

# Mobiliteitsbrief

**02**

INTERVIEW

**Samen werken aan  
veiligere punten**

**04**

IN DE KIJKER

**Twee gevaarlijke  
punten aangepakt**

**06**

ACHTERGROND

**Het effect  
van de lijst**

**07**

KORTJES

**Dag van  
de Fietshelm**



**Gevaarlijke  
punten**



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken



# Samen werken aan **veiligere punten**

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) publiceren sinds 2018 elk jaar een dynamische lijst met gevaarlijke punten. Daarmee willen ze gevaarlijke kruispunten en wegen sneller en efficiënter aanpakken. Wij spraken erover met Liessa Iliens, directeur verkeersveiligheid en weguitrusting bij AWV in Vlaams-Brabant, en Pascal Lammar, beleidsmedewerker verkeersveiligheid bij DMOW.



Pascal Lammar (DMOW) en Liessa Iliens (AWV)

## Wat is de dynamische lijst met gevaarlijke punten?

**Pascal Lammar:** “Op de dynamische lijst met gevaarlijke punten staan kruispunten en korte wegsegmenten langs gewestwegen waarvan we objectief bepaald hebben dat ze onveilig zijn. We doen dat op basis van de berekende slachtofferernst die we afleiden uit de ongevallendata. We gebruiken altijd de data van de afgelopen drie jaar, daarom is het een dynamische lijst. Het voordeel van die manier van werken, is dat we de punten veel sneller kunnen aanpakken en beter zicht houden op de actuele situatie.”

“Ongevallen met kwetsbare weggebruikers tellen we op een andere manier. We gebruiken een verhogingsfactor voor ongevallen met voetgangers, fietsers of bromfietzers. Kwetsbare weggebruikers wegen dus zwaarder door in de berekening. Zo kunnen we die locaties gerichter aanpakken. We merken ook dat ongevallen tussen kwetsbare weggebruikers onderling niet altijd geregistreerd worden in de officiële ongevallencijfers. Met de verhogingsfactor kunnen we dat compenseren.”

## Wat gebeurt er als een punt op de lijst staat?

**Liessa Iliens:** “Voor elk punt op de lijst analyseren we alle beschikbare data. Alle ongevallen, de infrastructuur op de locatie, eventuele tellingen ... Indien nodig vragen we extra informatie over de ongevallen op bij de politiediensten. We brengen de hele situatie in kaart en bekijken of we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren met infrastructurele maatregelen. Staat er al een ingreep gepland? Kunnen we de situatie verbeteren met een quick win? Of is er toch een grote ingreep of herinrichting nodig? Die analyse maken we voor alle punten op de lijst.”

## Hoe bepalen jullie welk punt wanneer wordt aangepakt?

**Liessa Iliens:** “Dat is een ingewikkelde planning. Heel wat partners en partijen hebben er een impact op. We kunnen natuurlijk niet zomaar meteen ergens een schop in de grond steken. Elk jaar opnieuw moeten we die puzzel leggen en zo efficiënt mogelijk vooruitplannen.”

“Natuurlijk is het ook niet zo dat we alleen actie ondernemen voor punten die op de lijst staan. Lokale besturen kunnen ook altijd mogelijk onveilige locaties aan ons melden. Dan gaan we daarover in dialoog en kijken we samen welke acties mogelijk zijn.”

## Hoe ziet de lijst er vandaag uit?

**Pascal Lammar:** “Er komen elk jaar nieuwe punten bij, maar er verdwijnen er meer. Soms verdwijnen punten van de lijst, maar duiken ze later weer op. Dan is het probleem niet helemaal opgelost of is de verkeerssituatie veranderd. Gelukkig zien we een dalende trend in het aantal punten op de lijst. We werken er meer weg dan dat er punten bijkomen. Al moeten we ook zeggen dat het coronajaar 2020, waarin er minder verplaatsingen gebeurden, vanaf volgend jaar niet meer meetelt. We hopen natuurlijk dat de daling zich ook daarna blijft verderzetten. En ook de zogenaamde historische lijst is ondertussen helemaal weggewerkt. Op die lijst uit 2002 stonden ooit 800 punten, nu zijn ze allemaal aangepakt of staat er een ingreep gepland.”

## Zo berekenen we de lijst met gevaarlijke punten

De lijst met gevaarlijke punten wordt samengesteld op basis van de ongevallendata van de afgelopen drie jaar.

- Elk lichtgewond slachtoffer telt voor **1 punt**.
- Elk zwaargewond slachtoffer telt voor **3 punten**.
- Elk dodelijk slachtoffer telt voor **5 punten**.
- Voor kwetsbare weggebruikers als voetgangers, fietsers en bromfietzers gebruiken we een **verhogingsfactor van 1,7**.

Als de totaalscore **hoger is dan 15**, komt de locatie op de lijst terecht.



Meer weten over gevaarlijke punten? Kijk op [vlaanderen.be/gevaarlijke-punten](https://vlaanderen.be/gevaarlijke-punten).



# Twee gevaarlijke punten aangepakt

Een structurele aanpak maakt het verschil. Deze twee Vlaams-Brabantse punten stonden op de lijst met gevaarlijke punten. Na een grondige analyse en dito aanpak werd de situatie er veel veiliger.

## Kruispunt N211 en Linthoutstraat, Merchtem

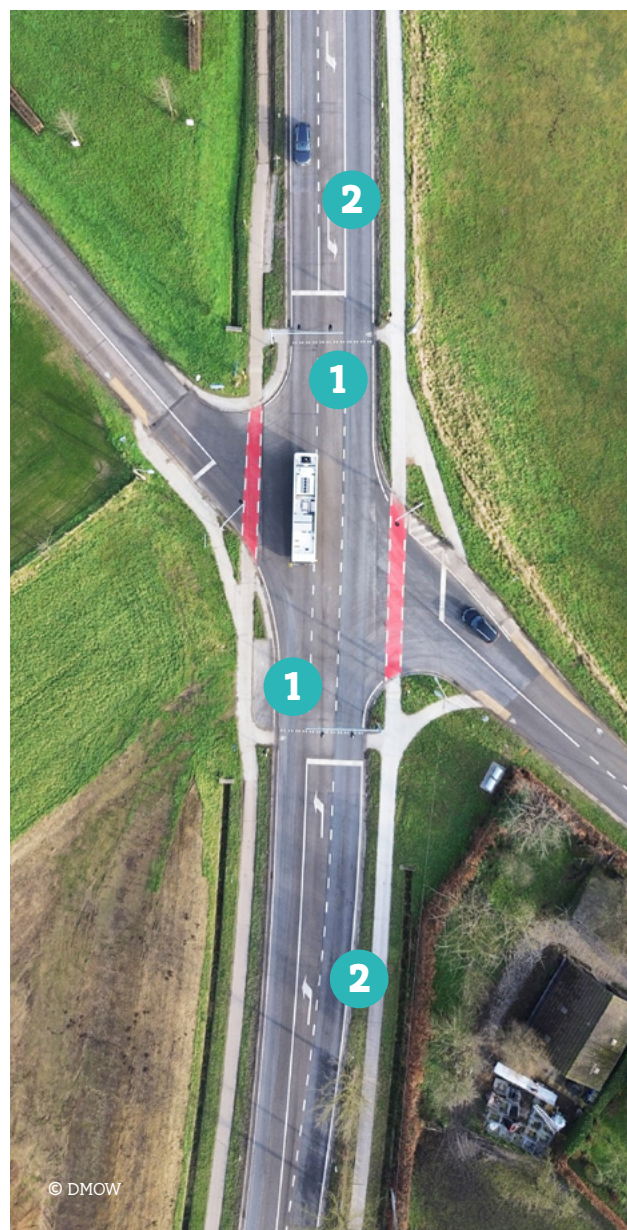
Dit kruispunt ligt op de N211, een lange rechte weg tussen de dorpskernen van Merchtem en Wolvertem. Veel autobestuurders reden hier sneller dan de toegelaten 70 km/u.

### 1 Verkeerslichten

De N211 oversteken als fietser was vroeger erg onveilig. Dankzij **nieuwe verkeerslichten en twee oversteekplaatsen** is de situatie nu veel beter. Fietzers krijgen nu vierkant groen, ze kunnen oversteken wanneer het licht voor alle auto's op rood staat.

### 2 Afslagstroken

Op de N211 kwamen ook twee afslagstroken waar auto's kunnen **wachten om links af te slaan naar de Linthoutstraat**. Zo kan ook die afslagbeweging comfortabel en conflictvrij verlopen.



### Grote herinrichting op lange termijn

Op langere termijn plant Wegen en Verkeer een herinrichting van de volledige N211. Omdat dit kruispunt op de lijst met gevaarlijke punten stond, werd beslist om het al eerder aan te pakken.

## Kruispunt Tiensepoort, Leuven

De Tiensepoort is een van de drukste en meest complexe kruispunten van Leuven. Door de vele weggebruikers en alle kruisende bewegingen was het een hele uitdaging om een goede oplossing te vinden. Na enkele grondige analyses en overleg met verschillende partners werd het kruispunt in 2023 helemaal opnieuw ingericht door het Agentschap Wegen en Verkeer.

### 1 Apart groen

De lichtenregeling op het kruispunt werd aangepast en is nu maximaal conflictvrij. Overstekende fietsers en voetgangers krijgen vrijwel overal op het kruispunt apart groen licht. Zo kunnen er **geen gevaarlijke conflicten meer** ontstaan met afslaande automobilisten.

### 2 Meer opstelruimte

Waar nodig is er **meer ruimte om veilig te wachten** om over te steken, ook voor grote bak- of cargofietsen.

### 3 Minder bypasses

Veel van de gevaarlijke situaties op het kruispunt ontstonden aan de zogenaamde bypasses. Dat zijn verbindingen langs het kruispunt waar je als autobestuurder niet voor de lichten hoefde te wachten om af te slaan. **Twee van die bypasses werden geschrapt**.

### 4 Betere zichtbaarheid

De bypass aan de Blijde Inkomststraat bleef wel behouden. Hier is er wel nog conflict mogelijk tussen fietsers en voetgangers en automobilisten die de straat inrijden. De bypass werd **anders ingericht en verhoogd** om de zichtbaarheid en veiligheid te verbeteren.



### Verkeersveiligheid gaat voor

Na de herinrichting in 2023 namen de wachttijden op het kruispunt toe. AWV heeft de lichtenregeling sindsdien al enkele keren geoptimaliseerd, maar het blijft onmogelijk om het kruispunt filevrij te houden. Verkeersveiligheid en vlot verkeer zijn dus niet altijd perfect met elkaar te verzoenen.



# Het effect van de lijst

Levert de huidige aanpak van gevaarlijke punten ook resultaten op? Dat onderzocht het Vias institute in opdracht van DMOW. En de cijfers liegen niet: de aanpak werkt.

## Wat hield de studie in?

Vias institute maakte een evalueatie van de historische lijst van gevaarlijke punten, en een tussentijdse evaluatie van de dynamische lijst. De studie van Vias kijkt naar het aantal ongevallen op elk punt dat op de lijst met gevaarlijke punten stond. Dat deden ze over een periode van in totaal zes jaar: drie jaar voor de aanpak en drie jaar erna. Zo kregen ze een goed beeld van de evolutie, waarbij gecorrigeerd werd voor vertekende factoren. Alle punten op de lijst, waarvoor de minimaal benodigde data beschikbaar waren, werden meegenomen in de analyse.

## Resultaten

### -24,1%

Het aantal ongevallen met letsels is na de aanpak van de punten 24,1% lager dan ervoor.

### -19%

Een kleine ingreep of quick win zorgt voor een daling van 19%. Dat is minder dan bij een structurele herinrichting (-27%), maar toch toont de studie dat ook kleine ingrepen een duidelijke impact hebben op de verkeersveiligheid.

### -33,4%

De aanleg of vernieuwing van een rotonde zorgt voor een daling van 33,4%.

### -26,3%

De daling is iets duidelijker merkbaar bij gemotoriseerd verkeer. Het aantal slachtoffers bij gemotoriseerde weggebruikers daalt met 26,3% in de periode na de aanpak. Bij fietsers, bromfietzers en voetgangers is het een daling van 17,3%.

### -17,3%

### -29,5%

De aanleg van vrijliggende fietspaden resulteert in 29,5% minder ongevallen.



### -42,2%

Op punten waar afscherpende constructies, zoals vangrails of betonnen afscherpende constructies, geplaatst worden, daalt het aantal ongevallen met 42,2%.

### -39,4%

De aanleg van een tunnel of brug zorgt voor een daling in het aantal ongevallen van 39,4%.

➔ Bekijk het volledige rapport van Vias op [vlaanderen.be/evaluatie-aanpak-gevaarlijke-punten](https://vlaanderen.be/evaluatie-aanpak-gevaarlijke-punten).

## Energiezuinige verlichting op alle gewestwegen

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de verlichting langs alle gewestwegen aangepast naar duurzame ledverlichting. De switch gebeurde zes jaar vroeger dan eerst gepland. Dit bespaart elk jaar 17,5 GWh, evenveel als het verbruik van ongeveer 5.000 gezinnen. Tegen eind 2026 moet ook alle verlichting langs de Vlaamse autosnelwegen aangepast zijn.

[wegenverkeer.be/nieuws](https://wegenverkeer.be/nieuws)

## Doe mee aan Dag van de Fietshelm

Steeds meer mensen springen op de fiets. En dat houdt risico's in. Jezelf beschermen met een fietshelm is daarom een no-brainer. Tijdens de jaarlijkse Dag van de Fietshelm op 9 april 2025 wil de Hersenletsel Liga vzw iedereen aanzetten om een fietshelm te dragen en zo zware hoofdletsels te vermijden. Helpt jouw gemeente mee om van de dag een succes te maken?

[dagvandefietshelm.be](https://dagvandefietshelm.be)

## Meer weten over het verkeer in jouw gemeente?

Wil je als lokaal bestuur inzicht in de verkeersdrukke en leefbaarheid in jouw stad of gemeente? Neem deel aan Straatvinken, het jaarlijkse telmoment dat nagaat hoe gezond het verkeer in onze straten is. De data helpen je om trends te identificeren en waar nodig maatregelen te nemen.

[straatvinken.be/voor-lokale-besturen](https://straatvinken.be/voor-lokale-besturen)

## Agenda

### 27 februari

- Webinar fietslogistiek
- Opleiding 'Aanpak Verkeers-Onveilige Situaties (AVOS)'
- Sturen met een integraal parkeerbeleid

### 10 maart

- Basisopleiding vervoerregioerking voor lokale mandatarissen en raadsleden
- Collegagroep mobiliteit – Provincie Vlaams-Brabant

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



## Strijd mee tegen fietsdiefstal met mybike

Sinds de lancering van mybike in april 2024 werden al bijna 50.000 fietsen geregistreerd in Vlaanderen. Met dat platform, een samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten, kunnen **burgers en organisaties hun fiets registreren en identificeren met een sticker**. Zo verkleint het risico op diefstal en worden gestolen fietsen sneller teruggevonden. Helpt jouw gemeente of stad mee om mybike verder op de kaart zetten?



Meer info op [mybiko.belgium.be](https://mybiko.belgium.be).

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: Simon Bolivarlaan 17 bus 437, 1000 Brussel. © 2025 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

