

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025

Samenvatting

Conform het decreet basisbereikbaarheid werd het vorige verkeersveiligheidsplan na 5 jaar geactualiseerd. Met het voorliggende nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 willen we een nieuw elan geven en de verkeersveiligheidscijfers (terug) verder in de goede richting laten evolueren.

Hierbij wordt MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) als beleidsvisie gehanteerd. Zo willen we binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken inzetten op bestuurlijke innovatie in functie van een doorgedreven aanpak voor meer verkeersveiligheid. De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller-samen-alert': kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen (zonder hierbij in te boeten op kwaliteit), versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden. Deze krachtlijnen worden toegepast op het voorliggende verkeersveiligheidsplan.

In dit plan staat de actieve weggebruiker centraal. De verkeersveiligheidscijfers bij deze doelgroep evolueren minder goed, daarom plaatsen we voetgangers en fietsers voorop. Dit moet ons helpen om de omslag te maken om opnieuw het aantal verkeersdoden te doen dalen. Uiteraard hebben we ook oog voor de andere vervoerswijzen en voor domeinen die een problematische rol blijven spelen, zoals rijden onder invloed, overdreven en/of onaangepaste snelheid en afleiding.

We houden rekening met de doelstellingen die werden geformuleerd in het Regeerakkoord, in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, en in het relanceplan van de Vlaamse Regering, Vlaamse Veerkracht. We sluiten ons maximaal aan bij de Europese acties en doelstellingen, zodat een benchmark mogelijk wordt, én bij de Stockholm-verklaring. We streven naar een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030, ten opzichte van het referentiejaar 2019. Tegen 2040 willen we in Vlaanderen geen dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers in het verkeer.

'Vision zero' blijft de ultieme doelstelling, Liever vandaag dan morgen.

Dit plan bevat een maatregelenpakket, waarmee we vanuit verschillende invalshoeken de geïdentificeerde verkeersveiligheidsproblemen aanpakken. De link met de actieve weggebruiker is de rode draad. De aanpak gebeurt via een nieuwe slankere governance-structuur. Deze nieuwe structuur, die in de plaats komt van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV), wordt voorgesteld als de Alliantie Veilig Onderweg. De regie van de beleidsvoering rond verkeersveiligheid ligt hiermee bij het departement mobiliteit en openbare werken. Externe partners nemen hun decretale adviesrol of een beleidsuitvoerende rol op, of geven advies in ad hoc projectteams. De rol die wetenschappers spelen, wordt belangrijker.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “Algemeen mobiliteitsbeleid”.

Het plan komt tegemoet aan de operationele doelstelling “4.4 Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan” uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, waarin specifiek opgenomen staat dat aansluitend op de jaarrapportering 2019-2020 over de uitvoering van het huidige Verkeersveiligheidsplan (horizon 2020) de opmaak volgt van een geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan 2021-2025.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Niet van toepassing.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen omvat, in overeenstemming met het decreet basisbereikbaarheid, volgende grote blokken:

- een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen,
- een beleidsvisie, overkoepelende doelstellingen en streefcijfers op het vlak van verkeersveiligheid,
- een maatregelenpakket.

Deze aspecten worden in het voorliggende Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen concreet vertaald via de volgende hoofdstukken:

- MIA als beleidsvisie
- Streefcijfers
- Analyse verkeersveiligheid in Vlaanderen
- Overkoepelende doelstellingen als onderdeel van een veilig verkeerssysteem
- Prioritaire aandachtspunten
- Maatregelen
- Kernprestatie-indicatoren (KPI's)

A1. MIA als beleidsvisie

We willen verkeersveiligheid op een andere manier benaderen, met nieuwe klemtonen en aandachtspunten. Dat doen we met **MIA – Mobiliteit Innovatief Aanpakken**. MIA betekent dat doelstellingen **sneller, samen** en **alert** worden aangepakt.

Hoezo sneller? We werken een kluwen aan regeltjes en richtlijnen, administratieve procedures en logge bureaucratische structuren weg, zodat ze onze doelstellingen niet langer in de weg staan.

Hoezo samen? Via een vlotte samenwerking met vervoerregio's, provincies, gemeenten, burgers, wetenschappers en deskundigen bereiken we betere resultaten.

Hoezo alert? Een goed plan volstaat niet. Maatregelen worden voortdurend bewaakt zodat we tijdig kunnen ingrijpen als ze niet werken of als een situatie plots verandert.

Hoe bekijken we verkeersveiligheid?

Zowel de overheid als het individu hebben een verpletterende verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid. De wegbeheerder staat in voor veilige, comfortabele en geloofwaardige infrastructuur. De weggebruiker zorgt voor veilig, hoffelijk en aangepast gedrag.

- **veilige infrastructuur:** Onze infrastructuur moet veilig, comfortabel en veiligheidsrisico's in het verkeer worden actief opgespoord en aangepakt. Gevaarlijke situaties en zwarte punten worden versneld weggewerkt. Proactief zorgen de overheden voor veilige en comfortabele *voetgangers- en fietsinfrastructuur, met voldoende oversteekplaatsen, optimale verlichting, conflictvrije verkeerslichten en veilige schoolomgevingen en -routes. Ook onze (snel)wegen, bruggen, tunnels,.. bieden garanties voor veilige verplaatsingen door leesbare en geloofwaardige inrichtingen en met aangepaste snelheidsregimes en handhavingstools.*
- **veilig gedrag:** weggebruikers houden zich aan de regels en kennen de wegcode. Ze hebben oog voor elkaar en voor hun eigen veiligheid. Ze worden daarin gesteund door actuele opleidingen en sensibilisering. Antisociaal en verkeersonveilig gedrag wordt aangepakt.

We zien verkeersveiligheid als het resultaat van een goed functionerende en veilige wisselwerking tussen weg(infrastructuur) en weggebruikers. De kwaliteit van de verkeersinfrastructuur vormt bijgevolg steeds de uitgangsbasis voor alle volgende interacties met en tussen weggebruikers.

Wat betekent MIA concreet voor onze verkeersveiligheid?

MIA staat voor een andere bestuurlijke aanpak waarbij vooral gefocust wordt op eenvoud, versnelde output, inspraak en bottom-up-benadering.

Investeren in verkeersveiligheid betekent vooral investeren in **infrastructuur**. Het wegwerken van gevaarlijke punten is een topprioriteit. Er wordt prioritair en versneld geïnvesteerd in verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur en duurzaamheid. De procesaanpak moet eenvoudiger. Doorlooptijden worden tot een minimum herleid. Kwaliteit staat voorop maar, in afwachting van grote infrastructuurwerken, kunnen quickwins de verkeersveiligheid versneld verhogen. Inspraak en participatie staan hierbij centraal: lokale besturen en buurtbewoners kennen de plaatselijke situatie het best en hun mening telt. We starten **MIA-Proeftuinen** op waar we in test-omgevingen experimenteren met een resultaatgerichte procesaanpak en snellere doorlooptijden van infrastructurele werken in het belang van verkeersveiligheid. Na een grondige evaluatie van de proeftuinen breiden we de MIA-investeringsaanpak uit naar alle Vlaamse provincies zodat onveilige punten in heel Vlaanderen worden weggewerkt.

Een **nieuw verkeersveiligheidsplan** met **ambitieuze** doelstellingen, vertaald in **meetbare** maatregelen. De verkeersveiligheid mag immers niet langer de foute kant uitgaan. Daarom hebben we ervaring en informatie met elkaar gedeeld en doorgepraat voor we maatregelen uitrollen. We hebben naar burgers en weggebruikers geluisterd en ook verkeersveiligheidsexperts en mobiliteitsdeskundigen hebben hun prioriteiten helder gemaakt. We hebben verkeersveiligheidstafels georganiseerd met lokale overheden en lokale politie. Daarbij kwamen heel wat verbeterpunten naar boven inzake de doorlooptijden voor infrastructuurwerken, procesmethodologie, overlegstructuren, regels en richtlijnen. Processen die niet optimaal verlopen, werken immers verzuring in de hand en genereren

frustratie in het werkveld. Verder volstaat het niet om alleen een goed verkeersveiligheidsplan te hebben. De tijdshorizon van dit plan is 5 jaar, maar we wachten geen 5 jaar om vast te stellen of we de doelstellingen halen. Dit geactualiseerde plan is een beginpunt en een bouwsteen voor het beleid in de volgende jaren. We blijven daarom alert tijdens de doorlooptijd van het plan en bewaken tussentijds of we de juiste kant opgaan. Minstens jaarlijks wordt een voortgangsrapport aangeleverd. Zo kunnen we tijdig ingrijpen en bijsturen als de maatregelen onvoldoende werken of als er nieuwe risico's ontstaan. We zetten hiervoor een degelijk **monitoring** systeem op dat ons met regelmaat informeert of we al dan niet goed bezig zijn.

Een **eenvoudige governance-structuur en reorganisatie** van het **verkeersveiligheidsveld** zijn nodig om te verzekeren dat het verkeersveiligheidsplan goed wordt aangepakt. We hebben het daarom vooraf grondig onder de loep laten nemen via een audit door de Inspectie Financiën. Zij hebben een 'gebrek aan monitoring en performantie' vastgesteld. Heel veel organisaties zijn actief met goede bedoelingen, vaak nog verbonden met en door elkaar; maar een duidelijke vaststelling van taken en verantwoordelijkheden ontbreekt. Daar moeten we dus eveneens bijsturen. We hebben een nieuwe en **slanke governance** structuur uitgezet. De regie van het verkeersveiligheidsbeleid ligt bij de Vlaamse overheid - het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Externe partners nemen hun decretale adviesrol of beleidsuitvoerende rol op of geven advies in ad hoc projectteams. Er wordt op een contractuele projectbasis met hen samengewerkt. Verder hebben we een Taskforce Verkeersveiligheid opgericht, die de maatregelen superviseert en monitoring aanstuurt. De rol die wetenschappers en deskundigen daarin spelen is erg belangrijk. In overleg met hen stellen we een prioritaire **onderzoeksaenda** op die ons ondersteunt om de juiste beleidskeuzes te maken.

A2. Ambitieuze streefcijfers

Hét accent in dit geactualiseerd verkeersveiligheidsplan ligt niet voor niks op de actieve weggebruiker. Er wordt daarom ook versterkt ingezet op een jaarlijks sterke daling van het aantal verkeersslachtoffers zodat er in 2040 geen dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers meer vallen.

Bij het bepalen van de streefcijfers wordt eveneens rekening gehouden met de **Europese doelstellingen** om tegen 2030 te komen tot een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden en om tegen 2050 geen verkeersdoden of zwaargewonden in het verkeer meer te hebben (Vision Zero). Vision Zero is de ultieme ambitie. Deze voorgestelde doelstellingen zijn zeer ambitieus, aangezien een hoger reductiepercentage moet worden bereikt in vergelijking met de voorgaande jaren. In de periode 2010-2020 (zelfs met het abnormale jaar 2020 inbegrepen) werd immers voor bijna geen enkel streefcijfer ¹-50% werd bereikt. De lat ligt dus hoog. Alle streefcijfers, die in de context van de verkeers(on)veiligheid hoger zijn dan nul, zijn in de feitelijke onaanvaardbaar en pervers. In onze dagelijkse werking moet het vermijden van dodelijke verkeersongevallen een dagelijks doel blijven.

In dit verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt met 6 streefcijfers gewerkt:

- aantal verkeersdoden,
- aantal zwaargewonden,
- aantal letselgevallen,
- aantal dode en zwaargewonde voetgangers,
- aantal dode en zwaargewonde fietsers,
- aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders.

Drie van deze streefcijfers zijn nieuw: aantal dode en zwaargewonde voetgangers, aantal dode en zwaargewonde fietsers en aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. Met de 2 nieuwe streefcijfers voor de voetgangers en fietsers wordt aangesloten op de promotie van duurzame vervoersmodi en het STOP-principe, met specifieke aandacht voor de stappers en trappers. Aangezien deze vervoerswijzen een minder positieve evolutie kennen op vlak

¹ Enkel voor het streefcijfer dode en zwaargewonde jonge autobestuurders was dit het geval.

van ongevallen, willen we de evolutie op deze manier nadrukkelijker monitoren. Met het streefcijfer voor ongevallen met jonge autobestuurders worden niet alleen de slachtoffers bij jonge autobestuurders van nabij opgevolgd, maar is er ook aandacht voor de tegenpartij bij deze ongevallen.

Voor deze 6 streefcijfers wordt gestreefd naar een reductiepercentage van -25% tegen 2025 en van -50% tegen 2030. Hierbij nemen we het jaar 2019 als referentiejaar. De keuze voor het jaar 2019 hangt samen met het feit dat 2020 een abnormaal jaar was, omwille van covid-19, waardoor de automobilititeit veel beperkter was, net zoals de kans op onderlinge conflicten. Niettemin vormt het jaar 2020 een mooie 'proeftuin' voor het toekomstige mobiliteitsbeeld met een hoog aandeel actieve vervoersmodi, waar met de modal shift verder naartoe wordt gestreefd.

Voor de specifieke streefcijfers ligt de focus sterk op doelgroepen waarvoor bijzondere aandacht nodig blijft (voetgangers, fietsers, jonge autobestuurders als (nog) onervaren weggebruikers). Het helikopterzicht blijft bewaard via de meer algemene streefcijfers verkeersdoden, zwaargewonden en letselongevallen. Daarnaast wordt een monitoring opgezet voor alle 9 prioritaire aandachtspunten (zie A5. Prioritaire aandachtspunten). De monitoring staat in nauw verband met de opvolging van de kernprestatie-indicatoren, waarbij onder meer de opvolging van de aandachtspunten snelheid, rijden onder invloed en afleiding is voorzien (zie ook A7. Kernprestatie-indicatoren).

A3. Analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Het voorliggende geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is gebaseerd op een grondige analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen (zie ook onder meer de bijlagen bij het verkeersveiligheidsplan) en resulteerde in de bepaling van 9 prioritaire aandachtspunten (zie A5).

A4. Belangrijke overkoepelende doelstellingen of kwaliteitsrandvoorwaarden als onderdeel van een veilig verkeerssysteem

Volgende belangrijke overkoepelende doelstellingen of kwaliteitsrandvoorwaarden vormen mee de basis van het verkeersveiligheidsplan. Ze vormen ook de sleutel tot het waarborgen van een veilig verkeerssysteem en zijn essentieel om te evolueren naar een veilig en slachtoffervrij verkeers- en vervoerssysteem.

- *Veilige en goed onderhouden infrastructuur*
Binnen deze kwaliteitsrandvoorwaarde vormen een goede leesbaarheid van de weginfrastructuur, een vergevingsgezinde infrastructuur, uniformiteit in de infrastructuur, de functionaliteit van de weginfrastructuur en onderhoud van de weginfrastructuur (inc. het STOP-principe) belangrijke aandachtspunten.
- *Kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende sensibilisering*
Binnen deze kwaliteitsrandvoorwaarde zijn juiste informatie voor de verkeersdeelnemers, het nodige inzicht en goede verkeersmentaliteit (via o.m. permanente en doeltreffende sensibilisering en alternatieve gerechtelijke maatregelen) en de vereiste kennis en vaardigheden (via o.m. educatie, rijopleiding en nascholing vakbekwaamheid) belangrijke aandachtspunten.
- *Duidelijke regelgeving*
Vanuit Vlaanderen wordt (mee)gewerkt aan een duidelijke regelgeving voor de weggebruiker (het verkeersreglement) enerzijds en de wegbeheerder (de code van de wegbeheerder) anderzijds. Een duidelijke regelgeving vormt immers de basis voor kennisverhoging (door educatie) bij weggebruikers. Daarnaast is een duidelijk en geüpdatet kader voor de wegbeheerder nodig om tegemoet te komen aan nieuwe ontwikkelingen (o.a. nieuwe verkeerstekens, afstemming op verkeersregels, vragen en bedenkingen van wegbeheerders)

met oog voor de weggebruiker op het terrein. Er wordt hierbij werk gemaakt van bijkomende ondersteuning van de wegbeheerders in de vorm van heldere richtlijnen en goede voorbeelden. Om de kwaliteit van de infrastructuur en dus de omgeving waarbinnen de weggebruikers zich bewegen ten volle te waarborgen zijn kwaliteitscontroles, verkeersveiligheidsaudits en -inspecties een belangrijk hulpmiddel.

- *Engagement: sterke partnerships met de verkeersveiligheidspartners en de actieve medewerking van alle weggebruikers*

Engagement is een essentiële randvoorwaarde en aldus een continu aandachtspunt om op een efficiënte manier en met de nodige ondersteuning van partners de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij worden alle partners geresponsabiliseerd.

Op basis van de bevindingen van de audit van het Vlaamse verkeersveiligheidsveld door de Inspectie van Financiën en het advies van de MORA heeft Minister Lydia Peeters een nieuwe governance-structuur uitgezet, waarbij de regie van de beleidsvoering rond verkeersveiligheid bij het departement mobiliteit en openbare werken ligt. Externe partners nemen hun decretale adviesrol of een beleidsuitvoerende rol op, of geven advies in ad hoc projectteams. De rol die wetenschappers spelen, wordt belangrijker.

Deze nieuwe structuur, die in de plaats komt van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV), wordt voorgesteld als de **Alliantie Veilig Onderweg** met als missie het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers in Vlaanderen zo snel mogelijk te herleiden tot nul.

Het beleid wordt uitgetekend op het beleidsbepalend niveau, onder voorzitterschap van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, aangevuld met leden van het Team Verkeersveiligheid van het departement. Op dit niveau ligt de eindverantwoordelijkheid voor de opmaak en uitvoering van het verkeersveiligheidsplan, voor de permanente evaluatie en bijsturing van dit plan en voor het bepalen van de onderzoeksagenda.

Het beleidsbepalend niveau wordt ondersteund door een *Taskforce Verkeersveiligheid* die op uitnodiging en thematisch wordt samengeroepen door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Deze *Taskforce* bestaat uit wetenschappers en experts inzake mobiliteit en verkeersveiligheid en uit een vertegenwoordiger van organen met een decretaal bepaalde adviesopdracht, met name de MORA en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

Vanuit het beleidsbepalend niveau kan advies worden gevraagd bij externe actoren op het terrein. Een aantal partners heeft een decretaal bepaalde adviesopdracht, zoals de MORA en de VSV. Er kan ook ad hoc thematisch advies worden gevraagd, zoals bij de bestaande *taskforces* GAS5, rijopleiding en examinering, provinciale verkeersveiligheidstafels, MIA-proeftuinen of via burgerparticipatie. Het departement MOW monitort de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, samen met entiteiten die hiertoe een decretale opdracht hebben, al dan niet in de context van een toegekende subsidie. Ook dit beleidsuitvoerend niveau kan zich laten adviseren, door bijvoorbeeld een beroep te doen op de PCV's (Provinciale Commissies Verkeersveiligheid) of de vervoerregio's.

- *Onderzoek, evaluatie en monitoring, geïntegreerd in het plan en de maatregelen*

Op vlak van monitoring wordt, naast het streven naar specifieke doelstellingen/streefcijfers, bijkomend ingezet op kernprestatie-indicatoren (KPI's). Om op een goede manier aan monitoring en onderzoek te doen zijn data nodig. Hier moet maximaal gebruik worden gemaakt van bestaande systemen en databronnen. Niettegenstaande er reeds heel wat onderzoek beschikbaar is, zijn er ook nog heel wat leemtes. Daarom is het van belang om nieuw onderzoek op een structurele manier via een onderzoeksagenda in te plannen en uit te voeren. Prioritering gebeurt in eerste instantie in functie van de bestaande noden bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan en bestaande kennisleemtes, zeker wat betreft de oorzaken van verkeersongevallen. Mogelijke onderzoeksonderwerpen worden op een longlist geplaatst en jaarlijks wordt een selectie gemaakt van de meest prioritaire onderzoeksopdrachten voor uitvoering, binnen de grenzen van de beschikbare begrotingsmiddelen. De Taskforce verkeersveiligheid fungeert hierbij als stuurgroep.

- *Continue aandacht voor nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie*

Naast aandacht voor duurzame digitale data-infrastructuur en innovatieve applicaties in het kader van het Mobilidata-programma, ondersteund door het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en het beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie, gaat aandacht uit naar nieuwe vervoerswijzen (speedpedelec, elektrische fiets/step, toename gebruik pick-ups,...), nieuwe concepten (fietsnelwegen, fietsstraten, fietszones,...) en nieuwe vervoersontwikkelingen (combimobiliteit, deelsystemen,...), waarbij wordt nagegaan hoe hiermee vanuit oogpunt verkeersveiligheid best wordt omgegaan. De impact van innovatieve (voertuig)technologieën wordt gevolgd en doorvertaald via informeren, sensibiliseren en opleiden van de weggebruikers. In de MIA-proeftuinen zal rijgedrag op een proactieve manier bestudeerd worden, op deze manier evolueren we resoluut richting preventie van ongevallen.

- *Sterke en efficiënte handhavingsketen voor een kwalitatief handhavingsbeleid*

Handhaving blijft het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. Een sterke en efficiënte handhavingsketen is een basisvoorwaarde voor een kwalitatief handhavingsbeleid. Een goed overleg en degelijke afstemming met de verschillende handhavingspartners is hierbij cruciaal. We zetten hierbij verder in op een uitbreiding van de handhavingssystemen evenals op een doorgedreven automatisering van verkeershandhaving voor verschillende doeleinden.

- Maximaal rekening houden met het klassieke denkkader inzake duurzame mobiliteitsontwikkeling

Bij de keuze van maatregelen wordt maximaal rekening gehouden met het klassieke denkkader van een duurzame mobiliteitsontwikkeling:

1. Zorg voor een gepaste ruimtelijke ontwikkeling die verplaatsingen korter of overbodig maakt (en dus de expositie verkleint), en een natuurlijke basis vormt voor vervoersmodi met een laag risico ten aanzien van derden (respectievelijk voetganger-fietser-openbaar vervoer),
2. Stimuleer vervolgens die vervoersmodi met een laag risico ten aanzien van derden (STOP-principe),
3. Optimaliseer de netwerken voor elke modus, en ontvlecht zoveel mogelijk, zowel vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als vanuit de lokale situatie.
4. Neem waar nog nodig de vereiste infrastructurele maatregelen om de overblijvende potentiële conflicten maximaal te voorkomen.

- *Subjectief (on)veiligheidsgevoel*

Subjectieve verkeersonveiligheid zou ertoe kunnen leiden dat de eigen mobiliteit of sociale activiteiten worden ingeperkt en dat men bepaalde routes of vervoerswijzen gaat vermijden. Er is evenwel hooguit een zwak positief verband tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid. Subjectieve onveiligheid zou mensen kunnen aanzetten tot een veiliger of alerter gedrag waardoor het objectief gezien veiliger wordt. Helaas is het omgekeerde ook waar. Wanneer men zich veiliger voelt, kan dit uitnodigen tot het nemen van meer risico's. Een subjectief gevoel van onveiligheid kan ook de waarneming en motorische vaardigheden bij de uitvoering van de rijtaak verstoren, waardoor de kans op fouten nog verder verhoogt. Dit impliceert dat zowel het objectief als het subjectief verkeers(on)veiligheidsgevoel als kwaliteitsrandvoorwaarde moet worden opgenomen om de verkeersveiligheid te verhogen.

A5. Prioritaire aandachtspunten

De probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen levert **9 prioritaire aandachtspunten**, waaraan in het verkeersveiligheidsplan extra aandacht wordt besteed, met name:

1. Ongevallen met voetgangers,
2. Ongevallen met fietsers,
3. Ongevallen met gemotoriseerde tweewielers,

4. Ongevallen met onervaren weggebruikers, met als belangrijke doelgroep kinderen en jongeren,
5. Ongevallen met senioren,
6. Ongevallen met (lichte) vrachtwagens,
7. Ongevallen als gevolg van rijden onder invloed,
8. Ongevallen als gevolg van onaangepaste en/of overdreven snelheid,
9. Ongevallen als gevolg van afleiding.

A6. Maatregelen

Het in het plan voorgestelde maatregelenpakket is gericht op de 9 prioritaire aandachtspunten. Voetgangers en fietsers fungeren als rode draad. Daarnaast is het de bedoeling om sterke progressie te maken op drie belangrijke probleemgebieden: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding. In een volgende fase zullen deze maatregelen, samen met de verkeersveiligheidspartners, verdere invulling en uitwerking krijgen.

In semestriële voortgangsrapporten zal het maatregelenpakket, waar nodig, nog verder worden geconcretiseerd, uitgewerkt en vertaald, met specificering van middelen, verantwoordelijkheden en timing. Van zodra het kan, zal ook de evaluatie van de maatregelen worden opgenomen in deze rapportering. Vanzelfsprekend blijven de huidige – positief geëvalueerde – maatregelen behouden.

Om de doelstellingen te bereiken wordt een inherent veilig verkeerssysteem gecreëerd, volgens de 'safe system approach', waarin ook meer kwetsbare groepen, zoals kinderen, senioren en mensen met een beperking zich veilig kunnen verplaatsen.

Dit veilig verkeerssysteem steunt op 4 principes:

- mensen maken fouten,
- mensen zijn kwetsbaar,
- het is van belang alle elementen van het systeem te versterken en optimaliseren om fouten te beperken en verzachten,
- werken aan een betere verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

De overkoepelende doelstelling is het "verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door middel van de **preventie van ongevallen** en ernstreductie".

We streven met andere woorden naar een verhoging van de preventieattitude bij de overheid (wegbeheerder), bij de andere betrokken partijen en tenslotte bij alle weggebruikers. Naast een veiliger gedrag, moet een duidelijke verkeersomgeving dit veiligere gedrag faciliteren, waardoor fouten en/of overtredingen geminimaliseerd worden. Een weggebruiker en de omgeving waarin hij/zij zich verplaatst staan immers niet los van elkaar, maar spelen op elkaar in en beïnvloeden het gedrag van de weggebruiker. Het is essentieel om dit op een zo effectief mogelijke manier te laten gebeuren. Hierbij krijgt de actieve weggebruiker steeds een centrale plaats. Elke problematiek wordt vanuit verschillende invalshoeken benaderd, zowel vanuit sensibilisering en educatie, infrastructuur, technologie en handhaving. De mens-voertuig-omgevingsinvalshoek wordt op deze manier maximaal gevat.

Bij de formulering van de verschillende maatregelen worden, in het belang van een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid, ook maatregelen besproken die niet of slechts gedeeltelijk door toedoen van de Vlaamse overheid kunnen genomen worden. Voor maatregelen die buiten de bevoegdheid van de Vlaamse overheid vallen, wordt overleg gepleegd met die andere overheden.

In totaal wordt een maatregelenpakket van 37 maatregelen voorgesteld om verdere vooruitgang te kunnen boeken op vlak van verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor de prioritaire aandachtspunten.

A7. Kernprestatie-indicatoren (KPI's)

Monitoring vormt een belangrijk element in het voorliggende verkeersveiligheidsplan. Daarom zal niet uitsluitend de voortgang van de streefcijfers gemonitord worden, maar zal aanvullend ook gebruik gemaakt worden van kernprestatie-indicatoren of KPI's.

KPI's of kernprestatie-indicatoren kunnen helpen om te weten te komen waar de onveiligheid zich voordoet, welke problemen prioriteit verdienen en hoe dit kan worden aangepakt. Het zijn variabelen die aangeven of een organisatie op koers ligt ten opzichte van haar doelstellingen.

Hiervoor wordt aangesloten bij het initiatief van de Europese Commissie om een Europees overzicht te krijgen van de verkeersveiligheid, dat niet enkel gebaseerd is op de ongevallen en slachtoffers, maar ook op basis van andere parameters. In dit kader werd op EU-niveau een lijst van 8 KPI's over volgende thema's opgesteld: snelheid, veiligheidsgordel, beschermende uitrusting, alcohol, afleiding, voertuigveiligheid, infrastructuur en nazorg.

Dit laat toe om een EU-benchmark te krijgen, maar ook om progressie op deze verschillende domeinen op te volgen.

Naast deze KPI's worden in Vlaanderen ook aanvullende indicatoren opgesteld en opgevolgd, geënt op de maatregelen in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan. Deze KPI's worden mee opgenomen als resultaatsverbintenissen in (subsidie)overeenkomsten of samenwerkingscharters met partners en worden dus verder geënt op de concrete maatregelen. Zij krijgen verdere uitwerking en toelichting in de semestriële voortgangsrapportering.

B. BETROKKENHEID VERKEERSVEILIGHEIDSVELD

De opmaak van het voorliggende Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen gebeurde in nauwe samenwerking met de Taskforce Verkeersveiligheid en werd aan het verkeersveiligheidsveld voorgelegd voor feedback. Tijdens deze consultatieronde die voorafging aan het finaliseren van voorliggend plan, engageerden zich reeds verschillende partners om mee te werken aan de uitvoering van specifieke maatregelen. Dit engagement zal verder worden uitgewerkt in ad hoc projectteams die vanuit het beleidsbepalend niveau – in samenspraak met de Taskforce Verkeersveiligheid – zullen worden samengesteld.

C Uitvoering

Dit verkeersveiligheidsplan omvat, zoals voorzien in artikel 23 van het decreet Basisbereikbaarheid:

1. een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen en
2. een beleidsvisie samen met overkoepelende doestellingen inzake verkeersveiligheid

Art 23 sub 3 bepaalt dat ook een actieprogramma dient te worden vastgelegd. Het is echter niet wenselijk om nu voor de komende 5 jaar de resp. maatregelpakketten met o.a. de concretisering, van de middelen, de verantwoordelijkheden en de timing vast te leggen.

Ik verwijs daarvoor naar één van de doelstellingen die luidt het "snel-samen-alert" inspelen op bepaalde situaties.

Daarom zal jaarlijks een werkprogramma worden samengesteld dat deze vertaalslag doet.

Er zal jaar per jaar dus een aanvulling zijn van het voorliggende plan. Het werkprogramma wordt meegedeeld aan de Vlaamse Regering

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Voor diverse infrastructurele maatregelen worden middelen voorzien binnen het geïntegreerde investeringsprogramma (GIP) of binnen het kader van het relanceplan Vlaamse veerkracht

Voor het conflictvrij maken van verkeerslichten, conform de principes van het actieplan verkeerslichten, werd in het kader van het relanceplan Vlaamse veerkracht 13 miljoen euro extra voorzien in 2021 voor een versnelde uitrol van het actieplan op de gevaarlijke punten uit de dynamische lijst, naast de reguliere middelen die hiervoor in het GIP zijn voorzien..

Voor handhaving in het kader van de werfbeveiliging door middel van semi-vaste snelheidscamera's en mobiele trajectcontroles zijn de volgende budgetten voorzien in het GIP (dd 21/5/2021):

Voor 2022 : 565.000 euro. Voor 2023: 540.000 euro.

Voor de installaties voor de detectie van inbreuken bij het zwaar vervoer (controle op tussenafstanden, inhaalverbod en overlading) zijn de volgende budgetten voorzien in het GIP (dd 21/5/2021): Voor 2022: 400.000 euro. Voor 2023: 600.000 euro.

Mogelijks kunnen de kosten voor het uitbreiden van het controledispositief (deels) gedragen worden door de meerinkomsten (conform de samenwerkingsovereenkomst Vlabel - AWW).

Voor de verderzetting van het digitaliseringstraject van de snelheidscamera's om onaangepaste en te hoge snelheden aan te pakken zijn de volgende budgetten voorzien in het GIP (dd 21/5/2021): Voor 2022: 3 miljoen euro. Voor 2023: 3 miljoen euro.

Daarnaast wordt, binnen de grenzen van de beschikbare begrotingsmiddelen, budget voorzien voor het toekennen van subsidies, voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsonderzoek, voor educatie en voor sensibiliseringscampagnes.

Subsidies worden aangerekend worden op het Verkeersveiligheidsfonds (begrotingsartikel MBO-1MHH4NA-WT) en worden toegekend voor zover er middelen beschikbaar zijn in de begroting.

In de begrotingsopmaak 2021 werd een bedrag van 30 miljoen euro voorzien in het kader van Relance voor veilige schoolroutes. Hiervan zal 15 miljoen euro voorzien worden voor de subsidieregeling Veilige Schoolroutes.

Naargelang het ambitieniveau dat bij de verdere uitwerking van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 – 2025 in concrete projectfiches wordt gekozen, in combinatie met de jaarlijkse prioriteiten die worden vastgelegd door het beleidsbepalend niveau, kunnen wijzigingen in de toekenning van de middelen optreden.

Al deze uitgaven zullen worden opgevangen binnen de beschikbare kredieten van het beleidsdomein MOW.

Het advies van IF is gunstig (d.d. 28.06.2021); er is geen begrotingsakkoord vereist

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 heeft geen impact op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 heeft een impact op de lokale besturen, aangezien deze tot 50% van de investeringen die ze doen in het zorgen voor veilige schoolomgevingen en schoolroutes terug kunnen krijgen via subsidies van de Vlaamse overheid.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 heeft een impact op de provinciale besturen, in zoverre deze hiervoor een eigen subsidieregeling voor lokale besturen hebben opgezet, wat mogelijkwijze leidt tot lagere kosten bij deze provinciale besturen.

4.. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het voorliggende ontwerp van Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, zoals opgenomen in bijlage;
- 2° jaarlijks mededeling te doen aan de Vlaamse Regering van het werkprogramma inzake de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan
- 3° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten om uitvoering te geven aan de maatregelen in het ontwerp van Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Ontwerp Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 en 2 bijlagen
- Advies IF. 28.06.2021