



VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VLAANDEREN 2026-2030

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Advies op eigen initiatief

Goedkeuring raad 20 februari 2026

Contactpersoon Hans Bonnarens hbonnarens@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030

Mevrouw de minister

Op 9 januari 2026 keurde de Vlaamse Regering het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 goed. De MORA is tevreden dat het brede participatietraject in de loop van 2025 heeft geleid tot een plan met een solide basis. De raad is tevreden dat de cijfermatige benadering van de verkeersveiligheidsproblematiek ertoe leidt dat Vision Zero, de 8 tot 80+ norm, en extra aandacht voor actieve weggebruikers integrale onderdelen zijn van het plan.

De MORA identificeert een aantal onderwerpen waarbij er onduidelijkheden blijven bestaan. Daarom formuleert de raad onder meer aanbevelingen om de governancestructuur verder te versterken en ervoor te zorgen dat de koppeling tussen beleidsplannen resulteert in effectieve maatregelen. Ook openstaande vragen rond de financiering van het plan, de afweging tussen pragmatiek, verantwoordelijkheid en afdwingbaarheid, en de essentiële rol van educatie en sensibilisering komen aan bod in dit advies.

De raad beschouwt dit advies als een startpunt om verder te werken rond verkeersveiligheid. In samenwerking met andere relevante actoren wil de MORA een duidelijk engagement opnemen om te werken aan een verkeersveiliger Vlaanderen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	5
Een solide basis voor het toekomstig verkeersveiligheidsbeleid	5
Governancestructuur biedt stevige basis om betrokkenheid te concretiseren	6
Koppeling tussen beleidsplannen vereist uitwerking effectieve maatregelen	7
Verantwoordelijkheid, pragmatiek en afdwingbaarheid	7
Vragen bij de financiering	8
Doordachte keuzes maken rond educatie en sensibilisering	8
Verdere stappen	9

Advies

Op 9 januari 2026 keurde de Vlaamse Regering het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 goed. Met dit plan geeft minister De Ridder onder meer invulling aan de beleidsvoorname m.b.t. verkeersveiligheid die in het Regeerakkoord 2024-2029 en de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken zijn opgenomen. Daarnaast wordt dit plan aangewend om een uitgebreid cijfermatig overzicht te geven van de stand van zaken van verkeersveiligheid in Vlaanderen, alsook de alarmsignalen waarmee het Vlaams beleid aan de slag moet gaan. Twee specifieke alarmsignalen betreffen de 2030-doelstellingen voor de afname van het aantal dode en zwaargewonde fietsers (met minstens 50%) en de afname van het aantal letselongevallen (met minstens 50%).

Hoewel de MORA geen formele adviesvraag ontving, wil hij met dit advies enkele sterke en veelbelovende elementen uit het plan onder de aandacht brengen, evenals een aantal punten waar nog onduidelijkheden of vragen bij blijven bestaan.

Een solide basis voor het toekomstig verkeersveiligheidsbeleid

De MORA ziet veel positieve elementen in het Verkeersveiligheidsplan 2026-2030. De cijfermatige benadering van indicatoren en doelstellingen, en het opnemen van een heel aantal potentiële 'key performance indicators' bij verschillende maatregelen, geven het plan een solide wetenschappelijk basis. Het herbevestigen van 'Vision zero' als leidend principe in het verkeersveiligheidsbeleid, het opnemen van zowel de kindnorm als de 8 tot 80+ norm en de sterke aandacht voor actieve weggebruikers tonen een duidelijke focus op de groepen waar de verkeersveiligheidscijfers vaak het slechtst zijn. De MORA is tevreden dat het plan daar extra aandacht aan schenkt.

Een ander positief element is **het participatietraject** dat werd gevoerd in aanloop naar het nieuwe plan. Er werd tijd uitgetrokken voor een brede evaluatie van het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 en verschillende stakeholders werden betrokken bij de opmaak van het plan. Een evaluatie van dit participatietraject kan ervoor zorgen dat het nog verder kan versterkt worden in de aanloop naar het volgende plan.

Globaal gezien vindt de MORA dat het plan een solide basis is om de komende vijf jaar het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid te voeren. Op een aantal punten wenst de raad hierna dieper in te gaan, m.n.:

- de voorziene governance bij de uitvoering van het plan;
- de keuze voor (niet-)afdwingbare maatregelen;

- de onduidelijkheid over financiering;
- het belang van mobiliteitseducatie.

Governancestructuur biedt stevige basis om betrokkenheid te concretiseren

De governance van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan is een breuk met de governance uit de vorige legislatuur. De uitvoering van het plan zal bewaakt worden door een stuurgroep die breed is samengesteld uit politieke, ambtelijke en maatschappelijke actoren. Dit is volgens de MORA een aanzienlijke verbetering t.o.v. vorige legislatuur, toen een beperkte taskforce met experts die rol opnam. Toch blijven er nog enkele onduidelijkheden.

Zo zijn de verhoudingen tussen stuurgroep en de werkgroepen niet volledig duidelijk. Gezien de belangrijke rol die de werkgroepen hebben in het uitwerken van gedetailleerde maatregelen, wil de MORA ervoor pleiten om zo snel mogelijk een exhaustieve lijst van bestaande en op te richten werkgroepen samen te stellen en deze openbaar te maken. Voor het uitwerken en realiseren van maatregelen vraagt de MORA om per werkgroep doelgericht maatschappelijke en mobiliteitsactoren met de juiste expertise te betrekken. De terugkoppeling naar het Vlaams Forum Verkeersveiligheid moet inhoudelijk breder worden en moet meer omhelzen dan het jaarlijks overlopen van de verkeersveiligheidscijfers. Hiervoor kijkt de MORA naar het kabinet van de bevoegde minister, dan wel naar het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De maatregelenfiches geven op ruwe wijze weer welke actoren betrokken worden bij het ontwerpen en uitvoeren van de maatregelen. Toch stelt de MORA vast dat er in verschillende fiches actoren ontbreken die met expertise en kennis kunnen bijdragen aan de effectiviteit van de maatregelen. De raad vraagt om dossier per dossier zowel lokale en provinciale overheden, als verschillende mobiliteits- en transportverenigingen te betrekken bij de verdere uitwerking en realisatie van het verkeersveiligheidsplan. De raad geeft een aantal voorbeelden:

- De lokale besturen en de VVSG krijgen geen duidelijke rol in de fiche 'Rechtvaardige snelheidshandhaving', noch bij de opmaak van het verplicht rapporteringssysteem in het kader van het registratiesysteem voor regionale verkeersinbreuken.
- De Vlaamse Stichting Verkeerskunde wordt, ondanks de uitgebreide expertise rond het thema, over het hoofd gezien bij de fiche over alternatieve leermaatregelen.
- Way To Go, het Vlaamse netwerk dat focust op deelmobiliteit en als brug tussen verschillende belangen en modi kan fungeren, wordt ogenschijnlijk niet betrokken bij de verdere uitwerking van de fiche 'Micromobiliteit'.
- De transportorganisaties worden niet opgenomen in de fiche rond het Verkeersveiligheidspact, terwijl het bepalen van vrachtroutenetwerken, venstertijden en werfcharters als acties zijn opgenomen in dit kader. Ook de betrokkenheid van de onderscheiden vervoerregio's – naast het team Vervoerregio's van het departement MOW – moet bij het Verkeersveiligheidspact gegarandeerd zijn. Lokale afspraken rond verkeersveiligheid mogen immers geen nefaste impact hebben op naburige gemeenten.

Koppeling tussen beleidsplannen vereist uitwerking effectieve maatregelen

In het verkeersveiligheidsplan is bewust gekozen om sterke verbindingen te leggen met andere beleidsplannen. Een duidelijk voorbeeld is het maatregelenpakket rond fiets, dat inhoudelijk aansluit bij het nieuwe Masterplan Fiets. De MORA wijst er echter op dat moet worden vermeden dat beide plannen naar elkaar verwijzen voor verdere uitwerking, terwijl ze in werkelijkheid dezelfde maatregelen bevatten. Zulke circulaire verwijzingen kunnen interne tegenstellingen creëren. Het is daarom belangrijk dat het verkeersveiligheidsplan voldoende zelfstandig blijft functioneren als referentiedocument, met duidelijke eigen inhoud en accenten.

Daarnaast stelt de MORA zich vragen bij de keuze voor sommige maatregelenfiches. Verschillende fiches zijn samengesteld uit eerder beslist beleid, bijvoorbeeld rond technische keuring, rijopleiding en examinering, en veilige fietsinfrastructuur. Bovendien is het onduidelijk in welke mate de effectiviteit van deze maatregelen in fiches is onderzocht en of die afdoend zullen zijn om de doelstellingen voor 2030 te behalen.

Verantwoordelijkheid, pragmatiek en afdwingbaarheid

Het verkeersveiligheidsplan verwijst op verschillende plaatsen naar een pragmatische aanpak van acties en doelstellingen, het creëren van draagvlak, het stimuleren van gewenst gedrag, enz. Hoewel deze eerder zachte aanpak waardevol en legitiem kan zijn in het kader van verkeersveiligheidsproblemen, lijkt de evolutie van de verkeersveiligheidscijfers te vragen om een meer dwingende aanpak.

- **Pragmatisch omgaan met richtlijnen**, zoals de vademeca voor fiets- en voetgangersvoorzieningen, moet mogelijk zijn. De MORA vraagt om bij elk project verkeersveiligheid als primaire doelstelling te hanteren, en ook de impact op doorstroming te analyseren.
- **De visie over snelheidshandhaving** die in het verkeersveiligheidsplan wordt gehanteerd, benadrukt in sterke mate het vermijden van het gevoel van een onrechtvaardige behandeling. Snelheidshandhaving zou gerationaliseerd worden “zodat weggebruikers zich correct bejegend voelen”. Voor de MORA moet handhaving vooral correct en eenvormig zijn. Het is voor de raad niet duidelijk hoe ‘rechtvaardigheid’ in dit kader gedefinieerd, laat staan gemeten kan worden. Het is evenmin duidelijk waarom rechtvaardige handhaving enkel bij snelheidsovertredingen als centraal principe zou moeten gelden.
- **Het voorgestelde afwegingskader voor plaatsing, herplaatsing en verwijdering van trajectcontroles** impliceert een loutere focus op gevaarlijke punten, i.e. locaties waar al ongevallen gebeurd zijn. Hoewel een afwegingskader nuttig kan zijn om een wildgroei aan trajectcontroles tegen te gaan, is het beperken van snelheidshandhaving tot gevaarlijke punten niet in overeenstemming met het realiseren van verkeersveilige routes. Daarnaast houdt het geen rekening met elementen als verkeersleefbaarheid, geluidsoverlast, veiligheid van wegenwerkers bij werkzaamheden...

Vragen bij de financiering

De MORA vindt het jammer dat het plan **nauwelijks financiële inschattingen** bevat waardoor er veel vragen blijven over de financiering van de maatregelen. De onduidelijkheid situeert zich op verschillende niveaus.

Bij sommige maatregelen en acties zijn de beschikbare middelen wel begroot, maar blijft het moeilijk om af te bakenen welk deel ervan effectief leidt tot verkeersveiligheidsbaten. Dit geldt in het bijzonder voor investeringen in infrastructuur. Het structureel onderhoud dat in het kader van het GLP wordt uitgevoerd is helder gebudgetteerd, maar binnen dat pakket is het nauwelijks mogelijk om de echte verkeersveiligheidsinvesteringen afzonderlijk te identificeren. Daarnaast blijft onduidelijk welke ingrepen precies worden beschouwd als het 'opwaarderen van de kwaliteit en de veiligheid van weginfrastructuur'. Ingrepen zoals het herschilderen van smalle aanliggende fietsstroken passen volgens de MORA niet binnen de geest van het Verkeersveiligheidsplan en mogen niet meetellen als substantiële veiligheidsinvesteringen.

Het plan biedt evenmin te weinig duidelijkheid over de subsidiëring van acties in het kader van de verkeersveiligheidspacten. Het plan alludeert op de mogelijkheid om subsidies te voorzien, maar vermeldt niet waar deze budgetten vandaan moeten komen: algemene middelen, het Verkeersveiligheidsfonds, het omvormen van bestaande subsidielijnen... De MORA vraagt om de financiering uit te werken met alle betrokken actoren (departement MOW, de Vlaamse provincies, vervoerregio's, lokale besturen en VVSG, VSV...).

Tot slot stelt de MORA vast dat het Verkeersveiligheidsfonds slechts één keer aan bod komt in het plan. De oprichting van het Vlaams VerwerkingsCentrum zou – op termijn althans – moeten zorgen voor extra middelen voor het Verkeersveiligheidsfonds. De raad vindt dit positief maar vraagt om duidelijke keuzes te maken over de geplande besteding ervan.

Doordachte keuzes maken rond educatie en sensibilisering

Het Verkeersveiligheidsplan erkent het cruciale belang van educatie en sensibilisering en bevat in dat kader een groot aantal maatregelen. De MORA plaatst hierbij twee kanttekeningen.

Ten eerste stelt het plan dat **educatie in het onderwijs, levenslang leren en sensibilisering via campagnes** cruciaal zijn voor meer verkeersveiligheid. Terwijl het plan bevestigt dat een groot deel van de ongevallen voortkomt uit menselijke fouten, nemen de beschikbare budgetten voor deze initiatieven steeds verder af. De MORA vraagt daarom dat de toegewezen middelen in verhouding worden gebracht met het gewicht dat het plan aan brede mobiliteitseducatie toekent.

Ten tweede bevat de maatregel 'Kwaliteitsverhoging rijopleiding en examinering' een voorstel om het **terugkommoment** voor rijopleiding categorie B te hervormen. De MORA ondersteunt het idee om verkeersgetuigen en organisaties die slachtoffers en families bijstaan hierbij te betrekken. De raad stelt echter de vraag welk bestaand onderdeel van het huidige terugkommoment hierdoor moet worden vervangen, én of deze keuzes aansluiten bij de bevindingen uit de al

beschikbare evaluaties van het terugkommoment. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat het praktische deel doorgaans als positief en nuttig wordt ervaren door deelnemers, maar dat de groeps gesprekken vaak voor verbetering vatbaar zijn.

De MORA verwijst hiervoor naar de IMOB Evaluatiestudie uit 2022 over de vernieuwde rijopleiding, waarin voor alle onderdelen van de vernieuwde rijopleiding duidelijk is weergegeven wat de verbeterpunten zijn, en welke mogelijke alternatieven al dan niet effectief kunnen zijn. De raad heeft al meermaals gevraagd om deze uitgebreide studie aan te wenden voor de hervormingen in de rijopleiding. Ook de voorgestelde evaluatie en eventuele hervorming van het vormingsmoment moeten getoetst worden aan de bevindingen in deze studie.

Verdere stappen

In navolging van dit advies zal de MORA zich de komende maanden verder verdiepen in verschillende thema's uit het Verkeersveiligheidsplan. Bovendien zal de MORA het plan ook als toetssteen gebruiken in andere mobiliteitsdossiers tijdens deze legislatuur.

Deelthema's waar de raad eerder over adviseerde blijven op onze radar staan en worden van nabij opgevolgd. Vaak zullen deze thema's aanleiding geven tot advisering wanneer ontwerpdecreten en ontwerpbesluiten worden goedgekeurd. Voorbeelden hiervan zijn handhaving en GAS5, aanpassingen aan rijopleiding en examinering, en de hervorming van de technische keuring.

Voor andere elementen uit het plan zal de MORA in de toekomst proactief aanbevelingen formuleren. De raad denkt hierbij aan de verdere uitwerking van het verkeersveiligheidspact met lokale besturen, modusspecifieke maatregelen (bijvoorbeeld rond goederenvervoer), mobiliteitseducatie enz.