rekening moeten houden als ze de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers willen verbeteren. De voorbeelden van initiatieven uit andere landen die hieronder geciteerd worden, kunnen dienen als een set van maatregelen, die ook voor België van nut kunnen zijn.



J.Crettaz/ETSC

Coördinatie van het verkeersveiligheidsbeleid

Zwitserland kent, net als België, een federaal systeem met verscheidene regeringsniveaus, taalgemeenschappen en tal van verschillende verkeersveiligheidsactoren. Daartegenover staat dat er aanzienlijk minder slachtoffers vallen in het verkeer.[20] In 2000 lanceerde de federale regering er een nieuw verkeersbeleid gebaseerd op de Scandinavische Vision Zero aanpak, waarin wordt gesteld dat het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer tot nul herleid zou moeten worden en dat aandacht moet uitgaan naar de menselijke factor bij fouten. De sleutel tot de efficiënte implementatie van het pakket voorgestelde maatregelen is het engagement tot samenwerking aan een gezamenlijk doel tussen de verschillende beleidsactoren: de federale regering, de kantons (gewesten) en de gemeenten. Er wordt ook aandacht besteed aan kwaliteitscontrole en tussentijdse rapporten.[21] Ondanks dat er nog geen officiële resultaten bekend zijn, zouden de Belgische autoriteiten hun licht kunnen opsteken bij hun Zwitserse collega's om

na te gaan of een dergelijk systeem, waarbij de verschillende actoren zich verantwoordelijk stellen voor een gezamenlijk doel, ook hier te realiseren is.

In Noorwegen valt verkeersveiligheid onder het nationale veiligheidsbeleid voor verkeer. Rond verkeersveiligheid wordt gewerkt op vier niveaus: nationaal, regionaal, provinciaal en lokaal. De Noorse administratie voor openbare werken staat onder het gezag van het ministerie voor Verkeer en werkt nauw samen met de raad voor gezondheid en sociale zaken, politie en de Nationale Vereniging voor Verkeersveiligheid. Dit samenwerkingsverband is vastgelegd in een nationaal actieplan voor verkeersveiligheid waarin iedere deelnemer zijn eigen taak vervult. Ook van lokale overheden wordt verlangd dat zij hun eigen verkeersveiligheidsplannen uitwerken. Dat dit systeem van gedeelde verantwoordelijkheden vruchten afwerpt blijkt uit de Noorse ongevallencijfers, die tot de beste van Europa gerekend kunnen worden.[22]

De Zwitserse en Noorse voorbeelden geven duidelijk aan dat voor een effectieve implementatie van maatregelen die de verkeersveiligheid ook voor fietsers en voetgangers verbeteren, er inspanningen vereist zijn door alle betrokkenen, in samenwerking met de beleidsverantwoordelijken.[23]

30 km zones rondom scholen

Binnen de Europese context lijkt de Belgische wetgeving om de snelheid in schoolomgevingen terug te dringen tot 30 km een uniek gegeven. In feite is het een noodgreep om de omgeving waar kinderen zich vaak te voet of per fiets begeven veiliger te maken. Veel scholen bevinden zich immers langs drukke gewestwegen waar de snelheidslimiet aanzienlijk hoger lag. Het is daarom noodzakelijk ervoor te zorgen dat woon- en verblijfsgebieden omgevormd worden tot zones 30, zodat zowel volwassenen als kinderen zich veilig voelen op de fiets of te voet. Om dit te bereiken is er nood aan adequate handhaving en maatregelen om de snelheid te temperen.

De laatste 10 jaar was er in de IJslandse hoofdstad Reykjavik een toename van zones 30. Een studie in opdracht van de Reykjavikse afdeling voor openbare werken[24] wees op een daling van ernstige ongevallen tussen 1990 en 2004 van 60% naar 30%. De daling was er sterker dan in gebieden waar de zone 30-maatregel nog niet van kracht was. Er werd tevens een vermindering van ongelukken met voetgangers vastgesteld met ongeveer 17 per jaar.



J.Crettaz/ETSC

In Nederland zorgen snelheidslimieten van 30 km en snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels en wegversmallingen voor een ontradend effect op automobilisten in woongebieden[25]. Daarnaast worden vaak alleen voertuigen toegelaten in de woonwijken voor lokaal verkeer. Auto's met een andere bestemming worden omgeleid via een alternatieve route. Ruw geschat vermindert het aantal gekwetsten met 25% wanneer in een woongebied de maximum snelheid wordt teruggebracht van 50 naar 30 km. In het jaar 2002 waren bij een derde van de ongevallen met gemotoriseerde voertuigen voetgangers of fietsers betrokken. Echter, in slechts 21% van de gevallen ging het om ongevallen in woongebieden, welke goed zijn voor drie kwart van het totale stedelijke wegoppervlak.[26]

Los van de recente maatregel met betrekking tot de schoolomgevingen hebben reeds veel steden in België zelf het initiatief genomen om grote delen van hun grondgebied tot zone 30 om te vormen. Vlaanderen neemt daarin het voortouw, met als voornaamste reden het hogere aantal fietsers. We zien daarnaast ook een aantal vermeldenswaardige initiatieven van scholen en ouders om het schoolverkeer veiliger te maken, vaak in combinatie met educatie rond verkeersveiligheid.[27] De Voetgangersbeweging, een Vlaamse organisatie, verspreidde in samenwerking met de Vlaamse en de federale overheden actiepakketten met onder meer posters en flyers naar alle basisscholen van het land om de schoolomgevingen onder de aandacht te brengen. Daarnaast ontwikkelde de organisatie straatmeubilair om scholen herkenbaarder te maken in het straatbeeld en om chauffeurs erop te wijzen dat zij hun

Belgische Campagnes en Organisaties

In België bestaat een aantal organisaties die de belangen behartigen van kwetsbare weggebruikers, waarvan we er hier enkele vermelden.

De **Voetgangersbeweging** (www.voetgangersbeweging.be) heeft zich met de Octopus campagne onder meer sterk gericht op het onder de aandacht brengen van de nieuwe zone 30 maatregel.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (www.bivv.be) wordt ondersteund door het ministerie van Verkeer en organiseert sensibilisatiecampagnes, vaak in samenwerking met andere organisaties. Het BIVV verspreid eveneens informatie over verkeersveiligheid en staat in voor de website ikbenvoor.be/jesuispour.be, een forum voor burgers en organisaties die zich willen inzetten voor een veiliger verkeer.

Het vroegere **Langzaam Verkeer** is opgesplitst in twee nieuwe organisaties: **Mobiel 21** (www.mobiel21.be) is verantwoordelijk voor enkele welbekende campagnes gericht op het basisonderwijs: Fietspoolen (www.fietspoolen.be) en *Veilig en Mileuvriendelijk naar School* (www.milieuvriendelijknaarschool.be). **Vectris** (www.vectris.be) staat daarnaast in voor het research gedeelte.

De **Fietsersbond** (www.fietsersbond.be) promoot in Vlaanderen en Brussel het fietsen, terwijl **GRACQ** (www.gracq.be) hetzelfde doet voor Brussel en Wallonië

Het **Belgian Disability Forum** (BDF) komt op voor de rechten van mensen met een handicap en vormt een brug tussen Belgische en Europese organisaties.

rijgedrag dienen aan te passen wanneer zij een schoolzone binnenrijden. Dit zijn goede voorbeelden van hoe alternatieve oplossingen kunnen bijdragen tot een veiligere situatie wanneer de schoolomgevingen niet veilig zijn ingericht.

Ongevallencijfers

Een goed voorbeeld van een land dat geïnvesteerd heeft in het voorzien van betrouwbare en recente cijfergegevens is Frankrijk. Enerzijds werden hierdoor de ernstige problemen van het land blootgelegd, anderzijds konden zo de verbeteringen worden aangetoond als gevolgd van de nationale verkeersveiligheidscampagne. President Jacques Chirac verklaarde in 2002 verkeersveiligheid tot een van zijn topprioriteiten. Het was toentertijd overduidelijk dat chauffeurs de wegcode onvoldoende respecteerden. Inmiddels werden tal van maatregelen afgekondigd en in werking gesteld met ruime ondersteuning en belangstelling vanuit het middenveld en de media. Een enorm voordeel hierbij is dat in Frankrijk de verkeersveiligheidsindicatoren reeds geruime tijd beschikbaar zijn, waardoor de geboekte vooruitgang zonder noemenswaardige vertraging aan het publiek bekend gemaakt kan worden.[28]

Het Verenigd Koninkrijk behoort tot de Europese top voor wat betreft verkeersveiligheid. Jaarlijks wordt door het ministerie voor Verkeer een bondig rapport uitgegeven (transport statistics bulletin) waarin verslag wordt uitgebracht over de verkeersslachtoffers. Het rapport is ingedeeld naargelang een grote verscheidenheid aan soorten weggebruikers, wegtypen en ernst van het ongeval[29] en zorgt ervoor dat iedereen die met verkeersveiligheid te maken, ook het publiek, op de hoogte wordt gehouden van de stand van zaken. De resultaten worden breed verspreid en geven zo een extra impuls aan verkeersveiligheidscampagnes en handhaving.

Veruit de meeste informatie voor ongevallenstatistieken is afkomstig uit gegevens die door de politie of aanverwante diensten worden verzameld op nationaal niveau. De zwakte van dit soort informatie voor wat betreft voetgangers en fietsers schuilt veelal in de kwaliteit en de volledigheid van de rapportage en in het feit dat er niet altijd aangifte wordt gedaan. In België hebben lokale en federale politie een uiterst belangrijke rol te vervullen bij het optimaliseren van de verslaglegging en het beter op elkaar afstemmen van de informatiesystemen.

Bovendien dient een statistische analyse van de ongevallendata te worden vergezeld van methodes zoals verkeersconflicttechnieken, de observatie van verkeersgedrag, het verzamelen van gegevens over verplaatsingsgedrag enzovoort. Gezien de toenemende belangstelling voor hun specifieke noden is er in het bijzonder nood aan gegevens met betrekking tot ongevallen van personen met een handicap[30]. De Belgische federale en regionale overheid zou dit soort onderzoek moeten aanmoedigen door meer steun te verlenen aan onderzoeksinstellingen en verkeersveiligheidsorganisaties.

Deel III

De bijdrage van alle actoren samen

De voorbeelden van wat op andere plaatsen goed heeft gewerkt geven vooral aan wat lokale overheden kunnen doen om kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen. Nationale en Europese beleidsmakers hebben echter ook een rol te spelen.

De federale regering dient er op toe te zien dat succesvolle initiatieven worden ondersteund en gestimuleerd via de structuren op lokaal vlak. Ook het wettelijke kader inzake verkeer dient verder te worden verstevigd. Als men een wettelijk kader wilt voorzien om de risicofactoren voor verkeersonveiligheid ten gronde aan te pakken, is het nodig om hier een absolute beleidsprioriteit van te maken. Dit betekent onder meer dat de wetten en daaraan gekoppelde sancties vooral gericht moeten zijn op de factoren die de meeste risico's veroorzaken. In België komt dit vooral neer op het nemen van snelheidsremmende maatregelen, een strikte handhaving voor snelheidsovertreders, een betere coördinatie en een efficiëntere manier om ongevallengegevens te verzamelen – in het bijzonder voor wat betreft kwetsbare verkeersdeelnemers.

Bibliografie

1 CARE is een database van de EU aangaande verkeersongevallen met doden of gewonden als gevolg - http://europa.eu.int/comm/transport/care/index_en.htm
2 SafetyNet Annual Statistical Report 2004 - http://europa.eu.int/comm/transport/care/studies/doc/safetynet/SN-1-3-ALL-ASR-122004.pdf
3 Daniels, S. (2005), Verkeersonveiligheid in Vlaanderen: berusten of topprioriteit?, Jaarboek Verkeersveiligheid 2005, Vlaamse Stichting Verkeerskunde – Steunpunt Verkeersveiligheid, Mechelen.
4 Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS/INS) – http://statbel.fgov.be
5 Jean Paul Gailly, Les politiques de la route en Belgique et leurs acteurs, Securité routière: les savoirs et l'action, 2005. Voor meer informatie over de verschillende verkeersveiligheidactoren, wendt u tot de BIVV website: www.bivv.be.
6 KOMIMO nieuwsbrief, March 2005 – www.komimo.be
7 Fiets - Beleidsplan 2005-2009, Brusselse Hoofdstedelijke Regering – Mobiliteit en Openbare Werken.
8 Ministère Wallon de l'équipement et des transports.
9 www.mc2000.be/radar/fixe.htm / Sécurité Routière - www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
10 Federale Politie website - www.fedpol.be/police/fedpol/verkeer/Actieplan_2005_verkeersveiligheid.pdf.
11 Test Achats n° 490 septembre 2005 – « Securité aux abords des écoles ».
12 Voetgangersbeweging website - www.komopstraat.be/vgbart.php?rubriek=111461979044925;
13 Mobiel21 verkeersveiligheidscampagne website "Veilig en milieuvriendelijk naar school" – www.milieuvriendelijknaarschool.be
14 BIVV (2003) – www.bivv.be.
15 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - www.mobilit.fgov.be/data/route/regcir/RCRF.pdf.
16 Straatcode - www.mobilit.fgov.be/data/route/regcir/code_srn.pdf.
17 BIVV - www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=710741370&action=viewStream&language=nl.
18 IBSR 2001, « De Bons Amis Gardent Leurs Distances ».
19 www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/data/revue/revue137/onenparle/onenparlecinq.html
20 Er vallen ongeveer 600 verkeer slachtoffers in Zwitzerland per jaar teneover 1,350 in België. Cijfers volgens BIVV – www.bivv.be.
21 Voor meer informatie, zie: www.bfu.ch / www.vision-zero.com / www.astra.admin.ch.
22 In Noorwegen waren tussen 2000 en 2004 1208 verkeersdoden te betreuren (www.vegvesen.no), terwijl in België er in 2002 alleen al 1350 dodelijke slachtoffers vielen in het verkeer.
23 ETSC (1999), Safety of Pedestrians and Cyclists in Urban areas.- www.etsc.be/documents/pedestrian.pdf
24 Stefan Finnsson, 30 km Zones in Reykjavik 1995-2004 and accident development, Reykjavik Department of Public Works, unpublished
25 Woongebieden kunnen worden omschreven als aaneensluitende gebieden met woon- en werkfunctie en winkelvoorzieningen.
26 Wetenschappelijk Instituut voor Verkersveiligheidsonderzoek (SWOV) fact sheet (2004), Zone 30: urban residential areas - www.swov.nl/en/publicaties/index.htm.
27 Project "Fiets veilig, fiets cool" ontwikkeld door BIVV, Katholieke Universiteit Leuven en VCOV (Vlaamse confederatie van ouders en oudervereinigingen), Integratie van theorie en praktijk in de verkeersopvoeding door ouders en school.
28 ETSC Enforcement Monitor, December 2004, number 1 – www.etsc.be/documents/Enforcement%20Monitor%2001.pdf.
29 Department for Transport (2005), Transport Statistics Bulletin – Road Casualties in Great Britain, Main Results 2004 - www.dft.gov.uk
30 ETSC (1999), op. cit.

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be