

# Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW  
VSV over hun  
groepsvorming snelheid

04

IN DE KIJKER  
Zwijndrecht pakt  
sluipverkeer aan

06

#VCV2024  
De top drie

07

KORTJES  
Bedrijven maken  
kennis met emissievrije  
stadslogistiek

## Vlaams Congres

## Verkeersveiligheid 2024

### #VCV2024

Op 12 maart vond in Kortrijk  
het Vlaams Congres  
Verkeersveiligheid plaats.  
In dit nummer laten we  
enkele van de sprekers  
aan het woord.



Vlaanderen  
is mobiliteit &  
openbare werken

# Maximale snelheid, maximaal veilig

In de gerechtelijke arrondissementen Antwerpen, Turnhout en Mechelen kunnen zware snelheidsovertreders een groepsvorming snelheid volgen. Tijdens die cursus leren ze waarom er snelheidslimieten zijn en hoe ze hun gedrag kunnen aanpassen. Wij spraken met Roel De Klerk, projectverantwoordelijke leermaatregelen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).



Lokale besturen spelen een belangrijke rol in het helpen respecteren van de snelheidslimieten. Op het terrein zelf én met sensibilisering en communicatie.”

Roel De Klerk, projectverantwoordelijke leermaatregelen  
Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)

## Voor wie is de groepsvorming bedoeld?

“Voor iedereen die een zware snelheidsovertreding begaat. Dat betekent meer dan 30 km/u te snel in de bebouwde kom rijden of meer dan 40 km/u erbuiten. In de periode tussen de dagvaarding en de zitting van de politierechtbank krijgen de overtreeders een uitnodiging van het parket om onze groepsvorming te volgen, al is dat geen verplichting. De politierechter kan er rekening mee houden in het vonnis als de overtreder een vorming volgde. Dat kan in de vorm van een strafvermindering of een lagere boete. Maar zeker is dat niet. Dat staat ook duidelijk in de uitnodiging.

Onze cursus bestaat ongeveer twee jaar. Deelnemers moeten de cursus helemaal zelf betalen. Voorlopig werken we samen met de gerechtelijke arrondissementen Antwerpen, Mechelen en Turnhout. We merken veel interesse. We geven de opleiding elke week, altijd voor twaalf personen.”

## Hoe ziet de cursus er uit?

“Het is best intensief. De groepsvorming duurt zestien uur, verspreid over drie dagen. De eerste dag krijgt iedereen wat theorie. We leggen uit waarom de snelheidslimiet bestaat en proberen te achterhalen waarom iemand te snel rijdt. De tweede dag is een praktijkdag. Dan stappen de deelnemers zelf de wagen in. We werken vooral aan risicoperceptie. In de wagen merken de deelnemers al snel welke risico's te snel rijden met zich meebrengt. Afsluiten doen we op de derde dag met een evaluatiemoment. De deelnemers koppelen terug over wat ze hebben geleerd en geven concreet aan hoe ze hun gedrag willen veranderen.”



## Wat leert de cursus jullie over snelheids-overtreders? Waarom rijden ze te snel?

“Er zijn een aantal zogenaamde gedragsbepalers, psychologische oorzaken, die aan de basis liggen van de keuze om te snel te rijden. Zo zien we nog altijd dat niet iedereen het belang van de snelheidslimiet inziet. Sommige mensen denken dat er weinig risico's verbonden zijn aan te snel rijden. Anderen geloven dat de limieten er zijn om boetes te kunnen uitschrijven en zo geld in het laadje te brengen, niet om de veiligheid te verzekeren. Sommigen geloven echt dat ze prima in staat zijn om zelf de juiste snelheid in te schatten. Snel rijden heeft ook te maken met zelfbeeld. Veel deelnemers vinden zichzelf uitstekende bestuurders die meer risico's mogen nemen dan anderen. Maar dat klopt natuurlijk niet.”

## Hoe kunnen lokale besturen helpen om duidelijk te maken wat de snelheidslimiet is?

“Overdreven en onaangepaste snelheid zijn de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Te snel rijden veroorzaakt bovendien maar liefst 30% van alle dodelijke ongevallen. Lokale besturen spelen vooral een rol in het helpen respecteren van de snelheidslimieten. Ten eerste op het terrein zelf. De manier waarop straten zijn ingericht, bepaalt mee hoe snel mensen rijden. Denk maar aan de inrichting van een zone 30, poorteffecten bij het binnenrijden van de bebouwde kom... Ten tweede hebben lokale besturen een rol op het vlak van sensibilisering en communicatie. Het is heel belangrijk dat we met z'n allen communiceren waarom de snelheidslimieten zijn wat ze zijn. Ze zijn er om te zorgen voor veilig verkeer voor jong en oud, niet om mensen te pesten of om geld op te brengen.”

# Participatie als antwoord tegen sluipverkeer

Zwijndrecht kreunde jarenlang onder sluipverkeer. Dagelijks zochten honderden auto's zich een weg door de gemeente, via smalle landbouwwegen en dichtbevolkte wijken. Tot het gemeentebestuur na een intensief traject van meer dan 5 jaar de oplossing vond. Mobiliteitsambtenaar Peter Raats blikt tevreden terug.



Peter Raats

## PROBLEEM

**“Meer dan 400 voertuigen per uur op landbouwwegen”**

Zwijndrecht ligt in de ‘drietand’ van de E17, N70 en E34. De gemeente had jarenlang te kampen met sluipverkeer dat de files naar Antwerpen wilde vermijden. **In plaats van aan te schuiven op de snelweg, kozen bestuurders voor binnenwegen langs woonwijken en landbouwwegen.** Gevolg: enorme verkeersdrukke op wegen die daar helemaal niet op voorzien zijn. Peter Raats: “Vooraf in de wijk ten noorden van de N70 liep het uit de hand. Op smalle landbouwwegen telden we meer dan 400 voertuigen per uur en zagen we snelheden tot wel 90 km/u. De lokale bevolking schreeuwde om een oplossing.”



## AANPAK

**“Een persoonlijke babbel werkt”**

In het verleden plaatste de gemeente al een knip in één van de woonwijken. Maar die kon op weinig bijval rekenen van de inwoners. Dat was hét signaal om het probleem grondig en integraal aan te pakken. **Eind 2017 betekende het de start van een intensief studie- en participatietraject.** Samen met de inwoners werd nagedacht over een wijkcirculatieplan dat het sluipverkeer voor eens en voor altijd moest weren. Peter Raats: “Eerst ben ik met verschillende landbouwers en geëngageerde bewoners persoonlijk gaan praten. Dat heeft heel veel tijd gekost, maar het heeft gewerkt. Zo hadden we meteen zicht op wat er echt leefde in de wijk. En een persoonlijke babbel zorgde meteen voor draagvlak en vertrouwen.”



Een primeur in Zwijndrecht: deze betonnen rijbaankussens met ingewerkt logo van de zone 30.

## PLAN

**“Na de presentatie zag ik alleen maar tevreden gezichten”**

Tal van gesprekken, overlegmomenten met partners, studies en werksessies later, lag er een goedgekeurd wijkcirculatieplan op tafel. **Geen ingewikkelde waslijst aan veranderingen, maar een beperkte set goed doordachte maatregelen.** Hoe minder maatregelen, hoe leesbaarder het geheel en hoe groter het draagvlak. Zo werd het volledige gebied een zone 30, op uitdrukkelijke vraag van de inwoners. Peter Raats: “Uiteindelijk stelden we het plan voor op een infosessie met meer dan 165 aanwezigen. De sfeer zat goed en het plan kon op veel bijval rekenen. Na afloop van de presentatie kwam het bewonerscomité, dat eerder hevig had geprotesteerd tegen de knip, het bestuur uitdrukkelijk bedanken. Het bewees dat onze aanpak had gewerkt.”

## RESULTAAT

**“85% minder voertuigen”**

Maar wat leverde dat plan op in de praktijk? **Na de stapsgewijze invoering van de maatregelen nam het sluipverkeer in de wijken rond de N70 drastisch af.** Peter Raats: “Niet alleen de reacties van de inwoners waren heel positief, ook de cijfers gingen de goede richting uit. In de Stenenkruisstraat, waar vroeger honderden auto's per uur passeerden, daalde de passage met maar liefst 85%. Het is er nu veel veiliger voor fietsers en ook de landbouwers kunnen opnieuw vlot tot aan hun erf geraken.”

# De top drie

Wat hebben de provincie Antwerpen, Fietsberaad Vlaanderen en de gemeente Lubbeek met elkaar gemeen? Alle drie waren ze in de running voor de Verkeersveiligheidsprijs 2024. We zetten de genomineerden nog eens in de schijnwerpers.

## Provincie Antwerpen: Het traject Verkeersveilige Gemeente

De provincie Antwerpen streeft naar een betere verkeersveiligheid met een gezamenlijke en integrale aanpak. Samen met de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen, de Federale Diensten van de Gouverneur en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde werkte de provincie daarom het traject Verkeersveilige Gemeente uit. Met dat traject **begeleidt de provincie steden, gemeenten en politiezones bij de opmaak van een eigen geïntegreerd verkeersveiligheidsactieplan en ondersteunt ze hen bij de implementatie ervan.** De ruggengraat van het actieplan bestaat uit de vijf pijlers van verkeersveiligheid: beleid en organisatie, educatie en communicatie, infrastructuur, handhaving en evaluatie en monitoring.

## Fietsberaad Vlaanderen: Fix the mix! Overall!

Ongevallen met fietsers vinden vaak plaats in gemengd verkeer, waar geen aparte fietspaden zijn. Maar lokale wegen kunnen onmogelijk allemaal met fietspaden worden uitgerust. Fietsberaad Vlaanderen bracht wegbeheerders, beleidsadviseurs, studiebureaus en belangenorganisaties samen om **heldere richtlijnen** op te stellen **rond veilig fietsen in gemengd verkeer**. Het resultaat is het afwegingskader 'Fix the Mix! Overall!'. Dat geeft wegbeheerders gezamenlijke handvaten om te bepalen waar fietspaden wel absoluut nodig zijn en hoe ze de veiligheid voor fietsers kunnen verhogen als de aanleg van een fietspad geen optie is.

## Lubbeek: Digital twin

De gemeente Lubbeek plant de komende jaren heel wat ingrijpende wegenwerken. **Om een zicht te krijgen op de impact van de werken op de doorstroming en veiligheid van het verkeer**, laat de gemeente met zeven partners een digital twin bouwen, een digitale kopie van de hele gemeente. Zo weet de gemeente bijvoorbeeld hoeveel auto's of fietsers er op een bepaald uur door een straat rijden en welke hinder wegenwerken zouden veroorzaken. Met die kennis kan ze vervolgens maatregelen opstellen om de verkeersveiligheid op een bepaalde plek te verhogen. Lubbeek bewijst met het project dat ook kleine gemeenten slimme technologie kunnen inzetten voor veiligere en duurzamere mobiliteit.



### En de winnaar is...

Bij de bekendmaking van de winnaar lag deze Mobiliteitsbrief al bij de drukker. Wil je weten welk van deze knappe projecten de Verkeersveiligheidsprijs 2024 mee naar huis nam? Surf naar [vlaamscongresverkeersveiligheid.be/vvp24](https://vlaamscongresverkeersveiligheid.be/vvp24).

## Mechelse en Gentse bedrijven maken kennis met emissievrije stadslogistiek

Gent en Mechelen zetten een jaar lang hun ideeën rond emissievrije stadslogistiek om in de praktijk. **Beide steden zullen een waaier aan voertuigen, zoals cargobikes, elektrische bestelwagens en gekoelde vrachtwagens ter beschikking stellen van bedrijven die leveren in de stad.** De pilootprojecten maken deel uit van het project 'Emissievrije stedelijke distributie'. De Vlaamse overheid wil daarmee vanaf 2025 grote stappen zetten naar meer duurzame stedelijke logistiek en vervuilende vracht- en bestelwagens voorgoed uit de stad weren.

[vlaanderen.be/proefprojecten-emissievrije-stadslogistiek](https://vlaanderen.be/proefprojecten-emissievrije-stadslogistiek)

## Afwegingskader 'Snelheid op gewestwegen' gepubliceerd

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft het afwegingskader 'Snelheid op gewestwegen' gepubliceerd. Dat afwegingskader is richtinggevend en is de basis voor **het bepalen van de maximale snelheidslimiet op wegen binnen en buiten de bebouwde kom.** Het afwegingskader vertrekt altijd vanuit de ruimtelijke context met extra aandacht voor de veiligheid van alle weggebruikers.

[wegenverkeer.be/zakelijk/documenten](https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten)

## Conflicten op verkeerslichtengeregelde kruispunten stelselmatig afgebouwd

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werkt stelselmatig conflicten weg op kruispunten met verkeerslichten. **Vandaag is 93% van alle 1739 kruispunten met verkeerslichten beheerd door AWV volledig of gedeeltelijk conflictvrij en/of voorzien van veiligheidsverhogende maatregelen.** Met het Vlaams Actieplan Verkeerslichten werkt AWV elk jaar conflicten weg op minstens 125 verkeerslichtengeregelde kruispunten in Vlaanderen. Dat is gemiddeld één kruispunt om de drie dagen.

[wegenverkeer.be/actieplan-verkeerslichten](https://wegenverkeer.be/actieplan-verkeerslichten)

## Vlaamse Ardennen stelt regionaal mobiliteitsplan vast

In februari stelde de vervoerregio Vlaamse Ardennen **als twaalfde van de in totaal 15 vervoerregio's haar regionaal mobiliteitsplan (RMP) definitief vast.** Dat plan zet de mobiliteitsstrategie uit voor de komende decennia in de vervoerregio en past binnen Hoppin, de Vlaamse visie op mobiliteit. In de overige 3 vervoerregio's worden de vaststellingen in de loop van dit voorjaar verwacht. Zowel Vlaamse, regionale als lokale actoren zullen een cruciale rol spelen in de uitwerking van de concrete acties uit de regionale mobiliteitsplannen.

[vlaanderen.be/vervoerregios](https://vlaanderen.be/vervoerregios)

## Agenda

### 16 april

Opleiding: Update van de wegcode

### 19 april

Lerend netwerk: Charter werftransport

### 19 april

Opleiding: Datagerichte verkeershandhaving

### 22 april

Bezoek aan het Vlaams Verkeerscentrum

### 22 april

Inspiratiedag Duurzame Mobiliteit

### 24 april

Congres: Publieke Ruimte

### 26 april

Opleiding: De basisprincipes van de verkeerskunde

### 30 april

Webinar: Aan de slag met het afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen

### 2 mei

Meerdaagse opleiding: Het opstellen van advies bij wegenwerken en evenementen

Bekijk de agenda op [mobiliteitsbrief.be/agenda](https://mobiliteitsbrief.be/agenda).



© VRT - Roel Welling

## Laat je toekomst niet stelen door je gsm

Dat is de slagzin van 'Het beste moet nog komen', een, opvallende bewustmakings-campagne van VRT en Pommeliën Thijs. Het doel van de campagne, opgezet samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, is om **iedereen bewust te maken van het gevaar van afleiding in het verkeer**. Voor de gelegenheid schreef Pommeliën Thijs een aangrijpend nummer en speelt ze de hoofdrol in een bekljvende videoclip. In een special op VRT MAX gaat ze bovendien in gesprek met jongeren over verkeersveiligheid.



Meer info op [vlaanderen.be/het-beste-moet-nog-komen](https://vlaanderen.be/het-beste-moet-nog-komen).

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:** Connect Communicatie. **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. © 2024 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

