

# Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025

---

**Actieve weggebruikers centraal**

Alliantie Veilig Onderweg

# Werkversie

# Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025

---

Actieve weggebruikers centraal

Alliantie Veilig Onderweg

Gelieve naar dit document te refereren als:  
Vlaamse Overheid (2021). Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Afdeling Beleid, Departement MOW, Vlaamse overheid.

# Inhoud

---

Afkortingenlijst.....	4
Voorwoord.....	5
MIA als beleidsvisie.....	7
Ambitieuze streefcijfers.....	9
Analyse verkeersveiligheid in Vlaanderen.....	13
Overkoepelende doelstellingen als onderdeel van een veilig verkeerssysteem.....	19
Prioritaire aandachtspunten.....	28
Ongevallen met voetgangers.....	28
Ongevallen met fietsers.....	28
Ongevallen met gemotoriseerde tweewielers.....	29
Ongevallen met onervaren weggebruikers.....	29
Ongevallen met senioren.....	29
Ongevallen met (lichte) vrachtwagens.....	30
Ongevallen als gevolg van rijden onder invloed.....	30
Ongevallen als gevolg van onaangepaste en/of overdreven snelheid.....	31
Ongevallen als gevolg van afleiding.....	31
Maatregelen.....	33
Kernprestatie-indicatoren (KPI's).....	51

# Afkortingenlijst

---

ACC: Adaptive Cruise Control

ANPR: Automatic number plate recognition

C-ITS: Coöperatieve Intelligente Transportsystemen

DRIP: Dynamisch Route-informatiepaneel

EU: Europese Unie

EuroNCAP: European New Car Assessment Programme

GAS: Gemeentelijke Administratieve Sanctie

HMI: Human Machine Interface

ISA: Intelligente Snelheidsassistentie

iVRI: Intelligente verkeersregelininstallatie

MIA: Mobiliteit Innovatief Aanpakken

KPI: kernprestatie-indicator

MORA: Mobiliteitsraad

MOW: Mobiliteit en Openbare Werken

N1: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg

OVG: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen

PCV: Provinciale Commissie Verkeersveiligheid

ROI: rijden onder invloed

SMART: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdsgebonden

SPOC: Single Point of Contact

STOP-principe: het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers, de fietsers, het collectieve vervoer, het individueel gemotoriseerde vervoer.

TEN-t: Trans-European Transport Network

SUV: Sports Utility Vehicle

VHV: Vlaams Huis Verkeersveiligheid

VOP: Voetgangersoversteekplaats

VSV: Vlaamse Stichting Verkeerskunde

# Voorwoord

---

Verkeersveiligheid raakt iedereen. Achter de cijfers schuilen gezichten; van kinderen, van ouders, broers en zussen, van vrienden en collega's. Ik heb de afgelopen maanden verschillende gesprekken gevoerd, niet alleen met mensen die ternauwernood aan het ergste zijn ontsnapt, maar ook met nabestaanden van slachtoffers. De schrijnende verhalen zijn voor mij een drijfveer om verkeersveiligheid permanent hoog op de agenda te houden en als een absolute prioriteit in mijn beleid naar voor te schuiven.

We doen al veel, maar schieten blijkbaar nog tekort om voor een duurzame kentering te zorgen. Het laaghangend fruit is al lang geplukt.

Een steen verleggen in de rivier volstaat niet. Alle betrokken partijen moeten hun steentje bijdragen en resoluut kiezen voor meer ambitie en meer engagement. Ook de Vlaamse overheid.

Daarom wil ik binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken inzetten op bestuurlijke innovatie in functie van een doorgedreven aanpak voor meer verkeersveiligheid: het MIA project (Mobiliteit Innovatief Aanpakken).

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.

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. Daarnaast nemen we de opmerkingen mee die opgetekend werden n.a.v. de provinciale verkeersveiligheidsstafels met de lokale besturen en politiezones. 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 fietslachtoffers 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 bedoelingen zijn duidelijk. Niemand verdient het om te sterven op de openbare weg. Met MIA pakken we de verkeers(on)veiligheid sneller, samen en alert aan. Falen is immers geen optie.

Lydia Peeters  
Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

# MIA als beleidsvisie

De verkeersveiligheidscijfers in Vlaanderen gaan helaas de foute kant op; uit de analyse van de situatie in 2018 en 2019 blijkt dat opnieuw méér slachtoffers vallen in het verkeer. Nochtans ligt het ambitieniveau van de Vlaamse regering hoog: **Vision zero** of *0 verkeersdoden tegen 2050*. Tijd dus voor een stevige inhaalbeweging waarmee we *Vision zero* weer haalbaar maken.

Een nieuwe aanpak betekent een strategische heroriëntatie. 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. Monitoring gebeurt onder de vorm van een semestriële voortgangsrapportering. 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, waarbij verantwoordelijkheden eenduidig worden vastgelegd onder



de vorm van o.a. de inzet van personeel en middelen. 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 **onderzoeksagenda** op die ons ondersteunt om de juiste beleidskeuzes te maken.

## Ambitieuze streefcijfers

---

Het aandeel van de fiets in de functionele verplaatsingen in Vlaanderen moet tegen ten laatste in 2025 tot 20% stijgen. Het functioneel en het sportief/recreatief fietsgebruik moeten nauwer met elkaar aansluiten, zodat ze elkaar wederzijds kunnen versterken. 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 fietsersslachtoffers 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<sup>1</sup> - 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.

Ambitieuze doelstellingen realiseren, zal niet lukken zonder een sterk uitgesproken engagement dat op een efficiënte manier in de praktijk wordt vertaald naar een verkeersveiligheidscultuur op alle betrokken niveaus. De *Alliantie Veilig Onderweg* wil zowel de wegbeheerder, de weggebruiker, lokale besturen, lokale politiezones, onderwijsinstellingen, bedrijven, verenigingen, andere beleidsniveaus, kortom alle stakeholders motiveren om van verkeersveiligheid een absolute topprioriteit te maken. Niet alleen met woorden, maar ook met daden.

### **Nieuwe streefcijfers**

In dit verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt met 6 streefcijfers gewerkt:

- aantal verkeersdoden,
- aantal zwaargewonden,
- aantal letselongevallen,
- aantal dode en zwaargewonde voetgangers,
- aantal dode en zwaargewonde fietsers<sup>2</sup>,
- aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders.

<sup>1</sup> Enkel voor het streefcijfer dode en zwaargewonde jonge autobestuurders was dit het geval.

<sup>2</sup> Fiets: gewone fiets, elektrische fiets of speedpedelec. Hoewel de speedpedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

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 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.

Deze streefcijfers worden vertaald naar tussentijdse doelstellingen op niveau van de vervoerregio's, politiezones en lokale besturen. Zo kan gesignaleerd worden waar eventueel een tandje bijgestoken moet worden en hierover in overleg worden getreden, en anderzijds aangegeven worden waar goed werk geleverd wordt.

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 hoofdstuk 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 hoofdstuk kernprestatie-indicatoren).

Figuur 1 | Evolutie voorgestelde streefcijfers Vlaams Verkeersveiligheidsplan



# Analyse verkeersveiligheid in Vlaanderen

Elk jaar wordt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken een stand van zaken over de verkeersveiligheid in Vlaanderen opgemaakt (Jaarrapport verkeersveiligheid: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2019 - zie bijlage 1). Dit rapport toont het verloop van de ongevallen- en slachtoffercijfers, op basis van de data van de Federale Overheidsdienst Economie - Statbel. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt op basis van kenmerken zoals locatie, tijdstip, leeftijd, geslacht en betrokken voertuigen. De belangrijkste resultaten worden in dit verkeersveiligheidsplan samengevat en waar mogelijk met relevante aandachtspunten verbonden. De meest recente ongevallenstatistieken voor het jaar 2020, geven een daling aan van het aantal verkeersdoden en letselongevallen met bijna 20%. De daling is echter het laagst voor de fietsers, gevolgd door de ongevallen met bestelwagens en vrachtwagens.

## Wie is betrokken in het ongeval?

Hieronder wordt eerst een overzicht gegeven van de tegenpartij waarmee een weggebruiker in aanrijding komt. Dit wordt weergegeven voor zowel de letselongevallen als de verkeersdoden. Op deze manier wordt inzichtelijker gemaakt 'welke partijen zijn betrokken in een ongeval?'

Onderstaande tabel geeft dit overzicht voor de letselongevallen. De meest voorkomende conflicttypes zijn de ongevallen tussen een personenwagen en een fiets, tussen personenwagens onderling en de eenzijdige ongevallen met personenwagens.

Tabel 1. Aantal letselongevallen naar conflicttype ("tegenpartij" - eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2019)

	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Autobus	Andere/ onbekend	Eenzijdig
Personenwagen	4.493	945	635	838	1.336	4.924	1.267	122	273	2.219
Lichte vrachtwagen		77	107	80	143	508	128	11	20	189
Vrachtwagen			80	37	46	178	42	6	19	84

Motorfiets				20	7	63	28	7	27	311
Bromfiets					31	325	100	9	51	308
Fiets						880	407	66	232	942
Voetganger							0	72	108	0
Autobus								2	5	15
Andere/onbekend									34	49

ROOD: ZEER HOOG AANDEEL (>10%); GEEL: HOOG AANDEEL (5-10%); BLAUW: BOVENGEMIDDELD AANDEEL (2,5-5%)  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID

Hierna volgt het beeld wat betreft het aantal verkeersdoden en hun tegenpartij, opgedeeld per vervoerswijze van slachtoffer en tegenpartij. Hieruit blijkt dat veruit de meeste dodelijke verkeersslachtoffers vallen in eenzijdige auto-ongevallen, gevolgd door voetgangers en fietsers die betrokken raken in een ongeval met een personenwagen, alsook personenwagens onderling.

Tabel 2. Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2019)

		VERVOERSWIJZE TEGENPARTIJ								
		Voetganger	Fiets	Motorfiets	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus	Andere	Eenzijdig
VERVOERSWIJZE SLACHTOFFER	Voetganger				28	4	7	2	4	
	Fiets	1	5	2	25	5	11	3	2	18
	Bromfiets				7					8
	Motorfiets				11	2	3		2	17
	Personenwagen				29	5	21	1		71
	Lichte vrachtwagen				2		5			1
	Vrachtwagen					1	3			2
	Autobus				1					2
	Andere				3					

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID

## Ongevalsoorzaken die zeer belangrijk blijven in functie van het werken aan een hogere verkeersveiligheid

Een verkeersongeval kan verschillende oorzaken hebben. Drie gedragsmatige ongevalsoorzaken blijven echter bij uitstek te veel verkeersslachtoffers eisen, met name afleiding, rijden onder invloed en overdreven en/of onaangepaste snelheid.

### De drang om steeds mobiel geconnecteerd te blijven (afleiding)

Afleiding is nog steeds een belangrijk probleem in het verkeer en kan ernstige gevolgen hebben. Volgens internationaal onderzoek speelt afleiding een rol bij 5-25% van alle verkeersongevallen<sup>3</sup> en vormt afleiding één van de vijf belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen. Uit zelfgerapporteerd gedrag in een recente enquête bij 6.000 respondenten blijkt dat verschillende vormen van afleiding, zoals het instellen van het navigatiesysteem tijdens het rijden, mails of berichten lezen achter het stuur, niet-handenvrij bellen of een foto nemen tijdens het rijden, vaak worden toegegeven (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021). Recent onderzoek wijst bovendien op de gevaren van HMI<sup>4</sup>/infotainment en meer specifiek het gebruik van aanraakschermen tijdens het rijden, wat tot sterk nadelige effecten op het rijgedrag kan leiden.<sup>5</sup>

### Alcohol, drugs en medicatie

Rijden onder invloed van alcohol is één van de belangrijke oorzaken van verkeersonveiligheid. Bijna 1 op 8 van de gecontroleerde bestuurders bij een ongeval testte in 2019 positief. Het ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol ligt dan ook hoog. België scoort op het vlak van rijden onder invloed van alcohol bij de slechter presterende landen in Europa. Drugs en bepaalde geneesmiddelen hebben eveneens invloed op het gedrag of de beleving van de gebruiker. Daarom wordt het rijden onder invloed van drugs en psychoactieve medicijnen algemeen als een potentieel risico voor de verkeersveiligheid gezien. Cijfers over het aantal vastgestelde inbreuken in Vlaanderen tonen een toename van het aantal vaststellingen voor rijden onder invloed van drugs in 2020 ten opzichte van 2019. Het zelfgerapporteerd gedrag van rijden na het gebruik van drugs is met 6% bovendien zeer hoog (Bron: Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2021 (VIAS)). Het gebruik van lachgas zit eveneens in de lift. Volgens een enquête van VIAS geeft 5% van de Vlaamse bestuurders aan minstens 1x per maand te rijden na het gebruik van lachgas. Bij de jonge mannelijke bestuurders (18-34 jaar) geeft zelfs 1 op 5 (21%) toe maandelijks te rijden na gebruik van lachgas. Deze cijfers zijn uiteraard zorgwekkend. De combinatie met alcohol en/of andere drugs zorgt voor een verdere verhoging van het ongevalsrisico. 1 op 10 van de 65-plussers geeft ook aan medicatie, met een mogelijke invloed op de rijgeschiktheid, te gebruiken tijdens het rijden.

<sup>3</sup> WHO, 2011; DaCoTA, 2012; SWOV, 2013; Meesmann en Opdenakker, 2013

<sup>4</sup> Human Machine Interface

<sup>5</sup> TRL, 2020

## Snelheid

Overdreven en onaangepaste snelheid vormen belangrijke risicofactoren in het verkeer. Uit een recente verkeersonveiligheidsenquête van VIAS blijkt dat te snel rijden nog steeds een groot probleem is. Het percentage bestuurders dat toegeeft maandelijks sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen stijgt zelfs, respectievelijk van 31% naar 36% en van 26% naar 32%. Uit internationaal onderzoek<sup>6</sup> blijkt dat overdreven snelheid aan de basis ligt van een derde van de dodelijke verkeersongevallen. Snelheid beïnvloedt zowel de kans op een ongeval, als de ernst ervan. De homogeniteit van de snelheid van de voertuigen op een weg speelt ook een rol. Hoe minder de snelheden van de voertuigen van elkaar verschillen, hoe lager de kans op een ongeval. Uiteraard evolueert het begrip “overdreven snelheid” eveneens met de evolutie van de geldende snelheidslimieten langs onze wegen en een gedifferentieerd snelheidsbeleid. Het jaar 2020 heeft ook aangetoond dat een daling van het verkeersvolume, sommige bestuurders aanzet tot sneller rijden. Dit resulteerde in de vaststelling van liefst 2.793.794 snelheidsinbreuken in Vlaanderen, een quasi even hoog aantal als in 2019 (2.818.465).

## Welke nieuwe ontwikkelingen doen zich voor?

### Drukker op het fietspad

De wagen blijft met voorsprong het meest gebruikte vervoersmiddel, maar de fiets wint steeds meer aan populariteit. Het aandeel verplaatsingen met de fiets bedraagt volgens het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.5 - 2019-2020) 14%. In woon-werkverkeer is dit 17%. Volgens het meest recente FietsDNA-onderzoek (2020) is het fietsgebruik en -frequentie stabiel met een (nog steeds) heel hoog fietsbezit in Vlaanderen. Er is 3% stijging van het fietsverkeer in vergelijking met 2018. Maar liefst 9 op de 10 Vlamingen beschikt over een fiets. Ongeveer 4 op de 10 Vlamingen fietsen minstens eenmaal per week (Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen, 2019).

De elektrische fiets is duidelijk aan een opmars bezig; dit uit zich ook in een stijgend bezit van een elektrische fiets (FietsDNA, 2020; OVG 5.5 – 2019-2020). Volgens dit OVG bezit 20% van de Vlaamse gezinnen minstens één elektrische fiets. Relatief gezien is het aantal gebruikers van een speedpedelec nog klein, met minder dan 1%, maar ook dit aantal blijft stijgen.

Deze evoluties scheppen met andere woorden verwachtingen op vlak van nieuwe of aangepaste richtlijnen, meer ruimte voor de fietsers (fietsstraten, fietszones,...), en een gepast snelheidsregime waar actieve weggebruikers in contact komen met het gemotoriseerde vervoer (streven naar maximum snelheidsregime van 30 km/u).

### Nieuwe vervoersmodi zorgen voor heterogeen verkeersbeeld

Nieuwe vervoerswijzen (vb. speedpedelec, elektrische fiets, elektrische step, bakfiets, groeiend aandeel grote SUV's, toename gebruik pick-ups<sup>7</sup>, elektrische voertuigen,...), nieuwe concepten (fietsnelwegen,

<sup>6</sup> Bowie en Waltz, 1994; TRB, 1998; OECD, 2006; DaCoTA, 2012; Trotta, 2016

<sup>7</sup> De verkoop van pick-ups is de voorbije jaren spectaculair gestegen. Dat blijkt uit cijfers van de constructeursfederatie Febiac. In tien jaar is het aantal pick-ups op de Vlaamse wegen verdrievoudigd tot zowat 31.000.



fietsstraten, fietszones,..) en nieuwe vervoersontwikkelingen (vb. combimobiliteit, deelsystemen,...) wijzigen het straatbeeld waardoor er een nieuwe complexiteit ontstaat die zorgt voor bijkomende uitdagingen. Vanuit het standpunt verkeersveiligheid wordt het immers gevaarlijk voor de kwetsbare weggebruiker wanneer de infrastructuur wordt gedeeld met voertuigen waarmee het massa- en snelheidsverschil aanzienlijk is. Deze incompatibiliteit geldt ook tussen motorvoertuigen onderling en recent groeien ook de massaverschillen binnen het segment van de personenwagens, met het toenemende aandeel (grote) SUV's. Deze evoluties creëren uitdagingen op vlak van ontwerp (cfr. shared speed<sup>8</sup>) en ruimteverdeling (voldoende ruimte voor de actieve weggebruiker vs het stijgende ruimtegebruik voor de grotere SUV's) en vragen om duidelijke regels voor deze nieuwe vervoersmodi.

### **Ouderen blijven langer mobiel**

De vergrijzing en het stijgende aandeel senioren of 65-plussers in de bevolking neemt verder toe. Momenteel is reeds 1 op 5 van de Vlaamse bevolking een 65-plusser. De bevolkingsvooruitzichten voorspellen bovendien een verdere aangroei van deze leeftijdscategorie, richting 23% in 2028. Aangezien deze stijgende bevolkingsgroep ook langer gezond en mobiel blijft, betekent dit ook dat de expositie van deze bevolkingsgroep als weggebruiker in het verkeer verder toeneemt. Daarnaast heeft deze bevolkingsgroep ook massaal de elektrische fiets als vervoersmiddel ontdekt, waardoor de expositie als kwetsbare weggebruiker eveneens is toegenomen. Bovendien is het zo dat deze senioren sowieso reeds een verhoogde kwetsbaarheid hebben wanneer ze ten val komen of bij een ongeval betrokken raken. Het is dus van belang om bij het ontwerp perspectief hiermee rekening te houden.

### **Online shoppen leidt tot meer lichte bestelwagens op de weg**

Hoewel het aantal (nieuwe) inschrijvingen van bestelwagens in het speciale "corona"-jaar 2020 afnam (de globale autoverkoop daalde sterk in 2020), werden de voorgaande jaren gekenmerkt door een stijgende verkoop van het aantal bestelwagens. Bovendien hield de verkoop van tweedehandsbestelwagens in 2020 wel stand en steeg deze zelfs licht.<sup>9</sup> Dit hangt uiteraard samen met het online shoppinggedrag dat in 2020 een nog sterkere boost kreeg, waardoor de pakjesdiensten en koeriers overuren draaiden. Om de verkeersveiligheid en duurzaamheid in steden te stimuleren, is een verdere modal shift wenselijk (cfr. bevordering van het gebruik van cargobikes voor leveringen in de stad, selectieve toegang voor welbepaalde (types) voertuigen in de stad,...).

### **Innovaties: uitdagingen én opportuniteiten**

Technologische innovaties volgen elkaar snel op en creëren zowel nieuwe uitdagingen als opportuniteiten. Steeds meer voertuigen zijn uitgerust met rijtaakondersteunende systemen als opstap naar de zelfsturende of zelfrijdende mobiliteit. In de huidige transitiefase is het van belang aandacht te besteden aan de overdracht van kennis over de voordelen maar ook over de beperkingen van deze systemen. Ze mogen geen bijkomende bron van afleiding vormen voor de bestuurder en mogen al zeker

<sup>8</sup> Dit principe is een nieuwe ontwerpstrategie voor stedelijke mobiliteit. Hiermee krijgen mensen de hoofdrol in een stad in plaats van gemotoriseerd verkeer. Iedereen in de stad heeft evenveel ruimte, ongeacht de snelheid waarmee hij beweegt. In de praktijk betekent dit dat alle voertuigen een lage snelheid moeten aanhouden.

<sup>9</sup> <https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=NL>

geen aanleiding geven tot zelfoverschatting. De promotie van het gebruik van milieuvriendelijke en stillere elektrische voertuigen, in uitvoering van het Vlaams actieplan 'Clean Power for Transport', moet ook in deze context op mogelijke neveneffecten en eventuele risico's ten aanzien van de actieve weggebruiker bekeken worden.

Anderzijds zorgen zowel het Mobilidata-programma, ondersteund door het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en het beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie, als bepaalde elementen uit de MIA-proeftuinen ervoor dat innovatieve mobiliteitsoplossingen de verkeersveiligheid verhogen, de doorstroming verbeteren en de uitstoot doen dalen.

# Overkoepelende doelstellingen 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

Een goede leesbaarheid van de weginfrastructuur is onlosmakelijk verbonden met het al dan niet correct gebruik ervan en zet in op preventie, door fouten te helpen vermijden. Als de weggebruikers niet (goed) weten hoe ze hiervan gebruik moeten maken, zal dit immers ook niet op een optimale manier gebeuren. Zo blijft een helder snelheidsbeleid met eenduidige, geloofwaardige snelheidsregimes belangrijk. Ook het duidelijk overbrengen van boodschappen (zoals aangeven van omleidingen, wegenwerken, enz.) is hierbij belangrijk (cfr. duidelijke boodschappen op DRIPs), evenals de aanpak van afritten die gevoelig zijn voor spookrijden.

Een vergevingsgezinde infrastructuur vermindert vervolgens de letselerst als er dan toch een verkeersongeval gebeurt. De principes van vergevingsgezindheid worden zo goed mogelijk in de praktijk gebracht bij de (her)aanleg van wegen, bij aanrijdingen van obstakels en als preventief aandachtspunt bij verkeersveiligheidsinspecties. Objecten op en langs de openbare weg moeten voor minimale hinder bij de weggebruikers zorgen en gevaarlijke situaties moeten worden aangepakt. Het blijft wel van belang om aandacht te hebben voor onbedoelde en niet gewenste effecten. Het is daarom nodig snelheidsregimes te voorzien van begeleidende maatregelen, zodat de gewenste snelheid maximaal nageleefd wordt.

Uniformiteit in de infrastructuur vermindert (mogelijke) verwarring of verkeerde interpretatie bij de weggebruiker (cfr dicht bij elkaar gelegen kruispunten, waarvan het ene conflictvrij is en het andere niet). Hierbij is het belangrijk om de bestaande richtlijnen te volgen.

De functionaliteit van de weginfrastructuur staat direct in relatie met de specifieke functie van de weg. In het kader van de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Het zijn grote basisprincipes die de functie van de weg herkenbaarder moeten maken. Dit proces, met een multimodale benadering, zorgt bovendien voor een duidelijke relatie met de regionale mobiliteitsplannen. Dit moet dan ook een prioritaire invalshoek zijn bij de verdere doorvertaling van de inrichtingsprincipes voor alle categorieën van wegen (die opgemaakt werden en worden naar aanleiding van de geactualiseerde wegcategorisering).

Investering in structureel onderhoud gebeurt met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit en veiligheid van de weginfrastructuur. Onderhoud van de weginfrastructuur vormt dus een continu kwaliteitsaspect voor de verschillende types weggebruikers die gebruik maken van de weginfrastructuur, met specifieke aandacht voor de voetgangers en fietsers volgens het STOP-principe. Naast de investeringskost die nodig is voor de uitvoering van nieuwe infrastructurele maatregelen, zal dus ook rekening gehouden moeten worden met de onderhoudskost door of onder begeleiding van voldoende en gekwalificeerd personeel.

### **Kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende sensibilisering**

Juiste informatie kan verkeersdeelnemers helpen om gevaren op tijd te herkennen, correct in te schatten en verstandig te vermijden.

Met het oog op vermijden van ongevallen en het creëren van een wenselijk en bewust gedrag in het verkeer, is het van belang dat weggebruikers beschikken over het nodige inzicht en de vereiste kennis en vaardigheden.

Hiervoor wordt een kwalitatief educatief aanbod uitgewerkt. Naast de focus op het onderwijzen van onze kinderen via het basis- en secundair onderwijs is het ook van belang om de weggebruikers, buiten het onderwijs om, te kunnen bereiken, met in het bijzonder aandacht voor bepaalde doelgroepen, zoals bijvoorbeeld motorrijders, senioren, gebruikers speedpedelecs, enz.

De rijopleiding en nascholing vakbekwaamheid vormen hierin bijkomende aangrijpingspunten. Continue verbetering blijft een aandachtspunt, zodat de rijopleiding en nascholing vakbekwaamheid zo goed mogelijk afgestemd wordt op de dagelijkse behoeften en realiteit, waarbij ook voldoende rekening gehouden wordt met de voertuigaspecten, met inbegrip van intelligente voertuigtechnieken. Europese

initiatieven, op vlak van een specifieke nascholing voor lichte vrachtwagens/bestelwagens, worden in dit kader opgevolgd.

Alternatieve gerechtelijke maatregelen vormen een ander aangrijpingspunt. We werken in dit kader mee aan de opmaak van een kwaliteitskader voor deze maatregelen.

Door permanente en doeltreffende sensibilisering wordt de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief beïnvloed. Een rationele kennis over de gevaren van het verkeer volstaat vaak niet om het verkeersgedrag duurzaam in een veilige richting te sturen. Weggebruikers moeten ook de juiste verkeersgevoeligheid ontwikkelen. Men mag de risico's in het verkeer niet onderschatten en zichzelf niet overschatten. Dit geldt ook voor het verband tussen medische factoren en rijgeschiktheid. Op deze manier werken we verder aan maximaal verantwoordelijke weggebruikers.

### **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. Dit is een belangrijke stap richting een duidelijke, leesbare en juridisch consistente Vlaamse wegcode en een kader voor een herkenbare en vlot leesbare weginrichting, via duidelijke en consistente plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens, voor alle wegbeheerders.

Het verkeersreglement wordt dagelijks toegepast door iedere weggebruiker. Het is essentieel dat elke regel zo duidelijk mogelijk geformuleerd is en de tekst een logische structuur heeft. Iedere weggebruiker moet weten wat van hem wordt verwacht. Een duidelijke regelgeving vormt de basis voor kennisverhoging (door educatie) bij weggebruikers.

Een duidelijk en geüpdatet kader voor de wegbeheerder is 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 werk gemaakt van bijkomende ondersteuning van de wegbeheerders in de vorm van heldere richtlijnen en goede voorbeelden. Deze richtlijnen dienen uiteraard met de nodige kennis in de praktijk omgezet te worden. Het is dan ook van belang de aanwezige kennis en ervaring maximaal in te zetten bij de (her)aanleg van infrastructuur. Alle partijen (de verschillende wegbeheerders, vervoerregio's, politiezones,...) worden gestimuleerd om in verkeerskundig opgeleid personeel te investeren. Kwaliteitscontroles en auditoren vormen het sluitstuk bij deze kwaliteitsbewaking. 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. Overeenkomstig de nieuwe Europese regelgeving, zal het wegennetwerk waarop verkeersveiligheidsaudits worden toegepast, worden uitgebreid naar alle hoofdwegen.

## **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.

Het gaat hier niet alleen om de samenwerking met politie, parket en de federale overheid, maar ook met middenveldorganisaties, kennisinstellingen en alle actoren die het verkeersveiligheidsbeleid mee vorm geven en mee helpen aan de uitvoering en concretisering hiervan. Alle wegbeheerders en vervoersmaatschappijen hebben een belangrijke rol te spelen om het verkeersveiligheidsplan in de praktijk te brengen. Afstemming over de beleidsdomeinen en beleidsniveaus heen is cruciaal. Een top-down en bottom-up benadering (vanuit de lokale besturen, politiezones en vervoerregio's) moeten elkaar aanvullen en het beste van twee werelden samenbrengen. Zo kan de kennis en knowhow langs beide zijden uitgebreid en versterkt worden. Er wordt bijzondere aandacht geschonken aan de ondersteuning van de lokale besturen (o.m. op vlak van informatie, kennis en knowhow).

Het Vlaamse verkeersveiligheidsveld is erg versnipperd. Er zijn heel wat actoren actief: het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) en haar vier werkkamers (Educatie en sensibilisering, Infrastructuur, Handhaving en Evaluatie), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV), Vias, aangevuld met tal van organisaties die een projectsubsidie krijgen toegekend en op die manier ook een taak opnemen. De Inspectie Financiën heeft dat veld, op vraag van Minister Lydia Peeters, onderzocht via een audit. Samengevat luidt de conclusie dat een helder beleid en structuur ontbreekt en dat de verkeersveiligheid in Vlaanderen onvoldoende wordt gemonitord. Ook de Mobiliteitsraad (MORA) herhaalt in haar advies op de beleids- en begrotingstoelichting 2020 de noodzaak om de Vlaamse governance inzake verkeersveiligheid te optimaliseren, zoals eerder reeds opgenomen in het Mobiliteitsrapport 2019, het advies op de Beleidsnota 2014-2019 en het Mobiliteitsverslag 2020. Onder meer het wegwerken van de muren tussen de werkkamers van het VHV kwam in deze documenten aan bod. De MORA vraagt om alle aanwezige expertise te betrekken bij het optimaliseren van de governance en het verkeersveiligheidsplan.

Op basis van deze bevindingen 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 Team Verkeersveiligheid van het departement volgt samen met het kabinet de dagelijkse werking op met daarbij bijzondere aandacht voor de monitoring van de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan. De beleidsplanning bestaat uit de beleidsvoorbereiding en de systematische beleidsevaluatie. Onder voorbereiding vallen o.a. de bepaling van de KPI's, de formulering van de SMART-doelstellingen, het samenroepen van adviesgroepen,... Hiervoor wordt ook overleg gepleegd met het federale niveau en met de andere gewestelijke mobiliteitsministers. Verder is er overleg op Vlaams niveau met de andere beleidsdomeinen.

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.



Naast de verkeersveiligheidspartners als dusdanig, is het ook van belang om ook de weggebruikers voldoende te motiveren. Maatregelen die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verhogen, mogen niet geassocieerd worden met 'straffen', maar eerder op een positieve manier geïnterpreteerd worden, als noodzakelijke elementen in een 'veiligheidscultuur'. Het promoten en stimuleren van de halfopen variant van ISA (Intelligente Snelheidsassistentie) of de installatie van alcoholsloten, worden immers nogal snel negatief gepercipieerd, maar kunnen voor een belangrijke toegevoegde waarde zorgen.<sup>10</sup>

### 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). Op deze manier volgen we de vooruitgang op vlak van verkeersveiligheid op verschillende niveaus op en houden we de vinger beter aan de pols. Aanvullend streven we ernaar om via de onderzoeksagenda zicht te krijgen op de ongevalsoorzaken en oorzakelijke verbanden (zie ook verder in de tekst).

<sup>10</sup> Beide systemen worden als onderdeel van een reeks rijhulpsystemen, vanaf juli 2022 (of later, afhankelijk van de precieze technologie), verplicht gesteld bij alle nieuwe voertuigtypes: **VERORDENING (EU) 2019/2144 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens**



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. Waar nodig, moeten nieuwe (smart) manieren van dataverzameling opgezet worden en/of platformen gemaakt om deze samen te brengen, zodat ze makkelijker kunnen worden geëxploiteerd. De verschillende partners en overheden zetten verder in op dataverzameling en -uitwisseling en laten elkaar hiervan maximaal gebruik maken. De mogelijkheid tot lokale participatie is hierbij een aandachtspunt. Ook voor de bewustwording is het openbaar beschikbaar stellen van data (zoals ongevalgegevens) nuttig en kan dit mee helpen om het draagvlak te vergroten.

Niettemin 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 (zoals onder meer geïdentificeerd in het kader van de Taskforce verkeersveiligheidsplan). 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 focus moet liggen op daar waar we de grootste inhaalbeweging moeten maken of waar de cijfers stabiliseren of de verkeerde kant opgaan, zodat bijsturing mogelijk wordt.

Verschillende types van onderzoek moeten hierbij mogelijk zijn, zoals diepte-onderzoek, evaluatie-onderzoek, methodologisch onderzoek en fundamenteel onderzoek.

In een snel wijzigende mobiliteitscontext is het belangrijk om kort op de bal te kunnen spelen en inzichten snel te laten doorstromen naar de praktijk. Werken met proeftuinen (cfr. de MIA-proeftuinen) vormt hierbij een opportuniteit. Standaardisering van voor- en na-analyses (met inbegrip van gedragsanalyse en/of conflictobservatie) bij verkeersinfrastructuurprojecten moet input bieden op vlak van geleerde lessen én goede voorbeelden. Op deze manier moet het ook mogelijk worden om de kwaliteit van de vademecums en richtlijnen verder te verbeteren. Ook het verwerven van een beter zicht op de precieze oorzaken van ongevallen moet deel uitmaken van een onderbouwde onderzoeksagenda. Over de onderzoeksresultaten zal naar de verkeersveiligheidspartners en gebruikers gecommuniceerd worden.

Het is de Taskforce verkeersveiligheid die als stuurgroep van de onderzoeksagenda optreedt en het forum vormt waarop het strategische niveau en het onderzoeksniveau overleg plegen om de onderzoeksagenda goed te keuren. Er kan nagedacht worden over de oprichting van een uitwisselingsforum van kennis en info in verband met onderzoek (met inbegrip van doctoraatsonderzoeken, thesissen, door andere partijen uitgevoerd onderzoek,...), waar ook eventuele bijkomende noden aan onderzoek gevat kunnen worden. Afstemming en samenwerking met de onderzoeksactiviteiten van andere organisaties wordt voorzien.

Op termijn zal deze onderzoeksagenda verkeersveiligheid binnen de beleidsdomeinomvattende onderzoeksagenda van het departement Mobiliteit en Openbare Werken worden opgenomen.

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

Het Mobilidata-programma moet de verkeersveiligheid in Vlaanderen verhogen, de doorstroming van het verkeer verbeteren en de uitstoot doen dalen. Dit gebeurt door in te zetten op een duurzame digitale data-infrastructuur en door het stimuleren van het gebruik van deze data in innovatieve applicaties. Het Mobilidata-programma focust op 4 pijlers:

- De uitrol van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's),
- De realisatie van Coöperatieve Intelligente Transportsystemen (C-ITS),
- Beleidsondersteunende applicaties,
- Onderzoek en ontwikkeling naar next generation smart mobility applicaties.

Daarnaast is er ook aandacht voor 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, zoals bijvoorbeeld met drones. Op deze manier wordt meer inzicht verkregen hoe bestuurders zich aan bepaalde verkeerspunten gedragen. Dat moet voorkomen dat er nieuwe gevaarlijke punten ontstaan. Dit sluit aan bij de ambitie om onveilige locaties sneller op de radar te plaatsen zonder dat er op deze plaatsen reeds noodzakelijk (veel) slachtoffers vallen. Er moet resoluut geëvolueerd worden 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. Niet alleen zorgen duidelijke afspraken voor het nodige draagvlak bij de handhavingspartners, het is de kern van een grotere efficiëntie én kwaliteit van het verkeershandhavingsbeleid (vb. koppeling ANPR-camera's). Bovendien helpen dergelijke afspraken rekening houden met de mogelijkheden én grenzen van elke partner. 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 (conform het STOP-principe ),
3. Optimaliseer de netwerken voor elke modus, en ontvlecht zoveel mogelijk, zowel vanuit verkeersveiligheids oogpunt als vanuit de lokale situatie.
4. Neem waar nog nodig de vereiste infrastructurele maatregelen om de overblijvende potentiële conflicten maximaal te voorkomen (vb. goede fietsinfrastructuur, conflictvrije verkeersregelingen, gepaste verlichting,...).

## Subjectief (on)veiligheidsgevoel

Subjectieve verkeersonveiligheid refereert naar de zorg om verkeersonveiligheid die mensen hebben voor zichzelf en/of voor anderen. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de eigen mobiliteit of sociale activiteiten worden ingeperkt en dat men bepaalde routes of vervoerswijzen gaat vermijden. Deze beleving ontstaat door eigen ervaringen in het verkeer, contacten met anderen en/of informatie uit de media. Er is evenwel hooguit een zwak positief verband tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid.<sup>11</sup> 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.

<sup>11</sup> <https://www.swov.nl/publicatie/beleving-van-verkeersonveiligheid>

# Prioritaire aandachtspunten

De probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen levert 9 prioritaire aandachtspunten, waaraan in het verkeersveiligheidsplan extra aandacht wordt besteed. Hieronder worden deze kort toegelicht. Voor meer uitleg over de specifieke elementen verwijzen we naar de bijlage 2.

## 1. ONGEVALLEN MET VOETGANGERS

- Het aandeel van de voetgangers onder de verkeersslachtoffers stijgt, zowel bij de doden, zwaargewonden als lichtgewonden.
  - Het aandeel dode en zwaargewonde voetgangers is gestegen van 9,9% in 2010 naar 12,2% in 2019
  - Ten opzichte van 2018 is het aantal voetgangers dat omkwam in het verkeer in 2019 sterk gestegen: van 33 naar 45, het hoogste aantal sinds 2014
  - Het aantal lichtgewonde voetgangers kent een status quo, waardoor het aandeel voetgangersslachtoffers is gestegen van 5,9% in 2010 naar 7,4% in 2019
- We zetten volop in op actieve modi om ons duurzamer te verplaatsen.
- Vanuit het STOP-principe<sup>12</sup> willen we de aandacht voor de voetganger in het verkeer verhogen.

## 2. ONGEVALLEN MET FIETSERS

- Het aandeel van de fietsers onder de verkeersslachtoffers stijgt, zowel bij de doden, zwaargewonden als lichtgewonden.
  - Het aantal fietsslachtoffers is zowel in absolute als relatieve aantallen gestegen
  - Het aandeel dode en zwaargewonde fietsers is gestegen van 20,4% in 2010 naar 33,1% in 2019
  - Het aandeel fietsslachtoffers in het algemeen is gestegen van 20,3% in 2010 naar 30,4% in 2019
  - Bij deze groep weggebruikers is er bovendien een grotere onderregistratie van de ongevallen, die het hoogst is bij de eenzijdige fietsongevallen.

<sup>12</sup> Het STOP-principe is het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers, de fietsers, het collectieve vervoer, het individueel gemotoriseerd vervoer.

- We zetten volop in op actieve modi om ons duurzamer te verplaatsen, vooral tijdens woon-werk en woon-schoolverplaatsingen.
- Vanuit het STOP-principe willen we de aandacht voor de fietser in het verkeer verhogen.
- Stijgend gebruik van nieuwe fietstypes (elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen, goederenvervoer per fiets, ...) vertaalt zich in de ongevallenstatistieken.

### 3. ONGEVALLEN MET GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS<sup>13</sup>

- Bromfietzers en motorrijders dragen het hoogste overlijdensrisico in het verkeer (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> plaats)
- Ongeveer 1 op 6 van de verkeersdoden is een gemotoriseerde tweewieler, vooral motorrijders
- Ongeveer 1 op 8 van de verkeersslachtoffers is een gemotoriseerde tweewieler
- Veel ernstige eenzijdige ongevallen: ongeveer de helft van de verkeersdoden onder de gemotoriseerde tweewielers komt voort uit een eenzijdig ongeval.
- Overdreven en onaangepaste snelheid komen frequent voor bij gemotoriseerde tweewielers, zij dat het minder frequent de ongevalsoorzaak is bij bromfietzers binnen de bebouwde kom.<sup>14</sup>

### 4. ONGEVALLEN MET ONERVAREN WEGGEBRUIKERS

- Duidelijk verband tussen ongevallen, leeftijd en ervaring, dus de doelgroep kinderen en jongeren komt hier sterk naar voor.
- Vooral opvallend bij beginnende fietsers (12-17 jaar), bromfietzers (16-17 jaar) en autobestuurders (18-24 jaar), in mindere mate bij jonge voetgangers (6-24 jaar).
- Jongeren maken vaak gebruik van 'actieve' transportmodi.
- De zelfstandige mobiliteit van kinderen en jongeren neemt wel af, met een impact op hun welbevinden, autonomie en vrijetijdsbesteding.

### 5. ONGEVALLEN MET SENIOREN

- Aantal senioren dat slachtoffer wordt in het verkeer blijft stijgen, evenals het bevolkingsaandeel.
- 1 op 3 verkeersdoden is 65+: oververtegenwoordiging senioren onder de verkeersdoden
- Aandeel hoger bij actieve weggebruikers: meer dan de helft van voetgangers en fietsers die omkomen in het verkeer is 65+
- Aandeel senioren onder de bevolking zal komende decennia blijven stijgen.

<sup>13</sup> Hoewel de speedpedelec wettelijk gezien een bromfiets betreft, wordt deze categorie opgenomen en besproken bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets. In het jaarrapport in bijlage 1 wordt wel het onderscheid gemaakt, zodat het aantal ongevallen en slachtoffers met speedpedelecs ook steeds zichtbaar is.

<sup>14</sup> Temmerman P., Roynard M. (2015). Snelheidsmeting motorrijders 2014 – Resultaten van de eerste gedragsmeting snelheid van motorrijders in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid / Sloomans, F. & Martensen, H., Paneels, A. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 11. Gemotoriseerde tweewielers. Brussel, België: Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. / De Ceunynck, T., Sloomans, F., & Daniels, S. (2017). Diepteanalyse van de karakteristieken van ernstige bromfietsongevallen binnen de bebouwde kom. Brussel, België: Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

## 6. ONGEVALLEN MET (LICHTE) VRACHTWAGENS<sup>15</sup>

- Ondanks een dalende trend, zijn vrachtwagens nog steeds betrokken bij 1 op 5 van de dodelijke ongevallen. De betrokkenheid van een vrachtwagen bij een ongeval vergroot dan ook de kans op ernstige gevolgen.
- Bijna 1 op 10 verkeersdoden valt in een ongeval met een lichte vrachtwagen<sup>16</sup>.
- Slechts zeer lichte daling van aantal ongevallen met lichte vrachtwagens de laatste jaren (-3% tussen 2017 en 2019).
- Meestal aanrijdingen met personenwagens en aanrijdingen met fietsers.

## 7. ONGEVALLEN ALS GEVOLG VAN RIJDEN ONDER INVLOED

- Belangrijke risicofactor in het verkeer – risico nog hoger bij gecombineerd gebruik alcohol en drugs of geneesmiddelen<sup>17</sup>
- 12% (1 op 8) van de gecontroleerde bestuurders bij een ongeval test positief op rijden onder invloed van alcohol.
- M.b.t. rijden onder invloed van alcohol is België bij de slechter presenterende landen in Europa. Belgen zijn meer dan andere Europeanen te tolerant voor drinken en rijden<sup>18</sup>:
- -33% van de Belgen geeft aan nog te rijden na het drinken van alcohol (vs 20,6% EU-gemiddelde)
- -3,1% van de Belgen vindt het voor zichzelf aanvaardbaar om nog te rijden na het drinken van meer dan de wettelijke limiet (vs 1,9% EU-gemiddelde)
- 1,7% van de gecontroleerde automobilisten in Vlaanderen was in 2018 onder invloed van alcohol, wat doorheen de verschillende edities relatief stabiel blijft<sup>19</sup> (gedragsmeting VIAS 2019)
- Vastgestelde inbreuken voor rijden onder invloed van alcohol door de politie blijven hoog.<sup>20</sup>
- Aantal vastgestelde inbreuken voor rijden onder invloed van drugs lag in 2019 bijna 24% hoger dan in 2018 (al is er ook een toename van het aantal afgenomen tests).<sup>20</sup>
- Het zelfgerapporteerd gedrag over het gebruik van drugs tijdens het rijden is met 6% zeer hoog (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021)
- Gerapporteerd gedrag bij 65+ers voor gebruik van medicatie tijdens het rijden, en dus mogelijke invloed op de rijgeschiktheid, is 1 op 10

<sup>15</sup> Lichte vrachtwagens = voor goederenvervoer bestemde voertuigen, voornamelijk bestelwagens, met een maximaal toegelaten massa van 3,5 ton.

<sup>16</sup> Voor goederenvervoer bestemde voertuigen, voornamelijk bestelwagens, met een max. toegelaten massa van 3,5 ton.

<sup>17</sup> Leblud, Meesmann, Houwing en Opendakker, 2019

<sup>18</sup> Acherman Stürmer, Meesmann en Berbatovci, 2019

<sup>19</sup> Brion, Meunier en Silverans, 2019

<sup>20</sup> Federale politie/DGR/DRI – BIPOL, 2021

## 8. ONGEVALLEN ALS GEVOLG VAN ONAANGEPASTE EN/OF OVERDREVEN SNELHEID

- Belangrijke risicofactor in het verkeer
- Overdreven snelheid ligt aan de basis van een derde van de dodelijke verkeersongevallen (internationaal onderzoek<sup>21</sup>). Het begrip “overdreven snelheid” evolueert eveneens met de evolutie van de geldende snelheidslimieten langs onze wegen (cfr. standaard snelheidsregime 70 km/u buiten de bebouwde kom en toenemend aantal zones 30 binnen de bebouwde kom).
- Snelheid beïnvloedt zowel de kans op een ongeval, als de ernst ervan. De spreiding van de snelheid van de voertuigen op een weg speelt ook een rol. Hoe minder de snelheden van de voertuigen van elkaar verschillen, hoe lager de kans op een ongeval.
- 2020 heeft aangetoond dat een daling van het verkeersvolume, sommige bestuurders aanzet tot sneller rijden.

## 9. ONGEVALLEN ALS GEVOLG VAN AFLEIDING

- Afleiding is een belangrijk probleem in het verkeer en kan ernstige gevolgen hebben
- Volgens internationaal onderzoek speelt afleiding een rol bij 5-25% van alle verkeersongevallen<sup>22</sup> en vormt afleiding één van de vijf belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen
- Aantal door de politie vastgestelde inbreuken voor GSM-gebruik achter het stuur daalt niet. In 2020 werden in Vlaanderen 62.645 verkeersinbreuken voor GSM-gebruik achter het stuur vastgesteld.<sup>23</sup>
- Uit zelfgerapporteerd gedrag blijkt dat verschillende vormen van afleiding zoals het instellen van het navigatiesysteem tijdens het rijden (20%), mails of berichten lezen achter het stuur (10%), niet-handenvrij bellen (8%) of een foto nemen tijdens het rijden (7%) vaak worden toegegeven (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021).
- Recent onderzoek wijst op de gevaren van HMI<sup>24</sup>/infotainment en meer specifiek het gebruik van aanraakschermen tijdens het rijden, wat tot sterk nadelige effecten voor de bestuurders kan leiden.<sup>25</sup>

Onderstaande figuur geeft nog even een overzicht van de prioritaire aandachtspunten samen met de eerder besproken kwaliteitsrandvoorwaarden.

<sup>21</sup> Bowie en Waltz, 1994; TRB, 1998; OECD, 2006; DaCoTA, 2012; Trotta, 2016

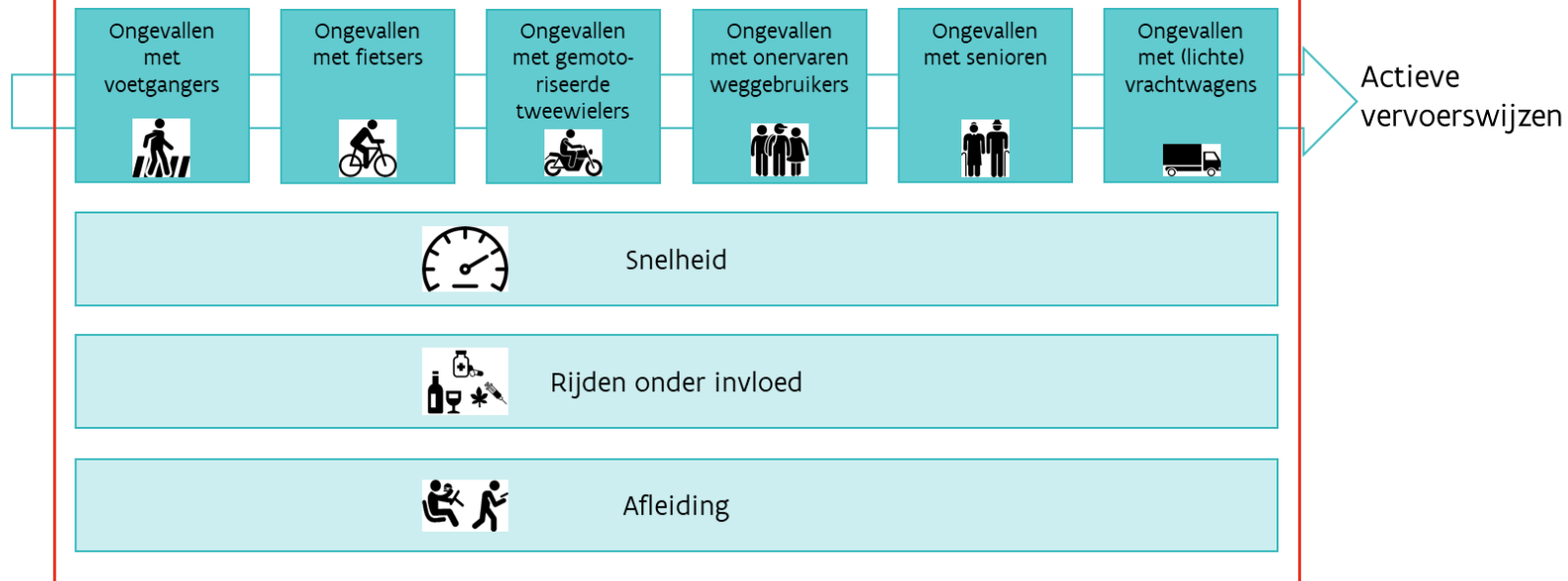
<sup>22</sup> WHO, 2011; DaCoTA, 2012; SWOV, 2013; Meesmann en Opdenakker, 2013

<sup>23</sup> Federale politie/DGR/DRI – BIPOL, 2021

<sup>24</sup> Human Machine Interface

<sup>25</sup> TRL, 2020

## Prioritaire aandachtspunten



## ONGEVALSPREVENTIE

### KWALITEITSRANDVOORWAARDEN (als onderdeel van een veilig verkeerssysteem):

- Veilige en goed onderhouden infrastructuur
- Kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende sensibilisering
- Duidelijke regelgeving
- Engagement: sterke partnerships met de verkeersveiligheidspartners en de actieve medewerking van alle weggebruikers
- Onderzoek, evaluatie en monitoring, geïntegreerd in het plan en de maatregelen
- Continue aandacht voor nieuwe vervoerswijzen & -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie
- Sterke en efficiënte handhavingsketen voor een kwalitatief handhavingsbeleid
- Maximaal rekening houden met het klassieke denkkader inzake duurzame mobiliteitsontwikkeling
- Subjectief (on)veiligheidsgevoel



# Maatregelen

---

In dit hoofdstuk wordt een specifiek maatregelenpakket voorgesteld, gericht op de eerder omschreven 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.

Naar aanleiding van de semestriële voortgangsrapportering 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.

Deze benadering maakt veilig gedrag vanzelfsprekend en gemakkelijk en tracht gevaarlijke gedragingen te beperken. De vraag wordt niet gesteld wie de fout gemaakt heeft, maar hoe het ongeval kon gebeuren. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor ontwerpers en beheerders van het systeem. Bij deze benadering minimaliseren we vergissingen bij de weggebruikers. Als er dan toch een ongeval gebeurt, wordt de ernst geminimaliseerd door de fysieke kwetsbaarheid van de mens centraal te stellen.

Concreet betekent dit dat we werk maken van veilige weggebruikers, veilige wegen, veilige voertuigen en veilige snelheden. Om dit te kunnen bereiken zijn de verschillende betrokken verkeersveiligheidspartners nodig om hiervan samen werk te kunnen maken.

De overkoepelende doelstelling is het “verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door middel van de **preventie van ongevallen** en ernstreductie”. Werken aan verkeersonveiligheid is werken aan de

preventie van ongevallen. Een verkeersongeval is geen toevallige gebeurtenis. Het is het resultaat van een samenloop van meerdere ongunstige factoren, die schade of letsel tot gevolg hebben.

Hoe meer ongevallen er kunnen voorkomen worden, des te minder maatregelen achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen plaatsvinden, wordt gestreefd naar een beperking van de schade (ernst van de ongevallen).

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.

#### **1. Er wordt meer ingezet op kwaliteitsvolle, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur**



We zetten in op een fietsinfrastructuur gekenmerkt door kwaliteit, comfort, herkenbaarheid en vergevingsgezindheid. We versterken onze inzet om te voorzien in voldoende brede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur die ruimte biedt aan diverse types van gebruikers (8-80-norm) aan verschillende snelheden en voor een potentieel stijgend aantal gebruikers. Daarnaast verbeteren we de herkenbaarheid van het wegverloop, de opvallendheid van (echt noodzakelijke) obstakels en specifieke knelpunten. We werken, waar mogelijk, aan kwalitatieve, effen en drempelvrije fietspaden, die goed afgeschermd zijn van het gemotoriseerd verkeer bij een hoger snelheidsregime, met de nodige aandacht voor doorlopende oversteekvoorzieningen. Verkeerslichtengeregelde kruispunten maken we maximaal conflictvrij (zie ook maatregel 3).

Zichtbaarheid blijft een belangrijk thema, met inbegrip van een goede verlichting van de infrastructuur. Het aanbrengen van kant- en middenmarkeringen ter verhoging van het contrast kan daarnaast ook de zichtbaarheid en dus de veiligheid helpen verbeteren. De beveiliging van de fietsoversteken met betrekking tot zichtafstanden dient verder uitgewerkt te worden.

We zorgen voor fietsroutes die goed op elkaar aansluiten om te komen tot een kwalitatief en veilig fietsrouten netwerk. We waken erover dat we de fietsstromen langs de meest veilige wegen sturen, hierbij

rekening houdend met de omrijfactor. Ook het potentieel van trage wegen<sup>26</sup> kan bij fiets- en voetgangersverplaatsingen nagegaan worden.

## 2. Gevaarlijke punten op de dynamische lijst worden sneller aangepakt



Sinds 2018 wordt gewerkt met een dynamische lijst van gevaarlijke punten en sinds 2019 wordt een verhogingsfactor van 1,7 toegepast voor alle voetgangers, fietsers en bromfietzers. Hiermee leggen we sterk de focus op het aanpakken van onveilige locaties voor de kwetsbare weggebruikers, en compenseren we de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Deze ad hoc aanpak van gevaarlijke punten & segmenten blijft van belang om lokale knelpunten weg te werken. We communiceren ook over de vastgestelde gevaarlijke punten op gemeentewegen naar de lokale besturen.

## 3. Conflictvrije & slimme lichtenregelingen krijgen absolute voorrang



We dringen het aantal mogelijke conflictsituaties ter hoogte van verkeerslichtengeregelde kruispunten verder terug. Daartoe versterken we de uitvoering van het “Actieplan Verkeerslichten”, en gaan we na hoe slimme verkeerslichten (zoals bijvoorbeeld intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI’s, als onderdeel van het Mobilidataprogramma) ons kunnen helpen om verkeersveiligheid én doorstroming beter te verzoenen. Het zorgen voor enerzijds voldoende tijd om over te steken versus het vermijden van roodlichtnegatie is hierbij een aandachtspunt.

Met het “Actieplan Verkeerslichten” wordt de veiligheid en de doorstroming op de kruispunten in het beheer van Vlaanderen bevorderd door de kruispunten uit te rusten met ‘slimmere’ verkeerslichten. Met het oog op het verhogen van de veiligheid, is het maximaal conflictvrij regelen opgenomen als één van de speerpunten in het actieplan. Verkeerslichtengeregelde kruispunten maken we dus maximaal conflictvrij.

## 4. De voetganger heeft recht op voldoende, kwalitatieve veilige en overzichtelijke voetgangersoversteekplaatsen



<sup>26</sup> Paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers. (<https://www.tragewegen.be/trage-wegen>)

We zetten in op een veilige voetgangersinfrastructuur om meer weggebruikers te stimuleren zich op een duurzame manier te verplaatsen. We hebben hierbij aandacht voor voetgangersnetwerken. De wegbeheerder voorziet (en onderhoudt) voldoende brede en comfortabele voetpaden op maat van de verschillende weggebruikers, van alle leeftijden (8 – 80 norm), met of zonder beperkingen. Deze zijn maximaal obstakelvrij en goed afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer, zodat we het subjectieve veiligheidsgevoel bij voetgangers verhogen.

Voldoende oversteekplaatsen op een doordachte en veilige locatie worden voorzien en onderhouden. We houden daarbij rekening met de aanwezigheid van verschillende weggebruikers van verschillende leeftijden (8 – 80 norm), met verschillende stapnelheden. Concreet verkorten we waar nodig de oversteekafstand en bewaken een goede zichtbaarheid ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Zo vermijden we maximaal parkeerplaatsen aangelegd in de 5m-zone voor een zebrapad (zeker in die gevallen waar het volgens de wet parkeervrij zou moeten blijven). We voorzien in duidelijke signalisatie die eenduidig en herkenbaar is, met hoog contrast. Op deze manier waarborgen we ook een veilige oversteekbaarheid voor blinden en slechtzienden. De beveiliging van de oversteken vereist verdere operationalisering. Aangezien nog te veel (ernstige) voetgangersongevallen gebeuren in het donker tijdens het oversteken van de weg is het van belang om de bestaande oversteekplaatsen goed zichtbaar in te richten, met een kwalitatieve verlichting. We nemen het goede voorbeeld en zorgen voor goed zichtbare en verlichte oversteekplaatsen langs de gewestwegen.

#### 5. Het aantal gevleugelde zebrapaden wordt uitgebreid



Er worden ook buiten de schoolomgevingen gevleugelde zebrapaden aangelegd. Met dit type zebrapaden vergroot het overzicht ter hoogte van de oversteekplaats, wat ook helpt om dodehoekongevallen te voorkomen. Aangezien ook een gunstig effect werd vastgesteld op 2x2-wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u, gaan we na in hoeverre, en in welke omstandigheden, dit in de praktijk kan worden uitgebreid. Reductie van het aantal rijstroken blijft wel de optimale verkeersveiligheidsoplossing.

#### 6. Er wordt gezorgd voor veilige schoolroutes en -omgevingen langs gewest- en gemeentewegen en de focus wordt bovendien verruimd naar woon-werk- en woon-vrijtijdsroutes



We beveiligen schoolomgevingen langs gewest- en gemeentewegen en maken de woon-schoolroutes langs gewest- en gemeentewegen veilig. In dit opzicht werken we ook de door de lokale besturen

aangegeven knelpunten op schoolroutes langs gewestwegen zo snel mogelijk weg. Voor schoolroutes op gewestwegen werd immers aan de lokale besturen gevraagd knelpunten in kaart te brengen. In veel gevallen vragen de lokale besturen om ingrepen rond fietsoversteekplaatsen, zebrapaden en verlichting. Op deze manier maken we het gehele woon-schooltraject veilig en laten we kinderen op een veilige manier als actieve weggebruiker naar school stappen of trappen. Om schoolomgevingen nog veiliger te maken, is het mogelijk om bepaalde voertuigen te beperken binnen tijdsvensters en een aangepaste omleidingsroute te voorzien (zie ook maatregel 9).

Aangezien ook voor het woon-werkverkeer en het woon-vrijtijdsverkeer de fiets vaak als vervoersmiddel gebruikt wordt, verruimen we ook de focus naar deze routes.

#### **7. Conflicten en risico's met voetgangers en fietsers worden in beeld gebracht en er is bijkomend aandacht voor het onveiligheidsgevoel bij deze weggebruikers**



We zetten sterker in op pro-actieve detectie van verkeersveiligheidsknelpunten en -risico's, zodat we meer en meer richting de preventie van ongevallen evolueren. Op deze manier willen we ook de veiligheid in stads- en dorpscentra verder verhogen voor de actieve weggebruiker. Zo wordt in het kader van de MIA-proeftuinen in een aantal testgemeenten geëxperimenteerd met nieuwe methodes en technieken om verkeersonveilige situaties in een vroeg stadium te detecteren op conflictniveau – voor er ongevallen gebeuren – in plaats van op ongevalsniveau. Ook het subjectieve onveiligheidsgevoel van de weggebruikers kan daarbij een rol spelen, om zo bijkomend zicht te krijgen op die plaatsen en trajecten die weggebruikers vermijden omdat ze er zich niet veilig voelen. Er wordt hierbij onder meer gebruik gemaakt van data science, drones, GPS, camera-observatie en sensortechnologie. Geanonimiseerde ANPR-data, die door de federale politie ter beschikking wordt gesteld, zal voor onderzoek kunnen aangewend worden.

Complementair bij deze aanpak maken we gebruik van de SAVE 2.0 methodiek om het lokaal verkeersveiligheidsbeleid te versterken op basis van kennis en ervaring uit lokale ongevalanalyses. De toepassing van de SAVE 2.0 methodiek zorgt voor een versterking van het probleembewustzijn en creëert inzichten in het samenspel van omgevings- en gedragsfactoren die tot het ongeval hebben geleid. We leggen de focus op ongevallen met actieve weggebruikers. Dit leidt vervolgens tot het uitwerken en omzetten van een plan van aanpak tot gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen. Met dit aanbod willen we lokale besturen ondersteunen.

## 8. De veiligheid bij wegenwerken wordt verhoogd



De voorbije jaren maakten opnieuw duidelijk dat wegenwerken (op autosnelwegen) te veel slachtoffers en levens eisen. Daarom moeten we nagaan hoe we ervoor kunnen zorgen dat de verkeersveiligheid ter hoogte van, en in de files voorafgaand aan wegenwerken, de verkeersveiligheid toeneemt. Afleiding is hierbij een specifiek aandachtspunt. In ieder geval zetten we nog sterker in op een tijdige, correcte en duidelijke communicatie (ook naar buitenlandse vrachtwagenbestuurders) en signalisatie bij wegenwerken en zorgen we voor een verhoogde handhaving ter hoogte van deze wegenwerken, op: snelheid, afleiding, tussenafstanden, en rij- en rusttijden. Waar mogelijk zetten we mobiele trajectcontrole in. We promoten bovendien het gebruik van *Adaptive Cruise Control* (ACC) en ontraden de traditionele (niet-adaptieve) cruise control. Bij werken aan de infrastructuur op de onderliggende gewest- en gemeentewegen zetten we consequent het STOP-principe voorop, met aangepaste signalisatie, aangepaste omleiding, veilige doorgang of alternatieve route voor voetgangers en fietsers.

## 9. Lokale besturen worden ondersteund bij het veilig leiden van verkeersstromen



We ondersteunen wegbeheerders door middel van richtlijnen inzake het veilig sturen van verkeersstromen zodat zwaar verkeer en sluipverkeer zoveel mogelijk vermeden wordt in woonkernen (maar ook in buitengebied<sup>27</sup>) en maximaal vermeden wordt op plaatsen en tijdstippen met veel kwetsbare weggebruikers. Dit geldt zeker voor doorgaand vrachtvervoer. Wegbeheerders kunnen onder meer inzetten op het voorkomen en sturen van gemotoriseerde verplaatsingen, inspelen op de reistijd van het verkeer en knippen in het netwerk om het verkeer onmogelijk te maken of te beperken tot bepaalde categorieën van voertuigen of tot bepaalde tijdsvensters. Bijkomende nuttige hulpmiddelen vormen uitbreiding van het werfcharter, vervanging van goederenvervoer in stads- en dorpscentra door duurzame vervoersmodi en verdere uitbouw en operationalisering van het vrachtroutenetwerk.

## 10. Er wordt gericht gesensibiliseerd inzake de verkeersveiligheidsskillers overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding



<sup>27</sup> deel van het gemeentelijk grondgebied dat buiten de bebouwde kom valt

We verhogen het bewustzijn over de gevaren van snelheid in het verkeer via informatiecampagnes voor de verschillende vervoerswijzen. Enerzijds algemeen naar alle weggebruikers, anderzijds specifiek naar de bestuurders van bestelwagens, motorrijders, bestuurders van speedpedelecs en elektrische fietsen en jonge bestuurders. We ondersteunen hierbij specifieke acties (zoals flitsmarathon). Aangezien fietsers, met de introductie van de elektrische fietsen en speedpedelecs, zich sneller doorheen het verkeer kunnen bewegen, willen we met doelgroepgerichte campagnes ook deze categorie weggebruikers responsabiliseren. We hebben hierbij niet alleen aandacht voor interacties tussen motorvoertuigen en actieve weggebruikers, maar ook voor interacties tussen (brom)fietsers en voetgangers onderling en interacties met specifieke voertuigen.

We verhogen ook verder het bewustzijn over de gevaren van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie bij het brede publiek (cfr. BOB-campagnes, campagne 'Groot Gelijk'), maar we richten ons hierbij ook op specifieke doelgroepen en kanalen. We maken werk van het extra onder de aandacht brengen van de gevaren van rijden onder invloed van medicatie door de medische sector (artsen, apothekers) en seniorenorganisaties sterker te betrekken, zodat ook zij mee kunnen inzetten op veiliger verkeer. Daarnaast zetten we ook in op de uitwerking van goede voorbeelden voor sensibilisering en responsabilisering in samenwerking met cafés en horeca (rijden onder invloed van alcohol) en festivals en clubs (rijden onder invloed van alcohol en drugs).

We zetten extra in op het verhogen van het bewustzijn rond de diverse vormen van afleiding in het verkeer via specifieke sensibiliseringscampagnes. Aangezien afleiding meer is dan smartphonegebruik alleen hebben we hierbij ook aandacht voor andere vormen van afleiding. Hierbij denken we eveneens aan het waarschuwen voor het potentieel gevaar van het gebruik van HMI<sup>28</sup>/aanraakschermen tijdens het rijden. Aangezien afleiding niet enkel een gedragsprobleem is bij automobilisten en vrachtwagenbestuurders, willen we ook de voetgangers en fietsers bewust maken van de gevaren van afleiding.

Daarnaast hebben we ook aandacht voor het probleem van vermoeidheid/slaperigheid achter het stuur. We stemmen de campagnekalender af met politie en justitie zodat de handhaving en sensibilisering elkaar kunnen versterken, en waken erover dat het gedrag in televisieprogramma's en media overeenstemt met de principes van de verkeersveiligheid. We waken daarnaast op een objectieve manier over de effectiviteit van deze campagnes.

#### **11. Er worden extra sensibiliseringsacties uitgewerkt voor de specifieke doelgroepen kinderen en jongeren, senioren, (lichte) vrachtwagens en landbouwvoertuigen**



Bij de doelgroepen kinderen en jongeren en senioren hebben we aandacht voor hoe ze kunnen omgaan met de gevaren onderweg waarbij we hun probleeminzicht en probleembewustzijn willen verhogen. We

<sup>28</sup> HMI: Human Machine Interface

sensibiliseren ook de andere weggebruikers om zich respectvol en hoffelijk te gedragen tegenover ouderen in het verkeer en aandacht te hebben voor kinderen en jongeren in het verkeer.

Bij de doelgroep (lichte) vrachtwagens hebben we specifieke aandacht voor een goede communicatie naar de buitenlandse vrachtwagenbestuurders, naast aandacht voor de thema's afleiding, voldoende afstand houden en vermoeidheid.

Bij de doelgroep landbouwvoertuigen ondersteunen we de sectororganisatie bij het sensibiliseren en informeren inzake de interacties van landbouwvoertuigen met actieve weggebruikers. We hebben aandacht voor de specifieke verkeersveiligheidsrisico's verbonden aan het gebruik van landbouwtractoren. De nadruk ligt hierbij op potentiële conflictsituaties met de actieve weggebruiker. We werken hiervoor doelgroepgerichte communicatie en educatie uit.

## 12. Er wordt ingezet op educatie inzake de verkeersveiligheidsskillers overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding



We zetten in op educatie inzake snelheid, waarbij we extra aandacht geven aan de jonge én beginnende bestuurders (o.a. via het verplichte terugkommoment). Anderzijds houden we de vinger aan de pols voor de andere doelgroepen door ook in het kader van levenslang leren aandacht te blijven geven aan het belang van aangepast snelheidsgedrag.

Binnen de rijopleiding en het daaraan gekoppelde terugkommoment blijven we aandacht schenken aan rijden onder invloed (alcohol, drugs én medicatie). Ook buiten de rijopleiding grijpen we opportuniteiten aan om doorgewinterde bestuurders bewust te maken van gevaren van alcohol, drugs en medicatie in het verkeer.

We leggen een extra accent op afleiding binnen verkeerseducatie op alle niveaus. Naar kinderen en jongeren toe maken we werk van een specifieke les over afleiding in het verkeer. Ook in de rijopleiding, het rijexamen en tijdens het terugkommoment willen we specifieke aandacht voor afleiding in het verkeer en dit voor alle vervoersmodi.

## 13. De kennis en vaardigheden en risicoperceptie bij specifieke doelgroepen wordt verhoogd



Kennis en vaardigheden op een hoog niveau houden, is een aandachtspunt voor alle weggebruikers een leven lang.



Educatie blijft in het bijzonder van belang bij de kwetsbare doelgroepen (kleuters, kinderen, jongeren, mindermobielen en slechtzienden) die zich vaak als voetganger of fietser in het verkeer begeven, en tussen 16 en 18 jaar eventueel ook als bromfietser of in een later stadium als automobilist. Dit belang geldt echter ook voor weggebruikers die op latere leeftijd voor de eerste maal of na lange tijd terug gebruik maken van een welbepaald vervoersmiddel, zoals bijvoorbeeld in het kader van woon-werkverplaatsingen.

#### 1. Senioren

We verhogen de vaardigheden om een elektrische fiets veilig en correct te gebruiken met specifieke opleidingen voor senioren. We hebben hierbij ook aandacht voor kennis van de verkeersregels en gedragsaspecten met de nadruk op risicobewustzijn.

We zetten volop in op probleembewustzijn, probleeminzicht en coping-strategieën bij senioren. We informeren en sensibiliseren senioren hoe zij veilig kunnen blijven deelnemen aan het verkeer. We verhogen hun kennis en vaardigheden met aandacht voor een realistische zelf-inschatting van de veranderde psychomotorische vaardigheden. Hiertoe organiseren we een vrijblijvend contactmoment waar senioren bijkomend informatie krijgen over de nieuwe verkeersregels en voertuigtechnologieën en waar via een praktijkopleiding dieper ingegaan kan worden hoe om te gaan met gewijzigde verkeerssituaties en welke strategieën kunnen helpen om veilig door het verkeer te gaan, met aandacht voor een verhoging van de zelf-effectiviteit en zelfvertrouwen van senioren.

#### 2. Bromfietzers

We werken voor jonge bromfietzers (16-18 jaar) aan educatie over veilig bromfietzen. Hiermee willen we de kennis en de toepassing van de verkeersregels verhogen, de vaardigheden verbeteren en het bewustzijn over de gevaren verbonden aan de verkeersdeelname verhogen.

#### 3. Voetgangers

We zorgen ervoor dat de verkeersregels en de benodigde vaardigheden met duidelijke focus op kijkgedrag om zich veilig als voetganger in het verkeer te bewegen, gekend zijn. Daarnaast versterken we in het educatieve aanbod de aandacht voor risicoperceptie (vb. gevaar van afleiding) en zetten we in op het bewustzijn over de eigen kwetsbaarheid (en verantwoordelijkheid). We hebben ook bijzondere aandacht voor zichtbaarheid in het verkeer. Ook in de rijopleiding is er aandacht voor risicoperceptie en schenken we hierbij bijzondere aandacht aan voetgangers en fietsers.

#### 4. Fietsers

Aangezien de fiets als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer in de lift zit, is het van belang om samen met bedrijven, als onderdeel van een verkeersveiligheidscultuur, aan opleiding en sensibilisering rond verkeersrisico's te doen (met aandacht voor verantwoord en veilig rijgedrag, de veiligheidsuitrusting en de keuze van een veilige woon-werkroute), het correct gebruik van de (elektrische) fiets of speedpedelec aan te leren en vaardigheidstraining te voorzien. Globaal zetten we sterker in op fietslessen voor

volwassenen. Een specifiek praktijkgericht en aangepast rijexamen voor de speedpedelec wordt tevens ingevoerd.

**14. De kennis van de verkeersregels bij alle weggebruikers wordt verhoogd via de verticale leerlijn**



Kennis van verkeersregels vraagt permanente aandacht. Dit geldt voor alle weggebruikers en in bijzonder voor de weggebruikers die overstappen naar nieuwe vervoerswijzen. Dit is zeker zo in het licht van de snelle wijzigingen in het straatbeeld (fietssnelwegen, fietsstraten, fietszones, nieuwe vervoerswijzen (vb. speedpedelec, elektrische step, bakfiets,...)) en de nieuwe vervoersontwikkelingen (vb. combimobiliteit, deelsystemen,...). Via de verticale leerlijn verhogen we dan ook de kennis bij alle leeftijdscategorieën en doelgroepen, aangezien we vaststellen dat de kennis bij vele weggebruikers nog onvoldoende aanwezig is.

**15. De rijopleiding categorie B wordt geëvalueerd en de resultaten worden gebruikt om inhoudelijk verbeteringen door te voeren**



De evaluatie van de rijopleiding categorie B zal gebruikt worden om de inhoud en de verschillende onderdelen van de rijopleiding en het theoretische en praktisch rijexamen verder te verbeteren in 2022.

**16. Er wordt een verruimd aanbod aan opleidingen, trainingen en sensibiliseringsacties voor motorrijders gecreëerd**



We zorgen voor een aanbod aan bijkomende opleidingen en trainingen voor motorrijders. De focus ligt hierbij op het verbeteren van de vaardigheden, en hebben hierbij ook aandacht voor het verbeteren van de kennis van het verkeersreglement en de technische staat van de motorfiets. Tegelijkertijd voeren we campagnes die aandacht hebben voor wederzijds begrip en respect en die inspelen op een verhoogde aandacht voor motorrijders.

### 17. De aandacht voor risicoperceptie bij motorrijders wordt verhoogd



Naar analogie van het terugkommoment voor beginnende autobestuurders verhogen we de aandacht voor risicoperceptie bij motorrijders (na positieve evaluatie in het kader van de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding categorie B). Via een specifieke training of via de voortgezette rijopleiding wordt beoogd de risicoperceptie verder te verbeteren en de risicoacceptatie te verminderen, zelfoverschatting tegen te gaan, het verkeersinzicht te bevorderen, en ervaringen uit te wisselen onder groepsgenoten in een lerende omgeving.

### 18. De aandacht voor (veiligheidsverhogende) voertuigtechnologieën in de rijopleiding en nascholing vakbekwaamheid (code 95) wordt verhoogd.



Vanaf 2022 worden in nieuwe voertuigtypes stapsgewijs extra veiligheidstechnologieën verplicht die de veiligheid van bestuurders, passagiers, voetgangers en fietsers moeten verhogen. Het is van belang dat bestuurders hiermee leren omgaan, om een maximaal verkeersveiligheidseffect te kunnen bereiken. Bovendien moeten bestuurders steeds beseffen dat deze voertuigtechnologieën hem/haar ondersteunen om de reisweg veilig af te leggen, maar (nog) niet de rijtaak volledig overnemen, waardoor aandacht voor de rijtaak ten allen tijde belangrijk blijft. Daarom hebben we de nodige aandacht hiervoor in de rijopleiding en nascholing vakbekwaamheid (code 95) enerzijds en zorgen we voor informatie en sensibilisering hieromtrent anderzijds.

### 19. Verkopers worden gesensibiliseerd en aangemoedigd om aan nieuwe gebruikers bij de aankoop van een voertuig de juiste informatie en richtlijnen mee te geven en te verwijzen naar opleidingen.



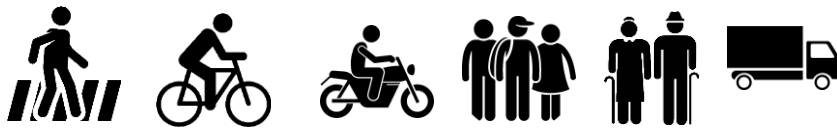
Het is van belang dat bij de aankoop van een nieuw voertuig door de verkoper correcte informatie wordt meegedeeld aan de gebruiker, zodat met kennis van zaken van het nieuwe voertuig gebruik gemaakt kan worden. Het kan dan gaan over hoe gebruik te maken van nieuwe voertuigtechnologieën (zoals ADAS), maar ook richtlijnen en/of vereisten gekoppeld aan bepaalde vervoersmiddelen, zoals bijvoorbeeld inzake het gebruik van elektrische steps, elektrische fietsen en speedpedelecs. Tegelijkertijd zorgen we ervoor dat ook extra informatie meegedeeld worden over opleidingen, om bijvoorbeeld veilig elektrisch te fietsen.

## 20. De kwaliteit van de nascholing vakbekwaamheid (code 95) wordt verhoogd



We analyseren de huidige inhoud van de nascholing vakbekwaamheid (opleiding code 95) en brengen op basis van die analyse verdere verbeteringen aan. Hierbij streven we naar een kwalitatieve opleiding die zo goed mogelijk afgestemd is op de dagelijkse behoeften en realiteit met het oog op verbetering van de verkeersveiligheid, waarbij ook voldoende rekening gehouden wordt met de voertuigaspecten en gedragsaspecten (vb. afleiding achter het stuur,...). We zoeken zoveel mogelijk naar een evenwicht van theorie- en praktijkopleiding, en bekijken ook de mogelijkheden die nieuwe elektronische leervormen ons kunnen bieden (cfr. Besluit Vlaamse Regering over e-learning in opmaak), zodat we kunnen evolueren naar een nascholing, waarbij leervormen elkaar kunnen aanvullen en versterken. Dit biedt ook mogelijkheden voor een meer permanente opvolging.

## 21. De dodehoekproblematiek wordt vanuit verschillende invalshoeken aangepakt



Allereerst onderwijzen we onze kinderen inzake de gevaren van en hoe om te gaan met de dode hoek via de leerlijn dode hoek. We leren kinderen om als voetganger en fietser een veilige plaats te kiezen in de buurt van een groot voertuig en rechtstreeks oogcontact te maken met een bestuurder. Daarnaast hebben we ook aandacht voor andere doelgroepen, met inbegrip van volwassenen en senioren. We werken samen met de transportsector. Via de nascholing vakbekwaamheid (code 95) bereiken we de professionele bestuurders. We hebben daarnaast ook aandacht voor andere types voertuigen dan vrachtwagens

Aangezien spiegelfastelplaatsen bijdragen tot correct afgestelde spiegels én dus een betere zichtbaarheid rond het voertuig promoten we het gebruik en de aanleg van spiegelfastelplaatsen aan de uitgang van vrachtwagenparkeerplaatsen en bedrijventerreinen. Het is immers de verantwoordelijkheid van elke vrachtwagenschauffeur én werkgever, werkzaam met vrachtvervoer, om met correct afgestelde spiegels de baan op te gaan. Vlaanderen wil de aanleg van spiegelfastelplaatsen aan de uitgang van bedrijventerreinen en vrachtwagenparkeerplaatsen verder promoten, zodat vrachtwagenbestuurders ten allen tijden hun spiegels correct kunnen afstellen vooraleer zij de baan op gaan.

We zetten ook sterker in op infrastructuur die dodehoekongevallen maximaal vermijdt en pakken bestaande en gekende onveilige situaties aan (vb. via conflictvrije lichtenregeling)(zie ook maatregel 3). Samen met de sector bekijken we waar op de meest efficiënte manier verkeersveiligheidswinsten geboekt kunnen worden.

## 22. Samen met de koerier- en bezorgbedrijven worden afspraken gemaakt rond verkeersveiligheid



Net zoals voor vrachtwagens gaan we in dialoog met de transportsector van koerier- en bezorgbedrijven die met bestelwagens actief zijn. Samen zetten we in op een gedegen kennis van en voldoende aandacht voor zichtbaarheid, afstand houden, slaperigheid, afleiding en ladingzekering. Daarnaast hebben we ook oog voor veilige bezorging via fiets en bromfietser. De mogelijkheid om specifieke laad- en losplaatsen in een stedelijke omgeving te voorzien, kan hierbij ook een piste zijn.

## 23. Er wordt gezorgd voor een maximaal veilig snelheidsregime rekening houdende met voetgangers en fietsers



Snelheid en vooral snelheids- en massaverschillen maken het verkeer onveilig. Daarom maken we, samen met de wegbeheerders, werk van het opmaken, uitrollen en opvolgen van een charter in zones waar de maximale snelheid 30 km/u bedraagt. Met dit charter willen we aan de gemeenten een kader aanbieden, zodat ze een afweging kunnen maken tussen de verblijfs- en verkeersfunctie en doordacht bepalen waar dergelijke zones gewenst en haalbaar zijn, om deze dan vervolgens als dusdanig in te richten. Een helder snelheidsbeleid met eenduidige, geloofwaardige snelheidsregimes blijft belangrijk. Hiertoe kan ook nog steeds gebruik gemaakt worden van andere mogelijkheden, zoals woonerven.

Waar nodig (verschillen in snelheid en/of massa) blijft het van belang om aandacht te hebben voor de scheiding van de verkeersstromen, zeker waar het de meest kwetsbare weggebruikers betreft. Waar ontvlechten niet meteen mogelijk is, maar wel wenselijk, kunnen lokale besturen snelheidsverlaging en andere quick wins invoeren of afdwingen, in overleg en samenspraak met de wegbeheerder.

## 24. Er wordt gezorgd voor leesbare, veilige en consistente snelheidsregimes



We zorgen er maximaal voor dat de infrastructuur past bij het geldende snelheidsregime en dat de snelheidslimiet duidelijk is voor alle weggebruikers (goed zichtbare borden, plaatsingsvoorwaarden,...). We passen op een dynamische manier de snelheidslimiet op filegevoelige wegsegmenten langs het hoofdwegennet aan.

**25. De technische keuring bij motorfietsen voor tweedehandsvoertuigen en motorfietsen na een ongeval wordt ingevoerd**



In overeenstemming met de Europese richtlijn 2014/45 voeren we vanaf 1 januari 2022 een technische keuring voor motorfietsen in bij tweedehandsvoertuigen of na een ongeval. We vullen deze maatregel aan met het organiseren van sensibiliseringscampagnes voor motorrijders, met bijzondere aandacht voor de goede staat van het voertuig.

**26. Er wordt toegezien op de kwaliteit van de infrastructuurprojecten voor de verkeersveiligheid**



Voor grote infrastructuurprojecten op het TEN-t netwerk bestaat er reeds een formele verkeersveiligheidstoets, in de vorm van verkeersveiligheidsaudits. Het toepassingsgebied zal worden uitgebreid tot alle hoofdwegen, overeenkomstig de Europese regelgeving. Daarnaast gaan we na hoe naar de toekomst toe ook verkeersveiligheidsaudits op het onderliggend wegennet realiseerbaar zijn, zodat dit zonder bijkomende administratieve vertragingen een meerwaarde voor de verkeersveiligheid kan betekenen. We testen en evalueren dit via een pilootproject of proeftuin.

We voeren kwaliteitscontroles, waarvan Vlaanderen werk maakte met de mobiliteitsconvenanten, opnieuw in (met specifieke aandacht voor kwaliteitsaudits op kruispunten, die ten volle rekening houden met de actieve weggebruiker).

**27. Lokale besturen worden gestimuleerd om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven.**



Om ten volle in te zetten op een duurzame mobiliteit en het aandeel actieve weggebruikers in het verkeer verder te doen stijgen, is het nodig om op een veilige manier voldoende plek te geven aan deze actieve weggebruikers. Dit willen we stimuleren en ondersteunen met het oog op het verder realiseren van een kwalitatieve voetgangers- en fietsinfrastructuur en aaneensluitende netwerken (cfr. toolbox duurzame mobiliteit, veilige schoolomgevingen en -routes,...).

**28. Het aantal controles en de handhavingssystemen voor overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en afleiding achter het stuur wordt verhoogd en geoptimaliseerd**



We optimaliseren de handhavingssystemen voor snelheid verder en ondersteunen een uniform controle- en bestraffingsbeleid, ook op lokaal niveau. We blijven met andere woorden inzetten op het doen navolgen van het gewenste snelheidsgedrag via verdere uitrol van trajectcontroles, waar nodig. Hierbij onderlijnen we het belang van het respecteren van de technische tolerantie marges en pleiten we voor een doordacht handhavingbeleid; controles op plaats en tijdstip wanneer het vereist is. We zetten ook het digitaliseringstraject van de snelheidscamera's verder. Onaangepaste en te hoge snelheden moeten we bij elke weggebruiker aanpakken. Hierbij vragen we ook bijzondere aandacht voor controles van speedpedelecs en bestelwagens.

We vragen aan de federale overheid de controles op rijden onder invloed van alcohol en drugs op te drijven, evenals op afleiding achter het stuur en dit dan ook expliciet mee te nemen in het eigen federale verkeersveiligheidsplan dat in opmaak is, alsook in de Kadernota Integrale Veiligheid.

Het is duidelijk dat er nog steeds te veel bestuurders onder invloed achter het stuur plaatsnemen of zich achter het stuur met andere activiteiten (GSM-gebruik en andere afleidende bezigheden) bezighouden. Gezien de problematiek hebben we er in Vlaanderen alle belang bij dat de controle- en pakkans aanzienlijk wordt verhoogd. De federale overheid startte recent met het testen van automatische handhavingssystemen om de controles op afleiding te automatiseren, waarmee de pakkans aanzienlijk zou worden verhoogd. Vanuit Vlaanderen volgen we deze evolutie van nabij op en ondersteunen waar mogelijk. Parallel aan de flitsmarathon willen we ook aandacht schenken aan de problematiek van afleiding via een jaarlijkse controledag, specifiek gericht naar gsm-gebruik achter het stuur. Dit in samenspraak met de betrokken partners politie en justitie.

**29. De handhaving bij (lichte) vrachtwagens wordt opgevoerd**



Gezien de impact van het niet respecteren van de technische eisen, ladingzekering, overlading en inhaalverbod op de weginfrastructuur én de verkeersveiligheid zetten we onze beschikbare capaciteit in op deze aandachtspunten bij de controle van bestelwagens en vrachtwagens. De inzet van gekwalificeerd personeel is immers een vereiste om de pakkans te verhogen en het gewenste verkeersveiligheidseffect te bereiken, aangezien deze controles niet geautomatiseerd kunnen verlopen. Daarom maken we hierbij maximaal gebruik van beschikbare hulpmiddelen (cfr. Weigh In Motion (WIM)). Ook de handhaving van

de tussenafstanden is een aandachtspunt naar aanleiding van de aanpassingen aan de regelgeving ter verhoging van de maximaal toegelaten massa (MTM) bij vrachtwagens naar 48 of 50 ton.

### 30. Er wordt gevraagd om te handhaven op incorrect gedrag van voetgangers en fietsers



Het handhaven van verkeersregels bij voetgangers en fietsers is niet evident en vergt veel capaciteit van de controlerende instanties. Niettegenstaande is het belangrijk om hier toch de nodige aandacht aan te schenken. Verkeersonveilig gedrag door fietsers kan immers veel leed teweegbrengen. De voornaamste pijnpunten betreffen het niet respecteren van de voorrangregels, roodlichtnegatie, het niet of onvoldoende gebruiken van verlichting, afleiding (smartphone), het rijden onder invloed en voor wat betreft de speedpedelecs het niet respecteren van de snelheidslimieten. Volledigheidshalve is het hierbij ook zo dat als een bepaalde vorm van incorrect gedrag veelvuldig voorkomt, dat er mogelijk een onderliggende verklaring is voor dit gedrag, en dat eventueel een aanpassing of verduidelijking van de infrastructuur nodig is.

Anderzijds is parallel ook aandacht nodig voor handhaving van het (foutieve) parkeergedrag van automobilisten en andere voertuigen op voet- en/of fietspad; gedrag dat de actieve weggebruiker dwingt om de rijbaan te gebruiken.

### 31. Er wordt gewerkt aan een uitbreiding van de regelgeving over ladingzekering voor vrachtverkeer naar kleinere bedrijfsvoertuigen en gevraagd aan Europa om ook andere geldende veiligheidsmaatregelen voor vrachtwagens uit te breiden naar bestelwagens



Ladingzekering is een onderschat probleem waar we meer aandacht voor willen vragen. Vlaanderen bekijkt de mogelijkheid om voertuigcategorie N1 mee op te nemen in artikel 45bis van het verkeersreglement om een correcte ladingzekering af te dwingen bij kleinere bedrijfsvoertuigen en hen te wijzen op het belang hiervan voor de verkeersveiligheid.

We vragen Europa om de geldende veiligheidsmaatregelen met betrekking tot vrachtwagens uit te breiden naar bestelwagens. Concreet betekent dit een uitbreiding voor wat betreft rij- en rusttijden, de geldende snelheidsbeperking en de verplichte nascholing.

### 32. Er wordt werk gemaakt van een echte verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven





Door concrete afspraken tussen werkgever en (professionele) bestuurders te maken over het gewenste verkeersgedrag (zoals respecteren van de geldende snelheidslimieten, niet gebruiken van de gsm achter het stuur en andere afleidende activiteiten, streven naar het behalen van de certificatie voor de ISO39001:2012 norm 'Road traffic safety management systems', ...) via preventie op het werk in het kader van specifiek veiligheidsbeleid wordt verder werk gemaakt van verkeersveiligheid op alle niveaus. We bieden in dit kader sensibiliseringsmateriaal aan.

### 33. Er wordt geïnvesteerd in gedragsondersteunende infrastructuur



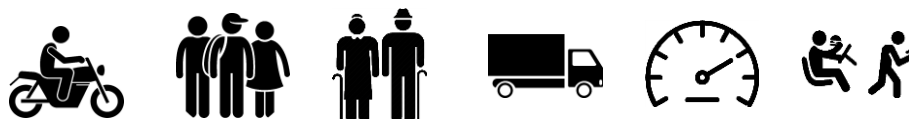
Langs de Europese en Vlaamse hoofdwegen, waar een hoge(re) snelheid geldt, gebruiken we ribbelmarkeringen op plaatsen waar het voor omwonenden voor geen bijkomende geluidshinder zorgt, als waarschuwingmiddel tegen afleiding en vermoeidheid.

### 34. Met behulp van innovatieve technologische hulpmiddelen wordt het gewenste gedrag gefaciliteerd



Technologie kan de mens helpen om het gewenste gedrag (zoals snelheid afgestemd op het snelheidsregime en weers-, weg- en verkeersomstandigheden, rijden zonder afgeleid te zijn, enz.), te stellen. In dit kader volgen we actief de resultaten op uit het Mobilidata-programma op vlak van innovatieve mobiliteitsoplossingen die de verkeersveiligheid verhogen en de impact van de introductie van bijkomende veiligheidsverhogende technologieën in nieuwe voertuigen. Hierbij hebben we ook aandacht voor eventuele ongewenste effecten. Als Vlaamse overheid proberen we met ons wagenpark hierbij ook een voorbeeldfunctie in te nemen.

### 35. Goed incidentmanagement vermindert kans op bijkomende incidenten



Het is van belang om na een incident (pech, ongeval, ladingverlies,...) op het wegennetwerk de weg snel weer vrij te kunnen maken, zodat de verkeersdoorstroming zich terug op een normale manier kan afwickelen. Op deze manier wordt de kans geminimaliseerd dat voertuigen op een stilstaande file, ten gevolge van een incident, inrijden en dus bijkomende incidenten genereren. Dit is zeker van belang

rekening houdend met de (voorzien) snelwegwerven. Met een goed incidentmanagement willen we de hinder en de kans op bijkomende ongevallen zo klein mogelijk maken.

### 36. Onderzoeksresultaten worden benut in concrete beleidsacties



Hieronder wordt een niet-limitatieve lijst weergegeven van onderzoeksonderwerpen, waarbij in eerste instantie gefocust wordt op de eigen bevoegdheden:

- We voeren diepteonderzoek uit naar eenzijdige fietsongevallen
- We doen onderzoek naar de veiligheid bij wegenwerken (met een focus op vrachtwagens in combinatie met afleiding)
- We doen onderzoek naar de effecten van de diverse types oversteekvoorzieningen voor voetgangers en nemen de geleerde lessen mee naar een aanpak van goede voorbeelden (hoe richten we deze veilig in?)
- We onderzoeken de effectiviteit van de (lichten)regelingen vierkant groen en rechtsaf vrij door rood
- We stimuleren onderzoek naar de huidige drugsproblematiek achter het stuur, om het probleem beter te begrijpen en zicht te krijgen op de nieuwe trends (bv. lachgas)
- We zorgen voor een beter beeld van de onderrapportering van ongevallen met actieve weggebruikers
- We onderzoeken de effectiviteit van de maatregelen ter beveiliging van schoolomgevingen: zijn schoolomgevingen effectief veiliger geworden? Wat is de impact van vaak voorkomende maatregelen?
- We doen onderzoek naar afleiding in het verkeer (smartphone + technologische dashboard-innovaties)
- We doen diepteonderzoek naar vrachtwagenongevallen
- We evalueren de effectiviteit van zones 30
- We doen diepteonderzoek naar dodelijke ongevallen en ongevallen met zwaargewonden.
- We voeren belevingsonderzoek uit rond mobiliteit bij jongeren met het project 'Jonge Wegweters'

### 37. Weggebruikers moeten op een vlotte manier onveilige verkeerssituaties kunnen melden en garanties krijgen over een performante aanpak van hun melding.

Het meldpunt wegen (meldpuntwegen.be) wordt kritisch geanalyseerd. We willen met het meldpunt zoveel mogelijk weggebruikers bereiken. De mogelijkheid wordt onderzocht of een app hiervoor handig kan zijn. Maar nog belangrijker dan de manier waarop de melding wordt gemaakt, is het behandelingsproces. Doorlooptijden moeten tot een minimum worden herleid.

#### Partners

*De Alliantie Veilig Onderweg rekt voor de realisatie van dit maatregelenpakket op de medewerking van een aantal partners. Tijdens de 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.*

## Kernprestatie-indicatoren (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. In onderstaande tabel worden deze opgelijst, samen met hun definitie.

TABEL 1 | Lijst van geformuleerde KPI op EU-niveau voor toepassing door de lidstaten

	KPI	Definitie
1.	Snelheid	% voertuigen dat niet sneller rijdt dan de snelheidslimiet
2.	Veiligheidsgordel	% voertuig-inzittenden dat de veiligheidsgordel of kinderbeveiligingssysteem correct gebruikt
3.	Beschermende uitrusting	% bestuurders van een motorfiets, bromfiets of fiets dat een helm draagt (% fietsers met helm (+ fluo))
4.	Alcohol	% bestuurders dat de wettelijke alcohollimiet niet overschrijdt
5.	Afleiding	% bestuurders dat rijdt zonder een mobiel toestel in de hand

6.	Voertuigveiligheid	% nieuwe personenvoertuigen met voldoende hoge EuroNCAP-score (vb. 4 sterren) (boven overeengekomen bepaalde drempel)
7.	Infrastructuur	% afgelegde afstand over een netwerk (wegen) met voldoende hoge veiligheidsscore (boven overeengekomen bepaalde drempel) <sup>29</sup>
8.	Nazorg	Verlopen tijd (minuten en seconden) tussen verwittiging hulpdiensten en aankomst van de hulpdiensten ter plaatse van het letselongeval

KPI 1 tot en met 5 omvatten in totaal 7 gedragsmetingen (snelheid, ROI alcohol, gebruik gordel en kinderbeveiligingsystemen, correct gebruik kinderbeveiligingsystemen, gemotoriseerde tweewielers: snelheid en helmduch, helmduch bij fietsers, afleiding), met als doel:

- het meten van de prevalentie van risicogedrag,
- bepalen van risicofactoren voor risicogedrag,
- monitoring van de evolutie van risicogedrag over de tijd.

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. De KPI's (opgesteld volgens het SMART-principe) 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 voortgangsrapportering.

<sup>29</sup> Richtsnoeren door de Europese Commissie zijn hiervoor in ontwikkeling

# Colofon

---

## COPYRIGHT

© 2021 - Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## OMSLAGFOTO

Jelle Vermeersch

## PUBLICATIEDATUM

Mei 2021

## UITGEVER

Alliantie Veilig Onderweg

Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

## OPMAAK RCA/URL

[www.rca.be](http://www.rca.be)

