Mobiliteitsbrief

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

nr 222 · oktober 2021

verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus
P 309279 Afgiftekantoor Gent

SHUTTERSTOCK

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen geeft richting aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid van 2021 tot 2025. In dat plan staat de actieve weggebruiker centraal en streeft Vlaanderen naar 0 doden en zwaargewonden in 2050.

In het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen staan de actieve weggebruikers voorop. "Door op voetgangers en fietsers te focussen, willen we snel minder verkeersslachtoffers. Tegen 2050 ambiëren we 0 doden en zwaargewonden", zegt minister Lydia Peeters. "Dat halen we alleen als alle stakeholders samenwerken."

'We focussen op actieve weggebruikers'

KABINET PEETERS

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: "Met de nieuwe bestuurlijke aanpak MIA maken we van verkeersveiligheid een prioriteit."

interview

Waarom was een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen nodig?

"Het vorige Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen liep van 2016 tot 2021, het was dus tijd voor een herziening. Bovendien was er nood aan een nieuw elan, gezien de stagnerende en zelfs stijgende cijfers van het aantal verkeersdoden."

Waarom focust het plan op de actieve weggebruiker?

"Ons mobiliteitsbeleid stimuleert duurzame mobiliteit en dit moet veilig kunnen gebeuren. Er vallen jammer genoeg nog steeds te veel slachtoffers bij de actieve weggebruikers. De verkeersveiligheidscijfers bij deze doelgroep evolueren ook minder goed. Daarom zetten we voetgangers en fietsers nu op de eerste plaats. Dat moet ons helpen om het aantal verkeersdoden opnieuw te doen dalen."

Welke resultaten wilt u bereiken?

"Mijn ambitie is duidelijk: Vlaanderen gaat, net als Europa, voor 0 doden en zwaargewonden (Vision Zero) tegen 2050. In het Verkeersveiligheidsplan stellen we ook tussentijdse doelen, want we willen liever vandaag dan morgen een verkeersveilig Vlaanderen. We ambiëren daarom een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers van 25% tegen 2025, van 50% tegen 2030 en geen voetgangers- en fietsdoden meer tegen 2040. Vanuit menselijk oogpunt moet het permanente en dagelijkse streefdoel echter altijd 0 zijn. Daarom stellen we ook in onze missie dat we het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers zo snel mogelijk tot 0 willen herleiden, dus wat mij betreft met onmiddellijke ingang."

Hoe is het plan tot stand gekomen?

"Het traject is voorbereid door open gesprekken via online verkeersveiligheidstafels met lokale besturen en politiezones. Vervolgens voerden we discussies met academici in de Taskforce Verkeersveiligheid. Tot slot is er ook een brede online bevraging over de ontwerptekst uitgestuurd naar allerlei actoren uit het middenveld en het brede beleidsveld van verkeersveiligheid en mobiliteit."

Waar past MIA binnen dit verhaal?

"Om de verkeersveiligheidscijfers op het juiste spoor te krijgen, kozen we voor een nieuwe bestuurlijke aanpak: MIA. MIA staat voor Mobiliteit Innovatief Aanpakken en focust op eenvoud, versnelde output, inspraak en een bottom-up benadering. De kernwoorden zijn samen, sneller en alert. Dit innovatieve denkproces heeft geleid tot een nieuwe governancestructuur en een nieuwe procesaanpak voor de realisatie van het verkeersveiligheidsplan, die uiteindelijk resulteerde in de 'Alliantie Veilig Onderweg'. Die alliantie wil 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."

Welke concrete acties zal u ondernemen?

"In dit Verkeersveiligheidsplan schuiven we 37 maatregelen naar voor. Een aantal speerpunten zijn (1) meer conflictvrije en slimme lichtenregelingen krijgen absolute voorrang, (2) er wordt gezorgd voor veilige schoolroutes en -omgevingen langs gewest- en gemeentewegen, (3) gevaarlijke punten op de dynamische lijst worden sneller aangepakt en (4) het aantal controles en de handhavingssystemen voor overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en afleiding achter het stuur worden verhoogd en geoptimaliseerd. Maar we kunnen dit niet alleen. De samenwerking binnen de Alliantie Veilig Onderweg is essentieel om de doelstellingen te halen."

Streefcijfers

Vlaanderen streeft naar 0 doden en zwaargewonden

Met het nieuwe Verkeersveiligheidsplan streeft Vlaanderen tegen 2050 naar 0 doden en zwaargewonden in het verkeer. Daarnaast stelt het plan tussentijdse doelen met streefcijfers voor de jaren 2025, 2030 en 2040.

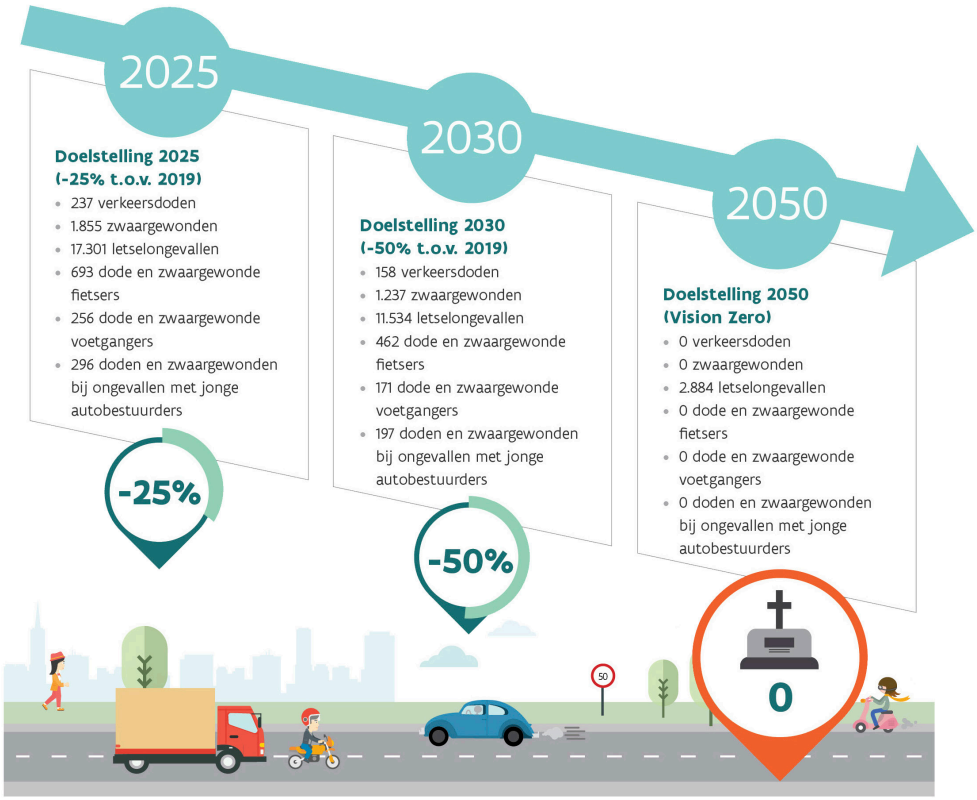
Om de evolutie in verkeersveiligheid te monitoren, gebruikt het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zes indicatoren met bijhorende streefcijfers:

1. aantal verkeersdoden;
2. aantal zwaargewonden;
3. aantal letselongevallen;
4. aantal dode en zwaargewonde voetgangers;
5. aantal dode en zwaargewonde fietsers;
6. aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders.

De drie laatste indicatoren zijn nieuw. De twee nieuwe streefcijfers voor de voetgangers en fietsers sluiten aan op het stimuleren van duurzame vervoersmodi en het STOP-principe (stappers en trappers). Omdat het aantal ongevallen van deze vervoerswijzen minder positief evolueert, wil Vlaanderen de cijfers voor deze indicatoren nadrukkelijker monitoren. Hetzelfde geldt voor ongevallen met jonge autobestuurders.

Kwart minder verkeersdoden tegen 2025, helft minder tegen 2030

Voor al deze indicatoren wil Vlaanderen zo snel mogelijk naar 0 doden en zwaargewonden. Ten laatste tegen 2050 moet de Vision Zero gerealiseerd worden. Om de evolutie goed te kunnen opvolgen, legt het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen ook tussentijdse streefcijfers vast. Voor 2025 is dat een vermindering van het aantal verkeersdoden met 25% en tegen 2030 met 50%. 2019 is het referentiejaar (het jaar 2020 was atypisch door de impact van de coronapandemie). Tegen 2040 ambieert de Vlaamse overheid dat er geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen. Deze ambitieuze dalingspercentages sluiten aan bij de Europese doelstellingen.



Procesaanpak

Nieuwe MIA-aanpak en de Alliantie Veilig Onderweg om verkeersveiligheid snel en efficiënt te verbeteren

MIA staat voor Mobiliteit Innovatief Aanpakken. Het is een bestuurlijke aanpak, die binnen een regelluw kader focust op eenvoud, versnelde output, inspraak en een bottom-up benadering. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is er een nieuwe samenwerkingsstructuur in het leven geroepen: Alliantie Veilig Onderweg.

Op 28 mei 2021 werd het MIA-besluit voor een tijdelijke, regelluwe experimenteerzone door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Dit maakt het mogelijk om in het Vlaams Gewest af te wijken van de bestaande regelgeving voor kleine infrastructuurwerken, om gevaarlijke punten op gewestwegen aan te pakken en het gebruik van de fiets te bevorderen. Zo worden doelstellingen sneller, samen en alert gerealiseerd. Daarnaast zijn er ook MIA-proeftuinen, gestructureerde testomgevingen waar verkeersonveilige punten en fietsinfrastructuur realisatiegericht worden aangepakt.

alliantie veilig onderweg

Samen met het innovatieve denkproces rond MIA is er ook een nieuwe governancestructuur en een nieuwe procesaanpak voor het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 – 2025 onder de naam 'Alliantie Veilig Onderweg'. De missie van deze alliantie is om het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers in Vlaanderen zo snel mogelijk te herleiden tot 0. De minister laat zich hiervoor bijstaan door een taskforce die bestaat uit wetenschappers, experten in mobiliteit en verkeersveiligheid en vertegenwoordigers van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). De regie van de beleidsvoering rond verkeersveiligheid ligt bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Via de provinciale verkeersveiligheidstafels blijven de lokale overheden en politiezones betrokken.

Meer info over MIA vind je op www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/mia-mobiliteit-innovatief-aanpakken.

Maatregelenpakket

37 maatregelen voor een veiliger verkeerssysteem

In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen worden concrete maatregelen voorgesteld om het verkeer veiliger te maken. Voetgangers en fietsers zijn daarin de rode draad. Ook onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding worden aangepakt. Een veiliger verkeerssysteem met een vergevingsgezind wegontwerp, ernstreductie en meer preventie moeten dit mogelijk maken.

Een probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen maakte duidelijk dat ongevallen met voetgangers, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, onervaren weggebruikers, senioren en vrachtwagens aandachtspunten zijn. Daarnaast bleken er nog drie probleemgebieden: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding. Samen zijn dit 9 prioritaire aandachtspunten waar het Verkeersveiligheidsplan speciale aandacht aan besteedt.

Preventie en ernstreductie

Om het aantal verkeersslachtoffers in deze prioritaire groepen te verminderen zet het Verkeersveiligheidsplan in op de preventie van ongevallen en ernstreductie. Hiervoor wil Vlaanderen een inherent veilig verkeerssysteem creëren volgens de 'safe system approach'. Dat systeem zorgt ervoor dat meer kwetsbare groepen, zoals kinderen, senioren en mensen met een beperking zich veilig kunnen verplaatsen. Het systeem minimaliseert vergissingen bij weggebruikers door een vergevingsgezind ontwerp en het lokt veiliger gedrag uit door een duidelijke verkeersomgeving. Hier is dus een belangrijke rol weggelegd voor de ontwerpers en beheerders van het systeem.

37 maatregelen

Vanuit het algemene principe 'safe system approach' en de 9 prioritaire aandachtspunten uit de probleemanalyse formuleert het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 37 concrete maatregelen. Om ze te realiseren is een goede samenwerking met alle partners binnen de Alliantie Veilig Onderweg onontbeerlijk.

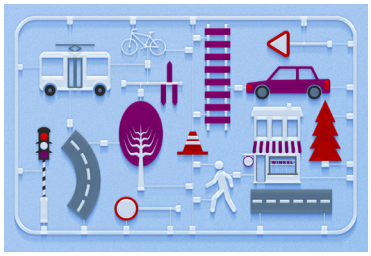
Lees meer
Meer info en een link naar het volledige Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vind je op www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025.

1	Er wordt gezorgd voor een zo veilig mogelijk snelheidsregime, rekening houdend met voetgangers en fietsers.	ACTIEVE WEGGEBRUIKERS
2	Er wordt meer ingezet op kwalitatieve, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur.	
3	De voetganger heeft recht op voldoende, kwalitatieve, veilige en overzichtelijke voetgangers oversteekplaatsen.	
4	Het aantal gevleugelde zebrapaden wordt uitgebreid.	
5	Conflictvrije & slimme lichtenregelingen krijgen absolute voorrang.	
6	Er wordt gezorgd voor veilige schoolroutes en -omgevingen langs gewest- en gemeentewegen. Daarnaast wordt de focus verruimd naar woon-werk- en woon-vrijetijdsroutes.	
7	Conflicten en risico's met voetgangers en fietsers worden in beeld gebracht. Er is ook aandacht voor het onveiligheidsgevoel van deze weggebruikers.	
8	Lokale besturen worden gestimuleerd om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven.	
9	Er wordt gevraagd om te handhaven op incorrect gedrag van voetgangers en fietsers.	
10	Er komt een uitgebreider aanbod van opleidingen, trainingen en sensibiliseringsacties voor motorrijders.	GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS
11	De aandacht voor risicoperceptie bij motorrijders wordt verhoogd.	
12	Er komt een technische keuring voor tweedehandsmotorfietsen en motorfietsen na een ongeval.	
13	Lokale besturen worden ondersteund bij het veilig leiden van verkeersstromen.	(LICHTE) VRACHTWAGENS
14	De dodehoekproblematiek wordt vanuit verschillende invalshoeken aangepakt.	
15	De kwaliteit van de nascholing vakbekwaamheid (code 95) wordt verhoogd.	
16	De handhaving bij (lichte) vrachtwagens wordt opgevoerd.	
17	Samen met de koerier- en bezorgbedrijven worden afspraken rond verkeersveiligheid gemaakt.	
18	De regelgeving over ladingzekering voor vrachtverkeer wordt uitgebreid naar kleinere bedrijfsvoertuigen. Er wordt ook gevraagd aan Europa om andere geldende veiligheidsmaatregelen voor vrachtwagens uit te breiden naar bestelwagens.	
19	De rijopleiding categorie B wordt geëvalueerd en de resultaten worden gebruikt om inhoudelijke verbeteringen door te voeren.	ONERVAREN WEGGEBRUIKERS
20	De aandacht voor (veiligheidsverhogende) voertuigtechnologieën in de rijopleiding en nascholing vakbekwaamheid (code 95) wordt verhoogd.	
21	Er wordt gericht gesensibiliseerd over de verkeersveiligheidskillers: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding.	SNELHEID, RIJDEN ONDER INVLOED EN AFLEIDING
22	Er wordt ingezet op educatie over de verkeersveiligheidskillers: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding.	
23	Het aantal controles van en de handhavingssystemen voor overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs en afleiding achter het stuur worden verhoogd en geoptimaliseerd.	
24	Er wordt werk gemaakt van een echte verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven.	
25	Er wordt geïnvesteerd in gedragsondersteunende infrastructuur.	
26	Met innovatieve technologische hulpmiddelen wordt het gewenste gedrag gefaciliteerd.	
27	Er wordt gezorgd voor leesbare, veilige en consistente snelheidsregimes.	GLOBAAL
28	Gevaarlijke punten op de dynamische lijst worden sneller aangepakt.	
29	De veiligheid bij wegenwerken wordt verhoogd.	
30	Er wordt toegezien op de kwaliteit van de infrastructuurprojecten voor de verkeersveiligheid.	
31	Er worden extra sensibiliseringsacties uitgewerkt voor specifieke doelgroepen: kinderen en jongeren, senioren, (lichte) vrachtwagens en landbouwvoertuigen.	
32	Verkopers worden gesensibiliseerd en aangemoedigd om aan nieuwe gebruikers de juiste informatie en richtlijnen mee te geven bij de aankoop van een voertuig en om te verwijzen naar opleidingen.	
33	De kennis en vaardigheden en de risicoperceptie bij specifieke doelgroepen worden verhoogd.	
34	De kennis van de verkeersregels wordt verhoogd bij alle weggebruikers via de verticale leerlijn.	
35	Goed incidentmanagement vermindert de kans op bijkomende incidenten.	
36	Onderzoeksresultaten worden gebruikt bij concrete beleidsacties.	
37	Weggebruikers moeten op een vlotte manier onveilige verkeerssituaties kunnen melden en garanties krijgen over een performante aanpak van hun melding.	

Vlaamse overheid sluit contract met uitbater Hoppincentrale

In het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid lanceerde de Vlaamse Regering in maart 2020 de overheidsopdracht voor de uitbating van de mobiliteitscentrale (nu: Hoppincentrale). Nadat een van de kandidaten tot twee maal toe een verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingediend had bij de Raad van State, werd deze vordering tot schorsing eind augustus verworpen. Met deze uitspraak kon de Vlaamse overheid het contract sluiten voor de uitbating van de centrale met het bedrijf Via. Via heeft ruime ervaring met het opzetten van mobiliteitssystemen in Europa en daarbuiten. Het bedrijf zal zowel de systemen achter de Hoppincentrale uitbouwen als op termijn de centrale zelf uitbaten. Nu Via concreet aan de slag kan gaan, is er een belangrijke stap gezet in de uitrol van basisbereikbaarheid. Minister Peeters is nu in overleg met alle betrokken stakeholders om een nieuwe datum voor de uitrol van basisbereikbaarheid vast te leggen.

Dag van de Mobiliteitsprofessional



Op vrijdag 22 oktober is het weer tijd voor de Dag van de Mobiliteitsprofessional. Dit jaar is iedereen te gast in het Lamot in Mechelen. Het nieuwe beleidsplan van de stad Mechelen, dat sterk wil inzetten op verdichting en open ruimte, is het centrale thema van deze leerrijke dag. Na een plenair deel kan je kiezen uit verschillende thema wandel- en fietstochten.

Info en inschrijvingen op dagvandemobiliteitsprofessional.be.

Vraag je subsidies aan voor toegankelijke haltes: 1,8 miljoen euro beschikbaar voor 2021

Het Masterplan Toegankelijkheid werd in november vorig jaar gelanceerd met als doel de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Lokale besturen zijn daarin een belangrijke partner. Alle Vlaamse steden en gemeenten kunnen in het kader van dat masterplan subsidies aanvragen en zo de haltes van het toekomstige kern- en aanvullend net toegankelijk maken. Meer dan 60 % van alle haltes ligt langs gemeentewegen. Om de toegankelijkheid van die haltes te verbeteren, kan elke stad of gemeente een subsidie van 5.000 euro ontvangen per halte die toegankelijk aangelegd wordt. Subsidies kunnen aangevraagd worden na de aanleg of herinrichting van een halte die toegankelijk is voor personen met een motorische of visuele beperking. Voor 2021 heeft de Vlaamse overheid in totaal 1,8 miljoen euro voorzien. Met dat bedrag kunnen 350 extra toegankelijke haltes geplaatst worden. Alleen haltes die langs gemeentewegen liggen, die de gemeenten zelf in beheer hebben en die bediend worden door het toekomstige kernnet of het aanvullend net, komen in aanmerking.

Meer info: www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/masterplan-toegankelijkheid. Voor vragen kan je mailen naar anne-marie.vanwesemael@mow.vlaanderen.be.

DE LIJN

Call for abstracts Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2022

Het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2022 vindt volgend jaar opnieuw fysiek plaats. Geen zin in fysieke ontmoetingen? Geen enkel probleem, er is ook een online event. VSV is op zoek naar kandidaten die het fysieke of digitale podium willen sieren of die de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2022 in de wacht willen slepen. Werk jij aan een verkeersveilige bebouwde kom? Doe je er onderzoek naar? Of ken je enkele mooie praktijkvoorbeelden? Laat het weten aan VSV en dien je voorstel in voor 17 oktober via www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/call-for-abstracts-en-verkeersveiligheidsprijs-beide/

Meer info: www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/.

Verkiezing Fietsgemeente/-stad 2022: stemmen kan nog tot 31 oktober

Van 20 september tot en met 31 oktober 2021 kan iedereen stemmen op zijn of haar favoriete fietsgemeente. Voor lokale besturen is dit de uitgelezen kans om rechtstreeks van de fietser te horen wat die vindt van het fietsbeleid. Roep iedereen op om de enquête in te vullen. Dat kan gemakkelijk met de communicatiemateriralen die je vindt op www.fietsgemeente.be. Vanaf 50 ingevulde enquêtes heb je voldoende stemmen om een uitgebreid fietsrapport te ontvangen en misschien wel genomineerd te geraken. De uiteindelijke winnaars worden bekendgemaakt op het Fietscongres eind mei 2022.

Meer info: www.fietsgemeente.be.

Agenda

oktober

14, 21, 28 Opstellen advies wegenwerken
15 Basisopleiding mobiliteitscoördinatoren (start)
16 Inspiratiedag 'Basisbereikbaarheid, publieke ruimte en nog veel meer' - Uitreiking GoeBezig-prijzen 2021
16-17 Dag van de Trage Weg
19 Inspiratiedag 'Een speelplaats met toekomst'
19 Deelfietsen in kleinere steden en gemeenten
22 Dag van de mobiliteitsprofessional
26 Basisprincipes verkeerskunde - herfst (start)

november

8 en 29 Minder borden, meer verkeersveiligheid
9 Verkeerstekens en signalisatieplannen
25 Opfrissing van de wegcode

december

2 Naar een nieuw ontwerp voor veilig verkeer
6 Sturen met een integraal parkeerbeleid (start)

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via https://mobielvlaanderen.be/overheden/mobiliteitsbrief/schrijf-je-in-voor-de-mobiliteitsbrief. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobiliteitsbrief.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Wolters Kluwer. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. **© 2021** Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.