

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030

Voor een Verkeersveiliger Vlaanderen

Voorwoord

Verkeersveiligheid is en blijft een topprioriteit. In lijn met het Vlaamse regeerakkoord pakken we de verkeersonveiligheid in Vlaanderen doelgericht aan via specifieke maatregelen.

We blijven daarbij inzetten op die maatregelen waarvan het effect bewezen blijft zoals sensibiliseringsacties en het wegwerken van gevaarlijke punten en conflictvrije kruispunten.

Deze aanpak heeft ook resultaat. De verkeersveiligheid in Vlaanderen is sinds 2000 stelselmatig verbeterd. Technologische aanpassingen en vernieuwingen aan motorvoertuigen leverden, evenals de aanleg van verkeersveiliger infrastructuur, hiertoe een grote bijdrage. Ook de evolutie naar aan de omgeving aangepaste snelheidsregimes, meer gerichte handhaving en de uitbreiding van fietsinfrastructuur speelden een belangrijke rol.

Elk slachtoffer is er evenwel één teveel en we blijven ook staan voor een aantal blijvende uitdagingen: het aantal slachtoffers onder de kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en vooral fietsers blijft hoog. Menselijke fouten zijn in onze maatschappij nog steeds de hoofdoorzaak voor ongevallen.

In een steeds veranderende wereld duiken ondertussen ook nieuwe onveilige fenomenen qua mobiliteit en verkeersveiligheid op. Bij het rijden onder invloed komt de druggerelateerde problematiek steeds nadrukkelijker in beeld. De bevolkingspiramide met een groter aandeel oudere burgers zien we weerspiegeld in de ongevallenstatistieken. Nieuwe verplaatsingswijzen zoals e-steps bieden heel wat weggebruikers een bijkomende mogelijkheid, maar leiden tegelijkertijd tot extra risicosituaties.

In de maatregelfiches worden de nieuwe of bijgestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen in dit Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 extra toegelicht:

- *Verkeersveiligheidspact met lokale besturen*
- *Rechtvaardige snelheidshandhaving*
- *Alternatieve sancties en leermaatregelen*
- *Kwaliteitsverhoging rijopleiding en examinering*
- *Kwaliteitsverhoging technische keuring*
- *Veilige fietsinfrastructuur*
- *Verkeersveiligheidsonderzoek*
- *Veilige voetgangersvoorzieningen*
- *Duidelijke verkeersregels voor meer kennis en correcte toepassing*
- *Registratiesysteem geregionaliseerde verkeersinbreuken*
- *Micromobiliteit*

Daarnaast blijven we ook met evenveel aandacht inzetten op reeds lopende acties zoals bijvoorbeeld het wegwerken van zwarte punten en verschillende sensibiliseringsacties.

Deze bestaande en nieuwe acties bundelen we allemaal in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030. Dit plan geeft invulling aan de klassieke 5 E's van een verkeersveiligheidsbeleid, met name infrastructuur en voertuigtechnologie (Engineering), Educatie en sensibilisering (Education), Handhaving (Enforcement), Engagement en Evaluatie.

Onze ambitie met dit plan blijft duidelijk: Een vision zero.

Annick De Ridder

Vlaamse minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Inhoudsopgave

Vlaanderen wordt steeds veiliger	5
1. Afgelopen 20 jaar werd Vlaanderen steeds verkeersveiliger	5
2. Evolutie richting al dan niet behalen geformuleerde streefcijfers	5
3. Evolutie van het aantal verkeersdoden in Europese context (PIN).....	9
Blijvende en nieuwe uitdagingen	10
1. Ongevallenstatistieken	10
2. Trends & ontwikkelingen qua mobiliteit.....	18
3. Prioritaire aandachtspunten	18
Stappen vooruit, richting Vision Zero in 2050	24
Uitvoering van acties i.s.m. partners (Engagement)	25
1. Samenwerking met lokale besturen, stakeholders en experts.....	25
Verkeersveiligheidspact met lokale besturen	25
Samenwerking met stakeholders en experts	25
2. Governance bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan.....	26
Stuurgroep verkeersveiligheid.....	26
Werkgroepen.....	26
Vlaams Forum Verkeersveiligheid	27
Gerichte maatregelen	28
1. Veilige weginfrastructuur (Engineering)	28
Veilige en kwalitatieve fietsinfrastructuur	28
Inhaalbeweging onderhoud weginfrastructuur	29
Veilige en kwalitatieve voetgangersvoorzieningen	29
Toezien op de kwaliteit van infrastructuurprojecten voor de verkeersveiligheid .	30
Beveiliging betekenisvolle omgevingen kwetsbare weggebruikers	30
Conflictvrije (en slimme) kruispunten	30
Wegwerken van bestaande en gekende gevaarlijke punten.....	31
Verhoging veiligheid bij wegenwerken	31
Maatregelen voor een veilig vrachtverkeer	31

2.	Veilige voertuigen (Engineering).....	32
	Verbeterde technische keuring en keuring langs de weg.....	32
	Veilige micromobiliteit.....	32
	Integratie van nieuwe en slimme mobiliteitstechnologieën.....	33
3.	Educatie en sensibilisering (Education)	34
	Faciliteren van noodhulp en slachtofferzorg.....	34
	Sensibiliseringscampagnes, nu ook voor micromobiliteit.....	34
	Gerichte verkeersveiligheidseducatie	35
4.	Handhaving (Enforcement)	36
	Handhaving snelheid.....	36
	Performante handhavingsketen.....	36
	Regelgeving	37
	Ondersteuning vanuit metrologie	37
	Sanctionering	37
	Informatie-uitwisseling tussen gewestelijke & federale partners	38
5.	Evaluatie en onderzoek (Evaluation)	38
	Onderzoek dodelijke verkeersongevallen	38
	Onderzoek, structureel verbonden met de maatregelen.....	38
	Maatregelfiches	40

Vlaanderen wordt steeds veiliger

1. Afgelopen 20 jaar werd Vlaanderen steeds verkeersveiliger

Het aantal letselongevallen is tijdens de afgelopen 20 jaar (2005-2024) gedaald van 31.331 naar 22.185, een daling met bijna 30%.

Tijdens dezelfde periode daalde het aantal verkeersslachtoffers van 40.616 naar 27.056, een daling met 33%. Bij de verkeersdoden was de daling het grootst met 57% (van 588 naar 253), bij de zwaargewonden bedroeg de daling 48% (van 3.912 naar 2.016), bij de lichtgewonden betrof het een daling met 31% (van 36.116 naar 24.787).

De daling van het aantal verkeersslachtoffers was het hoogst bij de motorvoertuiginzittenden (-56% bij de vrachtwageninzittenden, -51% bij de personenwageninzittenden, -43% bij de bestelwageninzittenden). Vervolgens was de vooruitgang het grootst bij de gemotoriseerde tweewielers (-40% bij de bromfietzers, -38% bij de motorrijders). Bij de voetgangers is de daling beperkter (-8%). Bij de fietsers zien we echter een stijging (+29%).

De ongevalsernst (verkeersdoden/1.000 letselongevallen) is in Vlaanderen de afgelopen 20 jaar gedaald van 18,8 naar 11,4, een daling met bijna 40%. De daling van de ongevalsernst is het sterkst voor bromfietzers (-73%), gevolgd door personenwageninzittenden (-52%), bestelwageninzittenden (-43%), motorrijders (-38%), voetgangers (-20%) en de fietsers (-5%).

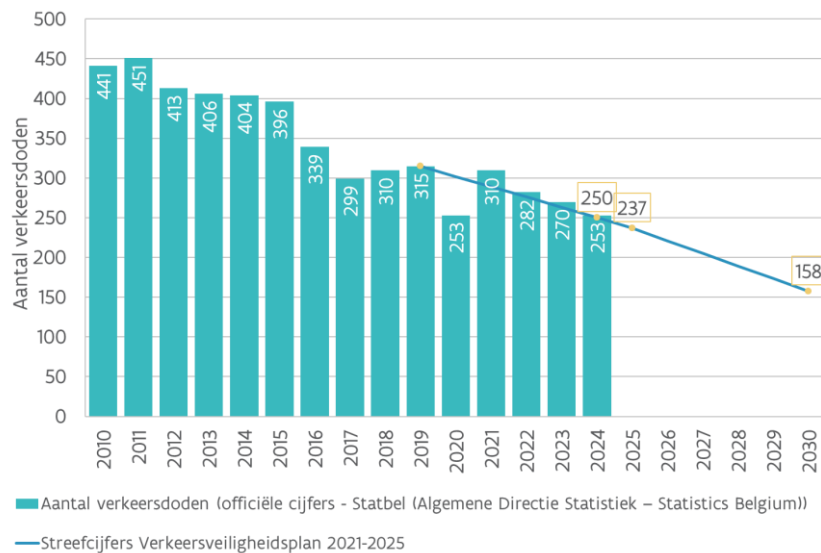
Los van deze algemene positieve trend blijft ieder slachtoffer er natuurlijk één teveel.

2. Evolutie richting al dan niet behalen geformuleerde streefcijfers

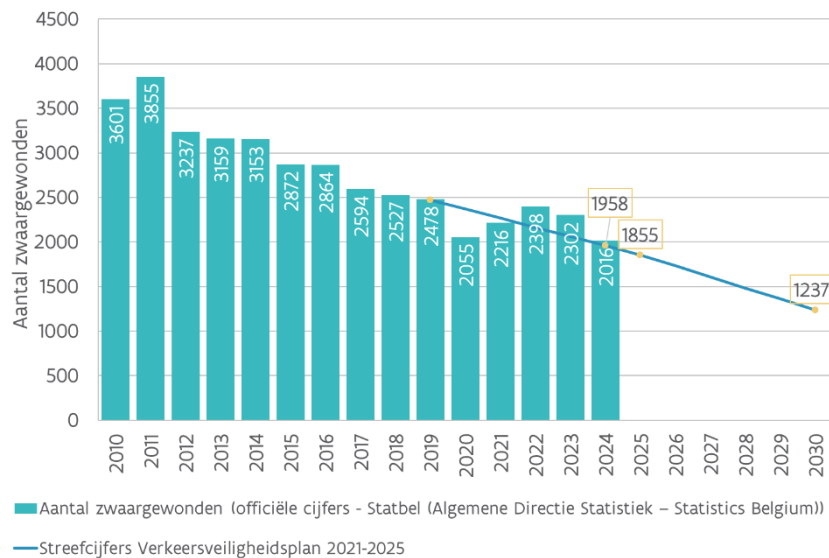
Bij het opmaken van het VPV 2021-2025 werden zes indicatoren vooropgesteld waarbij streefcijfers werden geformuleerd., Doorheen de uitvoering van het plan werden die van nabij opgevolgd via de semestriële voortgangsrapportering.

Heden kunnen we vaststellen dat:

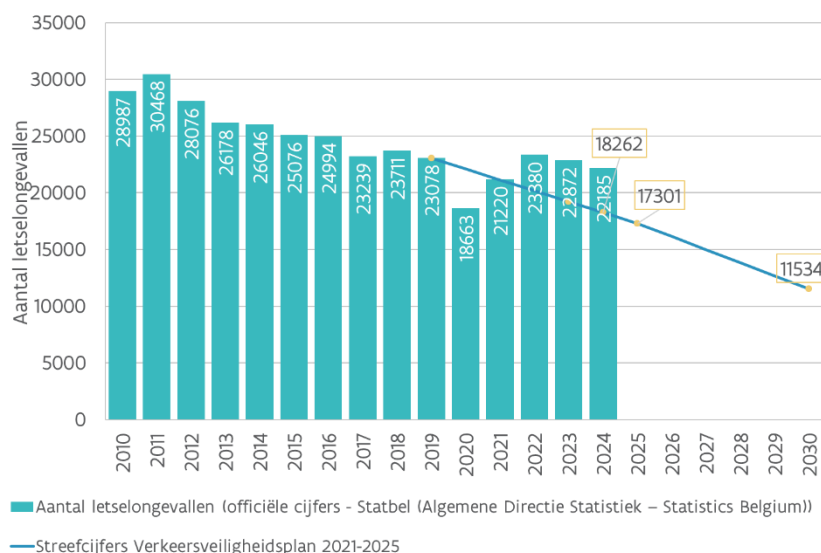
- Het aantal verkeersdoden afnam van 315 in 2019 naar 253 in 2024. Hierbij is de daling net niet sterk genoeg om de streeflijn richting -25% in 2025 en -50% in 2030 volledig te volgen, maar de doelstelling van -50% tegen 2030 blijft haalbaar.



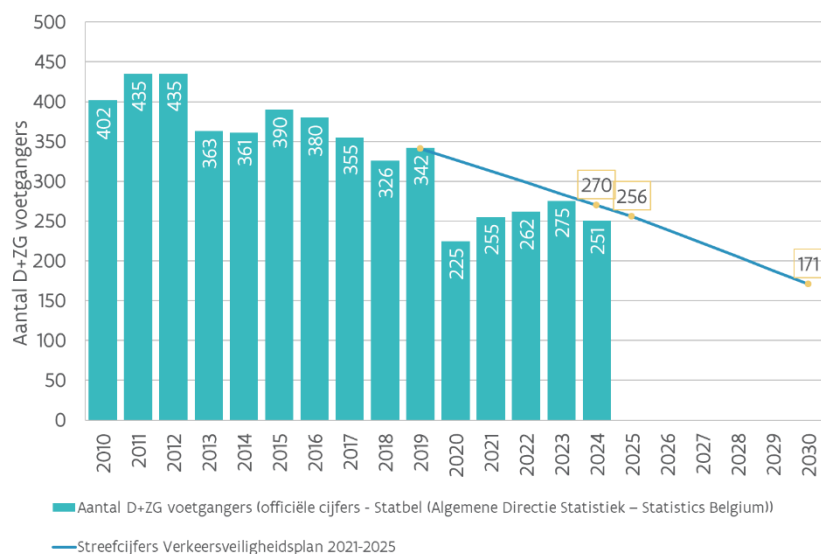
- Het aantal zwaargewonden afnam van 2.478 in 2019 naar 2.016 in 2024. Hierbij is de daling net niet sterk genoeg om de streeflijn richting -25% in 2025 en -50% in 2030 volledig te volgen, maar de doelstelling van -50% tegen 2030 blijft haalbaar.



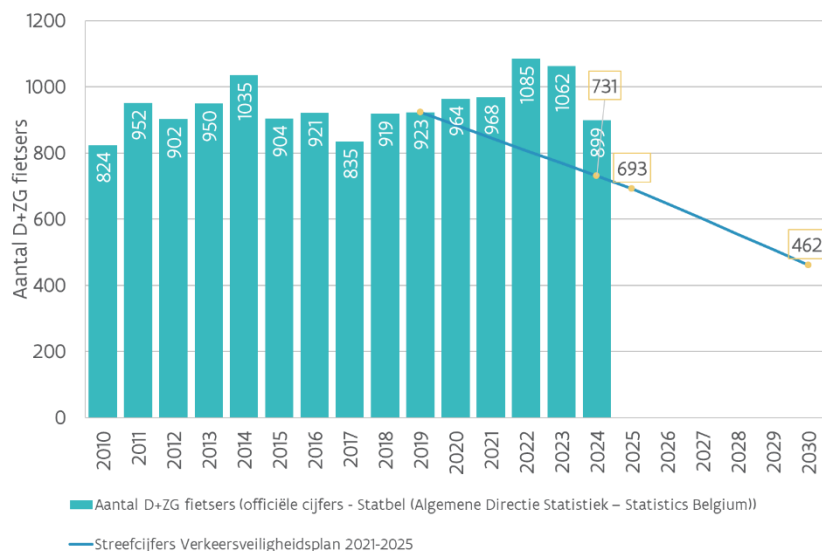
- Het aantal letselongevallen afnam van 23.078 in 2019 naar 22.185 in 2024. De daling is beperkt en dus minder sterk dan de streeflijn richting -25% in 2025 en -50% in 2030. Zonder een bijkomende, succesvolle inspanning komt de doelstelling van -50% tegen 2030 in het gedrang.



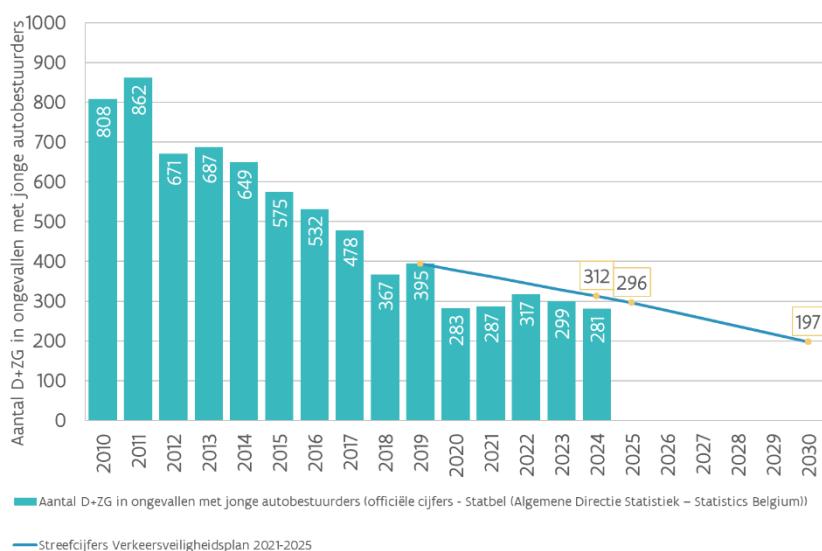
- Het aantal dode en zwaargewonde voetgangers afnam van 342 in 2019 naar 251 in 2024. Hierbij is de daling sterker dan de streeflijn richting -25% in 2025 en -50% in 2030, waardoor de doelstelling van -50% tegen 2030 binnen bereik ligt.



- Het aantal dode en zwaargewonde fietsers licht afnam van 923 in 2019 naar 899 in 2024, met tussentijdse pieken in 2022 en 2023. Deze daling is zeer beperkt en betekent dan ook dat de streeflijn richting -25% in 2025 en -50% in 2030 niet gehaald wordt. De evolutie moet ook in het licht gezien worden van een gestegen fietsgebruik en dalend overlijdensrisico.



- Het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders afnam van 395 in 2019 naar 281 in 2024. Hierbij is de daling sterker dan de streeflijn richting -25% in 2025 en -50% in 2030, waardoor de doelstelling van -50% tegen 2030 binnen bereik ligt.



Samenvattend betekent dit dat het geactualiseerde VPV 2026-2030 vooral een inhaalbeweging zal moeten inzetten m.b.t. de streefcijfers:

- aantal letselongevallen,
- aantal dode en zwaargewonde fietsers,

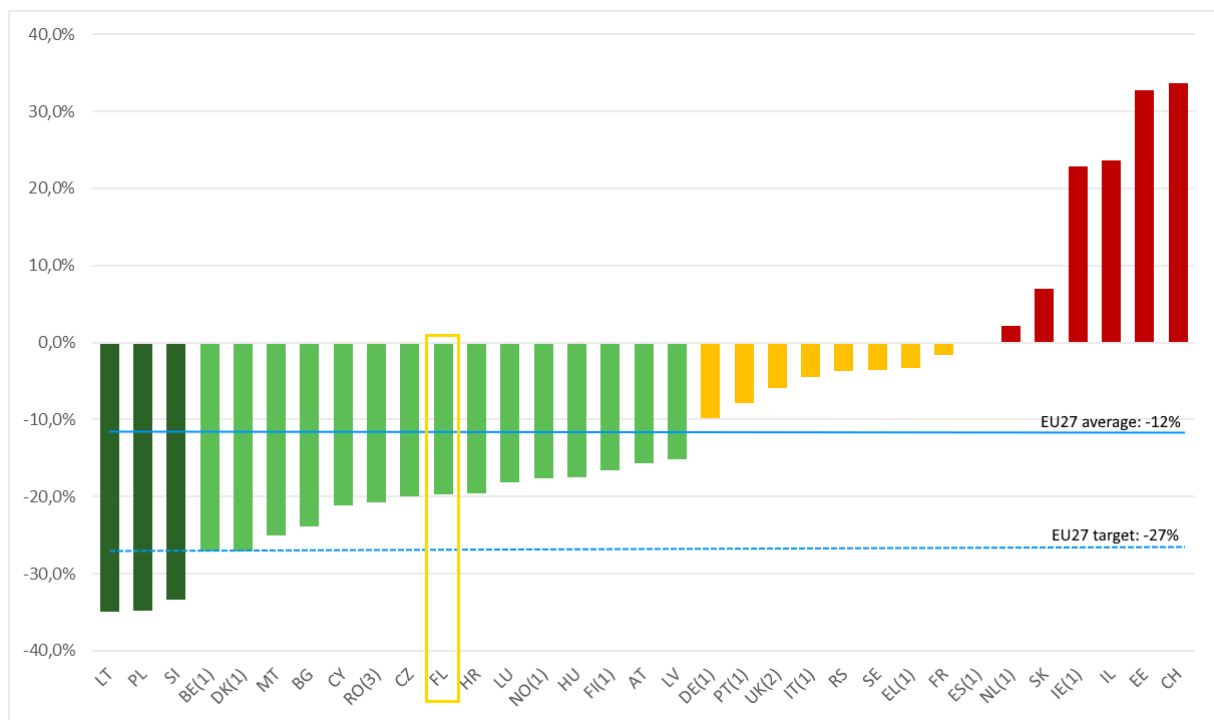
om de geformuleerde doelstelling van -50% richting 2030 te kunnen behalen.

3. Evolutie van het aantal verkeersdoden in Europese context (PIN)

Graag plaatsen we de vooruitgang op vlak van de evolutie van het aantal verkeersdoden nog even in de Europese context.

In de analyse van het PIN-programma van 32 landen lieten 25 landen een daling van het aantal verkeersdoden zien in 2024 ten opzichte van 2019, zoals geïllustreerd in onderstaande figuur. Litouwen en Polen voeren de ranglijst aan met een aanzienlijke daling van 35%. Slovenië registreerde een daling van 33%, gevolgd door België en Denemarken met dalingen van 27%. De afname in Vlaanderen (-20%) was hierbij wat minder groot dan voor België in zijn geheel, maar wel groter dan het EU-gemiddelde. Gezamenlijk is het aantal verkeersdoden in de EU27 in 2024 met 12% gedaald ten opzichte van 2019. Om de verkeersveiligheidsdoelstelling van de EU voor 2030 te halen, was echter een vermindering van ten minste 27% noodzakelijk. Handhaving en strengere regelgeving, bewustzijns campagnes en preventieve acties, diepteonderzoek verkeersongevallen, veiliger maken van infrastructuur en multisectorale samenwerking zijn maatregelen die frequent terugkomen bij de best presterende landen (ETSC, 19th Road Safety Performance Index (PIN) Report, June 2025).

Figuur 1: Relatieve wijziging in het aantal verkeersdoden tussen 2019 en 2024¹.



¹ (1) National provisional estimates used for 2024, as final figures for 2024 were not yet available.

(2) UK data for 2024 are the provisional total for Great Britain (1633) combined with the total for Northern Ireland (69) for the calendar year 2024.

(3) CARE provisional data.

Blijvende en nieuwe uitdagingen

Globaal blijkt uit het eerste luik van de omgevingsanalyse (cijfergedeelte) dat het aantal ongevallen en slachtoffers in Vlaanderen daalt, maar dat de evolutie van de verkeersveiligheid niet voor alle groepen even gunstig verloopt (Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)).

De recente ongevallenstatistieken voor het jaar 2024, geven een daling aan van het aantal verkeersdoden met 36% t.o.v. 10 jaar geleden en met 20% t.o.v. 2019. Voor wat betreft het aantal letselongevallen bedraagt de daling 11,5% t.o.v. 10 jaar geleden en 4% t.o.v. 2019.

De meest recente ongevallenstatistieken van de eerste 9 maanden van het jaar 2025 uit de Verkeersveiligheidsbarometer geven een daling aan van het aantal verkeersdoden met 19% t.o.v. dezelfde periode van het jaar 2019, en een status quo van het aantal letselongevallen. Niettemin blijkt uit de cijfers van de voorbije jaren dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert en er in de eerste 9 maanden van 2025 zelfs een stijging optreedt. Dat toont aan dat onze aandacht op vlak van verkeersveiligheid niet mag verslappen en we zelfs een paar tanden moeten bijsteken. Essentieel is dat we daarvoor blijven inzetten op de grondoorzaken van verkeersonveiligheid, sensibilisering en handhaving.

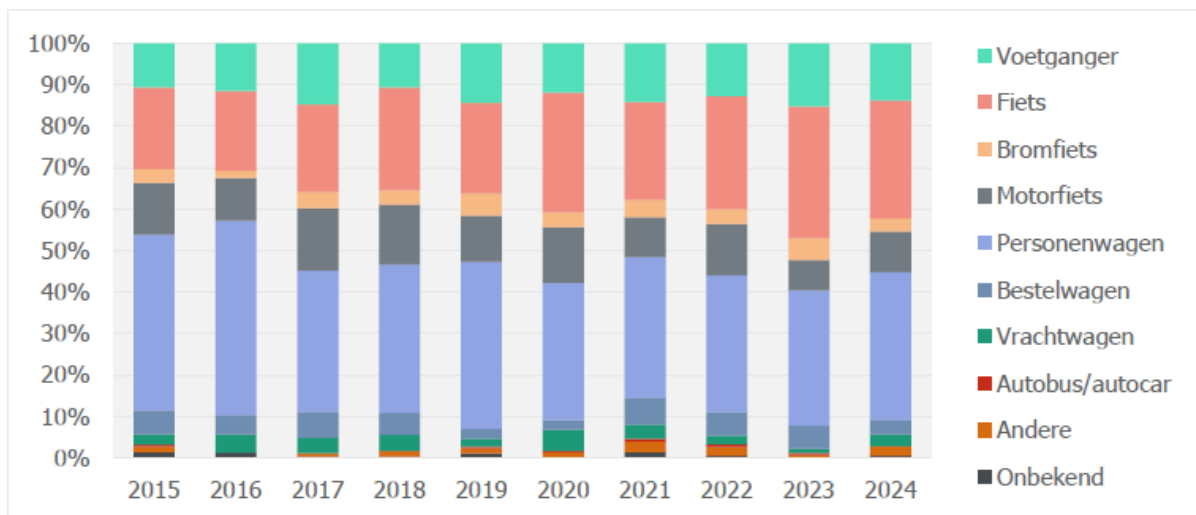
Hieronder worden de belangrijkste resultaten kort samengevat en waar mogelijk met relevante aandachtspunten verbonden.

1. Ongevallenstatistieken

- Naargelang type weggebruiker

In 2024 vertegenwoordigen kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en bromfietsers) bijna de helft van de verkeersdoden, in 2015 ging het nog om één derde van alle verkeersdoden. Deze stijging is vooral te wijten aan de toename van het aandeel fietsers onder de verkeersdoden: waar fietsers in 2015 nog 20% van de verkeersdoden uitmaakten, bedroeg dat aandeel in 2024 al 29%. Ook het aandeel voetgangers in de verkeersdoden nam licht toe, van 11% in 2015 tot 14% in 2024.

Figuur 2: Aandeel doden 30 dagen per type weggebruiker, 2015-2024

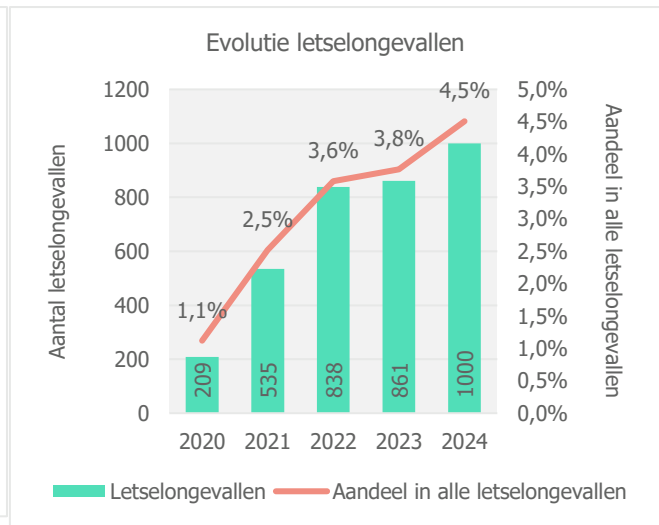
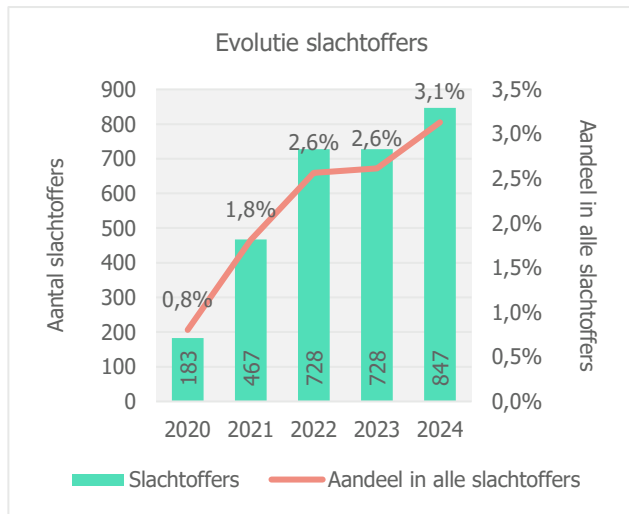


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De belangrijkste vaststellingen op vlak van evolutie worden hieronder per vervoerswijze samengevat:

- Voetgangers – daling van het aantal ongevallen, maar ouderen en jongeren blijven kwetsbaar
 - Sinds 2015 daalde het aantal letselongevallen met voetgangers (-6%), net als het aantal voetgangersdoden (-17%). Voetgangers blijven 11–14% van alle verkeersdoden vertegenwoordigen.
 - Wanneer er rekening gehouden wordt met de leeftijds piramide, observeren we de hoogste risico's bij de 15-19 jarigen en bij 80-plussers (slachtoffers per 100,000 inwoners).
 - Voetgangers ouder dan 80 jaar vertegenwoordigen 8% van de gewonde slachtoffers, maar 18% van de verkeersdoden en zwaargewonden.
- Fietzers – meer gebruikers vertaalt zich in meer slachtoffers, maar een lager individueel risico
 - Het aantal geregistreerde fietsongevallen en het aantal fietsslachtoffers steeg tussen 2015 en 2024 met respectievelijk 16% en 22%. Deze stijging is voornamelijk te wijten aan een stijging van het aantal letselongevallen en slachtoffers voor elektrische fietsers en gebruikers van een speedpedelec. Bij gebruikers van een klassieke fiets is er een daling van het aantal letselongevallen en gewonden.
 - Het grootste aandeel verkeersdoden onder fietsers situeert zich nog wel bij de gebruikers van een klassieke fiets.
 - De ongevalsernst (fietsdoden per 1.000 letselongevallen) daalde voor alle fietstypen.
 - Jongeren (15–19 jaar) vormen de grootste groep slachtoffers bij gebruikers van een klassieke fiets, terwijl bij elektrische fietsers de slachtoffers gemiddeld ouder zijn. Opvallend is dat de gemiddelde leeftijd voor elektrische fietsslachtoffers wel duidelijk daalt. Bij speedpedelecs zijn vooral mannen van beroepsactieve leeftijd (25–54 jaar) slachtoffer.

- Ongevallen met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (micromobiliteit) blijven toenemen



- Het aantal geregistreerde ongevallen met e-steps steeg van 209 in 2020 naar 1.000 in 2024, waardoor hun aandeel in het totaal aantal ongevallen oploopt van 1,1% naar 4,5%. Er is ook een toename van het aantal slachtoffers: hun aandeel in het totaal aantal verkeersslachtoffers steeg van 0,8% in 2020 naar 3,1% in 2024. De stijging is deels te verklaren door betere registratie, maar ook door het toegenomen gebruik van steps en deelsystemen. Politiecijfers onderschatten bovendien het werkelijke aantal slachtoffers: veel lichte of eenzijdige ongevallen worden niet gemeld.
 - Het slachtofferprofiel is overwegend jong en mannelijk, met een piek bij mannen van 20–24 jaar in 2024, maar globaal een bredere piek tussen 16 en 29 jaar. Dit komt overeen met het gebruikersprofiel.
 - Ongevallen gebeuren vooral in stedelijk gebied, op wegen met een lage snelheidslimiet.
- Blijvende kwetsbaarheid van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers
 - Het aantal ongevallen met gemotoriseerde tweewielers daalde de afgelopen tien jaar in beperkte mate. Binnen deze groep zien we wel een verschillende evolutie voor de motorfietsen en bromfietsen. Het aantal bromfietsongevallen steeg, terwijl het aantal motorfietsongevallen daalde.
 - Voor motorfietsers is er een duidelijke daling van het aantal slachtoffers en doden, terwijl het aantal bromfietsersslachtoffers slechts licht daalt en het aantal bromfietsdoden de laatste jaren stabiel blijft, met uitzondering van het meest recente jaar 2024 dat een daling laat zien.
 - Mannen zijn oververtegenwoordigd onder de slachtoffers: jonge bromfietsers (15–19 jaar) en jongvolwassen motorfietsers (20–24 jaar) vormen de grootste groepen. Het aandeel van oudere motorfietsers onder de motorfietsersslachtoffers stijgt wel, net als de gemiddelde leeftijd van overleden motorfietsers.
 - Bromfietsers raken vooral binnen de bebouwde kom betrokken bij ongevallen, motorfietsongevallen zijn meer gespreid over stedelijke en landelijke wegen.
 - De auto wordt steeds veiliger
 - Het aantal letselongevallen met personenwagens in Vlaanderen daalde tussen 2015 en 2024 met 22%, het aantal gewonden met 39% en het aantal doden met 46%. Deze daling is het sterkst van alle weggebruikers; voor autobestuurders en -passagiers is de vooruitgang met andere woorden het grootst.
 - Het aandeel jonge verkeersdoden (18-24 jaar) in de auto is in 2024 gedaald met 7% ten opzichte van 2015. Tegelijkertijd is het aandeel doden in de leeftijdscategorie 60-79 jaar toegenomen met 12%.
 - De meeste auto-ongevallen vinden plaats op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u.
 - Bestelwagens – lichte daling aantal ongevallen
 - Het aantal letselongevallen met bestelwagens daalde slechts licht (–5%), het aantal slachtoffers in een bestelwagen daalde sterker (–28%). Dit moet geïnterpreteerd

worden in het licht van een toegenomen aantal bestelwagens met 40% t.o.v. 10 jaar geleden.

- Ook de ernst van bestelwagenongevallen daalde. De totale ernst van bestelwagenongevallen is vergelijkbaar met de ernst van auto-ongevallen. De ernstgraad voor de opponenten van bestelwagens ligt iets hoger dan voor de inzittenden van de bestelwagens zelf.
- Slachtoffers onder de inzittenden van een bestelwagen zijn voornamelijk mannelijk en jong.
- De meeste ongevallen gebeurden op 50 km/u-wegen, het aandeel ongevallen in zone 30 km/u-wegen steeg. De ongevalsernst is het hoogst op autosnelwegen.

○ Zware voertuigen – minder ongevallen maar blijvende impact

- Bij vrachtwagenongevallen is een dalende trend zichtbaar, zowel voor letselongevallen (-21%) als voor slachtoffers in vrachtwagenongevallen (-27%).
- De daling is beperkter voor busongevallen (-1%), maar hoger voor slachtoffers in busongevallen (-32%).
- De ernst van vrachtwagenongevallen daalt, maar blijft echter hoger dan gemiddeld. De massa en afmetingen van vrachtwagens vergroten de kans op zware letsels of dodelijke afloop voor andere partijen in het ongeval.
- Voor zowel bussen als vrachtwagens zijn er duidelijke pieken in het aantal ongevallen tijdens spitsuren.

- Wie is betrokken in het ongeval? - wijzigingen in het verplaatsingsgedrag zorgen voor wijzigingen in botsingsconfiguraties

De modal split evolueert richting duurzamere modi. Met andere woorden: er wordt meer gewandeld en gefietst. Het aandeel van de auto daalde van circa 65% van de verplaatsingen in 2015–2019 naar 60% in 2024 (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2020; 2025).

Deze veranderingen in het verplaatsingsgedrag gaan ook gepaard met een verschuiving in botsingsconfiguraties.

In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de tegenpartij waarmee een weggebruiker in aanrijding komt. Dit wordt weergegeven voor zowel de letselongevallen als de verkeersdoden, voor het meest recente jaar 2024. Op deze manier wordt inzichtelijker gemaakt welke partijen betrokken zijn in een ongeval.

In 2024 is de auto nog steeds de meest frequente botsingspartner (aandeel van 70% bij de letselongevallen), maar het aandeel van de fiets als botsingspartner neemt wel toe t.o.v. 10 jaar geleden (gestegen naar 41%). Het aandeel van personenwagens als botsingspartner daalde in de periode 2015-2024 met ongeveer 10 procentpunten. Daarnaast nam het aantal ongevallen tussen fietsers onderling en ongevallen tussen auto's enerzijds en kwetsbare weggebruikers – voetgangers, fietsers en bromfietsers – anderzijds duidelijk toe. Het aandeel eenzijdige fietsongevallen, waarbij geen andere weggebruiker betrokken is, vertoont eveneens een stijgende trend.

Figuur 3: Botsingsmatrix met letselongevallen naar conflicttype, relatief aandeel, 2024

2024												Totaal
	0,0%	0,4%	2,1%	0,6%	0,1%	4,7%	0,5%	0,1%	0,3%	0,0%	0,3%	9%
		0,0%	0,8%	0,1%	0,0%	2,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	4%
			4,9%	1,9%	0,2%	21,3%	2,7%	0,8%	0,3%	5,0%	0,6%	41%
				0,2%	0,1%	6,3%	0,7%	0,2%	0,1%	1,1%	0,1%	11%
					0,1%	3,1%	0,5%	0,1%	0,0%	1,3%	0,1%	6%
						16,7%	3,9%	2,5%	0,6%	7,6%	0,7%	70%
							0,4%	0,4%	0,1%	0,6%	0,1%	10%
								0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	5%
									0,0%	0,1%	0,0%	2%
										0,2%	0,0%	2%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 4: Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024

In botsing met ...											
2024											Totaal
		1			16	3	5	3		7	35
		2		1	31	1	15	2	22	3	77
					2		1				3
					1	1			1		3
				1	9	3	2		7	3	25
					21	4	10	1	51	3	90
							4		5		9
					1		1		4	1	7
											0
					1				2	1	4
Totaal	0	3	0	2	82	12	38	6	92	18	253

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Hoewel het aantal verkeersdoden in eenzijdige ongevallen met personenwagens in 2024 gedaald is, kent dit type ongevallen nog steeds het hoogste aandeel binnen de verkeersdoden (20%). Vervolgens vallen de meeste dodelijke slachtoffers bij fietsers in een ongeval met een personenwagen (12%), gevolgd met een ongeveer even hoog aandeel bij ongevallen tussen personenwagens onderling en bij eenzijdige fietsongevallen. We zien wel het aantal en aandeel dodelijke slachtoffers onder auto-inzittenden als gevolg van een botsing met een andere auto afnemen. Fietsers in een ongeval met een vrachtwagen komen ook nog geregeld te overlijden.

- **Opvallende verschillen in overlijdensrisico en risico op verwondingen per vervoersmiddel**

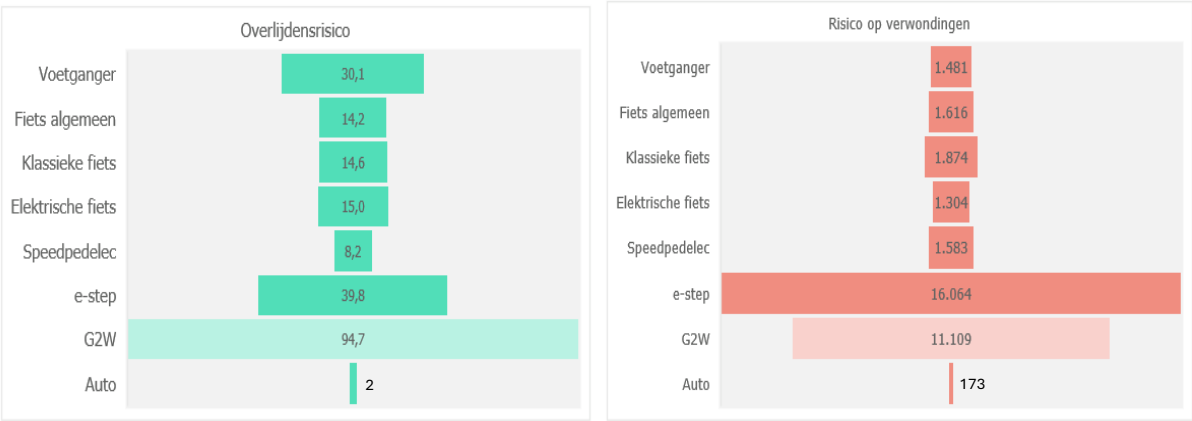
Het **risico op verwondingen**, uitgedrukt als het aantal slachtoffers per miljard afgelegde kilometers, geeft een genuanceerd beeld. Voor fietsers en voetgangers ligt het risico op verwondingen hoger dan voor auto-inzittenden, maar lager dan bij gebruikers van brom- en motorfietsen én e-steps. Auto-inzittenden hebben het laagste risico op verwondingen van alle weggebruikers.

In 2024 kenden inzittenden van personenwagens het laagste **risico op overlijden**, terwijl motorrijders het hoogste overlijdensrisico lopen, gevolgd door gebruikers van een elektrische step en voetgangers.

Binnen de kwetsbare weggebruikers is het risico op overlijden bij speedpedelecs opvallend laag, in tegenstelling tot elektrische steps die zowel qua overlijdensrisico als qua risico op verwondingen hoog scoren. In vergelijking met auto-inzittenden lopen e-stepgebruikers een 24 keer hoger overlijdensrisico en een 93 keer hoger risico op verwondingen.

Gebruikers van een klassieke fiets hebben bij de verschillende types fietsen in 2024 het hoogste relatieve risico op verwondingen, licht hoger dan bij de elektrische fietsen en speedpedelecs. Het overlijdensrisico bevindt zich voor gebruikers van een klassieke fiets op hetzelfde niveau als voor gebruikers van een elektrische fiets.

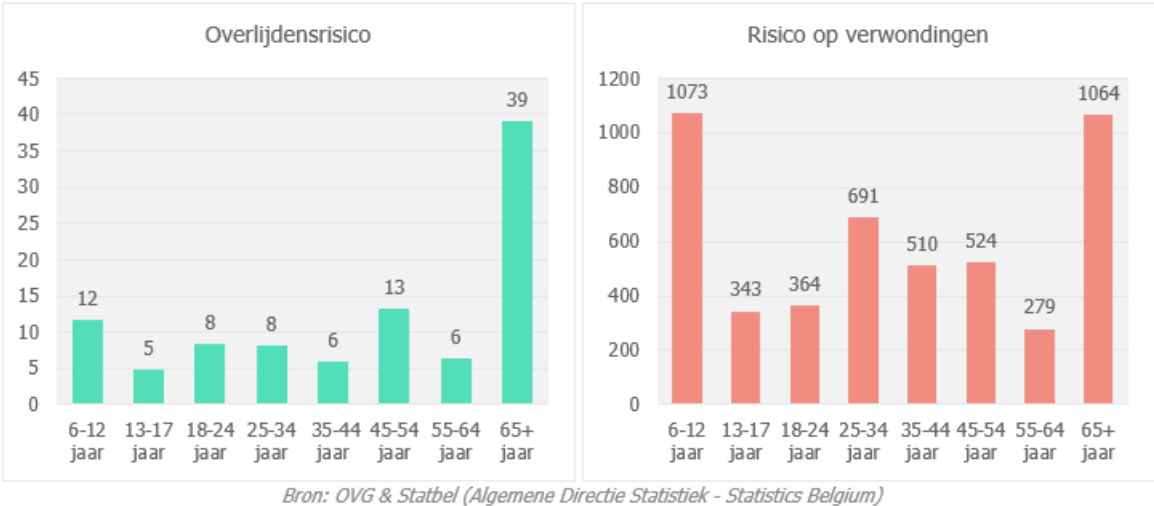
Figuur 5: Overlijdensrisico en risico op verwondingen, 2024 (G2W = gemotoriseerde tweewieler)



Bron: OVG & Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

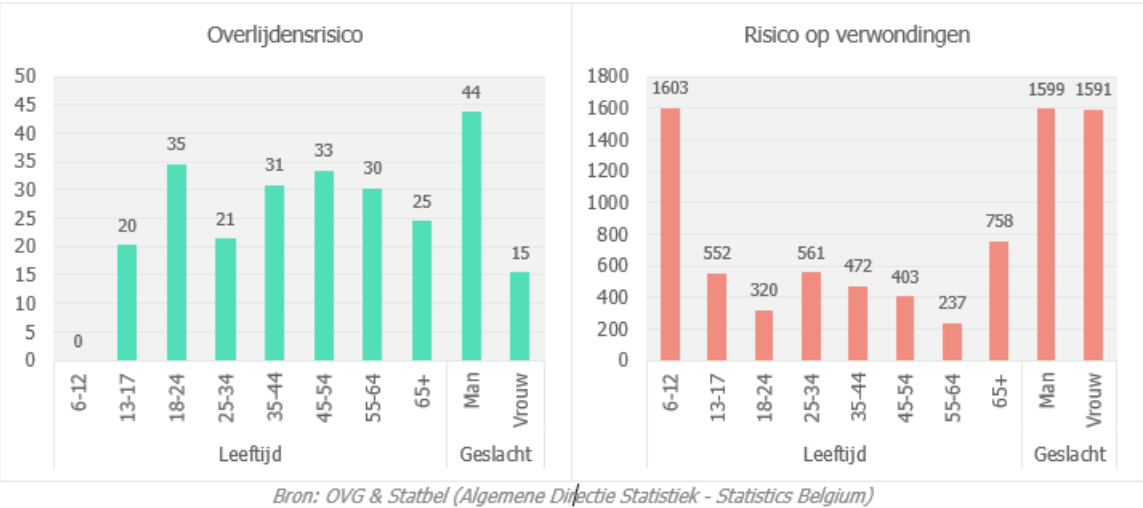
Wanneer het overlijdensrisico per leeftijdscategorie wordt beschouwd, blijkt dat fietsers van 65 jaar en ouder veruit het hoogste risico lopen. Ook het risico op verwondingen is voor deze groep zeer hoog. Daarnaast valt op dat ook de jongste leeftijdsgroep een verhoogd risico vertoont op verwondingen, wat erop wijst dat zowel kinderen als 65-plussers een belangrijke risicogroep vormen binnen de populatie fietsers.

Figuur 6: Overlijdensrisico en risico voor fietsers naargelang leeftijd, 2024



Bij voetgangers is het risico op verwondingen in 2024 verhoogd binnen de groep van 6-12 jarigen en in mindere mate bij de 65-plussers. Het overlijdensrisico vertoont weinig verschil naargelang leeftijdscategorie.

Figuur 7: Overlijdensrisico en risico op verwondingen voor voetgangers naargelang leeftijd en geslacht, 2024



Hoewel we bij vergelijking van de verschillende OVG's, en dus voor de hieruit afgeleide risicocijfers, de nodige voorzichtigheid aan de dag dienen te leggen, kan het wel een idee geven over de evolutie. Hierbij kunnen we vaststellen dat voor de verschillende vervoerswijzen (waarvoor gegevens beschikbaar zijn, i.e. voetgangers, fietsers, bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, auto-inzittenden), ondanks eventuele jaarlijkse fluctuaties, het risico op overlijden en op verwondingen stelselmatig een dalende trend vertonen op langere termijn. Voor gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (micromobiliteit) zijn er nog onvoldoende

gegevens beschikbaar om al een trend te kunnen inschatten. Hoewel het overlijdensrisico voor gemotoriseerde tweewielers daalt, blijft dit nog wel een stuk hoger dan bij autobestuurders. Motorrijders lopen relatief meer risico op overlijden, bromfietzers meer risico op verwondingen.

2. Trends & ontwikkelingen qua mobiliteit

Uit het tweede luik van de omgevingsanalyse (trends) bleek dat bij het selecteren van verkeersveiligheidsmaatregelen best rekening wordt gehouden met 9 geïdentificeerde trends²:

1. Woon-werk: Thuiswerken & mobiliteitsbudget
2. Micromobiliteit & groter en zwaarder wordende motorvoertuigen , beiden elektrisch
3. Dubbele vergrijzing
4. Uitbouw fietsinfrastructuur
5. Multimodale hubs
6. Slimmere steden & infrastructuur
7. Slimmere & geconnecteerde voertuigen
8. Bevolkingstoename
9. Verstedelijking & stadsvlucht

3. Prioritaire aandachtspunten

Het combineren van de ongevallenstatistieken en de trends laat toe om een aantal aandachtspunten en knelpunten, waaraan extra aandacht wordt besteed in het verkeersveiligheidsplan te identificeren.

Menselijke fouten zijn en blijven de hoofdoorzaak van ongevallen.

De toenemende populariteit van micromobiliteit en het fout gebruik ervan, met de elektrische step in de hoofdrol, verhoogt de kans op ongevallen hiermee

Elektrische steps maken deel uit van de opkomende micromobiliteit en bieden potentieel voor last mile verplaatsingen, maar gaan momenteel gepaard met een hoog veiligheidsrisico omwille van het onveilig gebruik ervan. Elektrische steps hebben het hoogste aandeel eenzijdige ongevallen (39%) en het hoogste aantal slachtoffers per miljard kilometer, wat wijst op een structureel verhoogd risico. Het gaat dan vaak over bijvoorbeeld overdreven snelheid, rijden op het voetpad, met meerdere mensen op een step,... Bovendien is het aangeraden om een helm te dragen maar reed 56% van de gebruikers in 2023 zonder helm (zelf-gerapporteerd), terwijl ernstige hoofdletsels frequent voorkomen bij stepbestuurders. Nieuwe vervoersmodi leiden bij hun introductie klassiek tot meer ongevallen omdat men hiermee noch niet zo vertrouwd is. Bij de integratie van nieuwe mobiliteitsvormen in het beleid zijn flankerende verkeersveiligheidsmaatregelen daarom aangewezen.

² Deze trends werden immers gecategoriseerd als 'hoog impactvol' en 'waarschijnlijk' en vallen binnen 'scenarioplanning' op de grens met 'risicomanagement'.

Een onaangepaste rijsnelheid kan bij elke snelheidslimiet

Uit gedragsmetingen blijkt dat veel Vlaamse bestuurders geregeld sneller rijden dan toegestaan. Afhankelijk van het type weg rijdt tussen 37% en 79 van de bestuurders sneller dan de snelheidslimiet.

Uit de ESRA3-enquête blijkt bovendien dat Vlaamse bestuurders systematisch vaker snelheidsovertredingen rapporteren dan gemiddeld in Europa. Binnen de bebouwde kom geeft 52,2% aan te snel te rijden, buiten de bebouwde kom gaat het om 56,6% en op autosnelwegen om 54,3%.

Een onaangepaste rijsnelheid vormt een belangrijke risicofactor in het verkeer. Uit internationaal onderzoek blijkt dat een onaangepaste rijsnelheid aan de basis ligt van een derde van de dodelijke verkeersongevallen. Snelheid beïnvloedt zowel de kans op een ongeval, als de ernst ervan.

Het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen is sinds 2015 gestegen, al stagneerde deze trend in 2023. Opvallend is dat het aantal vastgestelde lichte overtredingen (tot 10 km/u boven de limiet) toeneemt, terwijl het aantal zwaardere overtredingen afneemt.

Zich verplaatsen onder invloed, ook bij fietsers en e-steppers, en daarnaast is rijden onder invloed van drugs in opmars

Volgens de meest recente gedragsmeting van Vias institute rijdt gemiddeld 1,4% van de Belgische bestuurders rond met een alcoholpromillage boven de wettelijke norm. In Vlaanderen bedraagt dit 0,8% en daalt het gemiddeld aantal bestuurders onder invloed van alcohol, wat een positieve trend is. Het percentage positieve bestuurders blijft zeker tijdens de nacht en dan vooral de weekendnachten hoog. 1 op de 14 bestuurders rijdt dan rond met een te hoog alcoholgehalte. Deze gedragsmeting toont ook aan dat bestuurders de neiging hebben om vaker te drinken wanneer ze maar een kort traject moeten afleggen.

Uit de resultaten van de ESRA3-enquête blijkt dat Vlaamse autobestuurders, evenals gebruikers van een fiets of een elektrische step beduidend vaker aangeven onder invloed van alcohol te rijden dan het Europese gemiddelde. Het onder invloed op straat wandelen is vergelijkbaar met het EU22-gemiddelde. Wat betreft rijden onder invloed van drugs liggen de Vlaamse cijfers licht hoger: 8,3% van de respondenten gaf aan in de afgelopen maand binnen het uur na druggebruik te hebben gereden, tegenover 7,2% in de EU22. Daarnaast verklaarde 15,4% minstens één keer te hebben gereden binnen twee uur na het innemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden, wat vergelijkbaar is met het EU22-gemiddelde van 13,4%.

Rijden onder invloed van alcohol blijft nog steeds één van de belangrijke oorzaken van verkeersonveiligheid. Drugs en bepaalde geneesmiddelen hebben eveneens invloed op het gedrag of de beleving van de gebruiker. Het aantal vastgestelde inbreuken voor rijden onder invloed van drugs in Vlaanderen kent opnieuw een hoger cijfer in 2024, in vergelijking met voorgaande jaren. De combinatie van alcohol met andere drugs zorgt bovendien voor een verdere verhoging van het ongevalsrisico.

Vlaamse bestuurders laten zich vaak afleiden door actief gebruik van mobiele toestellen in de auto

Uit de meest recente nationale gedragsmeting blijkt dat het gebruik van mobiele elektronische schermtoestellen tijdens het rijden in 2020 iets lager lag dan in 2013 (Boets et al., 2023b). In Vlaanderen hield 2,8% van de bestuurders een mobiel schermtoestel in de hand tijdens het rijden. Dit gedrag kwam vaker voor bij bestuurders van bestelwagens (4,7%) en vrachtwagens (5,6%) dan bij autobestuurders (2,1%).

De resultaten van de ESRA3-enquête tonen aan dat Vlaamse weggebruikers wat minder vaak aangeven de gsm te gebruiken tijdens het rijden in vergelijking met het Europese gemiddelde. Toch blijft het gebruik van mobiele telefoons een belangrijke risicofactor in het verkeer. Wat het lezen van berichten of het raadplegen van sociale media of nieuws betreft, gaf 22% van de Vlaamse automobilisten en 26,1% van de bromfiets- en motorfietsbestuurders aan dit gedrag minstens één keer in de afgelopen 30 dagen te hebben gesteld.

Belgische en internationale data wijzen op een substantiële rol van afleiding als risicofactor in het verkeer. Naar schatting speelt afleiding een rol bij 1-op-3 verkeersdoden op Belgische wegen (Vias Institute, 2023; Statbel 2025). Hiervan zou opnieuw een derde specifiek toe te schrijven zijn aan smartphone/GSM gebruik.

Slaperigheid

Slaperigheid is een belangrijke maar moeilijk vast te stellen oorzaak van verkeersongevallen. Schattingen van het aandeel ongevallen dat te wijten is aan slaperigheid wijzen op een aandeel van >5%. Voor Vlaanderen is het moeilijk direct vast te stellen wat het aandeel met slaperigheid gerelateerde verkeersongevallen is, omdat slaperigheid zelden met zekerheid als officiële ongevalsoorzaak kan worden geregistreerd.

In een onderzoek bij Belgische bestuurders door Vias Institute in 2017 werd vastgesteld dat naar schatting 5.1% van de autobestuurders slaperig achter het stuur zit (lees: in 5.1% van de “reizen” gaf de bestuurder aan (eerder) slaperig te zijn). Gecombineerd met bevindingen uit experimenteel onderzoek die bevestigen dat slaperigheid beperkingen van de rijvaardigheid kan induceren die vergelijkbaar of erger kunnen zijn dan de beperkingen waargenomen bij een BAC³ van 0.5‰, is het duidelijk dat slaperigheid achter het stuur een significante bedreiging is voor de Belgische, en dus Vlaamse, verkeersveiligheid.

De kwetsbaarheid is niet gelijk verdeeld over alle groepen bestuurders. Bij vrachtwagenchauffeurs is het risico op slaperigheidsongevallen uitgesproken hoog door lange werkuren, onregelmatige shifts en nachtelijk rijden. Ook jonge bestuurders blijken kwetsbaar, deels omdat ze vaker 's nachts rijden en minder rijervaring hebben met slaperigheid als risicofactor. Voor pendelaars en beroepschauffeurs die regelmatig nachttoltrajecten afleggen, blijft het een terugkerende uitdaging.

³ BAC: bloedalcoholconcentratie

De mechanismen zijn duidelijk: slaperigheid vertraagt de reactietijd, vermindert de aandacht en verhoogt de kans op microslaapjes, wat direct leidt tot verlies van voertuigcontrole. In combinatie met hogere rij snelheden op snelwegen kan dit fataal zijn.

Gordeldracht

In de laatste gedragsmeting gordeldracht in 2022 droeg 3,6% van de bestuurders en 4,9% van de passagiers vooraan geen gordel. Achterin de wagen is de ruimte voor verbetering nog groter, aangezien 24,2% van de inzittenden daar geen gordel droeg. Dit percentage is bovendien gestegen ten opzichte van 2018, toen 19,4% van de passagiers achteraan geen gordel droeg.

Uit de ESRA3-bevraging blijkt dat 10,6% van de Vlaamse respondenten aangeeft in de afgelopen 30 dagen als bestuurder minstens één keer zonder veiligheidsgordel te hebben gereden. Dit ligt onder het Europese gemiddelde van 15%. Voor passagiers voorin ligt het aandeel Vlamingen dat aangeeft minstens één keer zonder gordel te rijden op 13,6%, wat ongeveer overeenkomt met het Europese gemiddelde van 14,7%. Voor passagiers achterin gaf 23,8% van de respondenten aan minstens één keer zonder gordel te hebben gezeten, een percentage dat lager ligt dan het EU22-gemiddelde van 32%.

De meest recente gegevens over het gebruik van kinderzitjes zijn afkomstig uit de ESRA3-bevraging. Hieruit blijkt dat 19,1% van de Vlaamse respondenten beweert in de afgelopen 30 dagen minstens één keer een kind kleiner dan 1,35 meter vervoerde zonder gebruik van een aangepast kinderzitje. Dit ligt in lijn met het Europese gemiddelde van 18,3%.

Door de vergrijzing van de bevolking zal ook het aandeel van verkeersongevallen met ouderen toenemen

De dubbele vergrijzing – de sterke toename van 60- en 80-plussers – heeft belangrijke implicaties voor de verkeersveiligheid. Het aandeel verkeersdoden in de leeftijdsgroep 60-79 jaar steeg van 21% in 2015 naar 29% in 2024, wat samenhangt met zowel hun toenemende aanwezigheid in het verkeer als hun fysieke kwetsbaarheid. Oudere weggebruikers vertonen weliswaar minder risicogedrag, maar zijn vaak kwetsbare weggebruikers die wandelen en fietsen, wat gepaard gaat met een hoger ongevalsrisico. Tegelijk biedt wandelen en fietsen ook gezondheidsvoordelen voor ouderen en kan het bijdragen aan hun algemeen welzijn en zorgen voor sociale inclusie. Daarom is het belangrijk om te werken met de '8 tot 80+' norm.

Andere aandachtspunten

Toename aantal kwetsbare weggebruikers

De verschuiving naar meer kwetsbare weggebruikers leidt tot een stijgend aantal ongevallen met zowel voetgangers als met fietsers, mede door hun grotere kwetsbaarheid in het verkeer in vergelijking met voertuigen. De toenemende populariteit van de elektrische fiets speelt hierin een belangrijke rol. Hoewel ernstige ongevallen met

voetgangers op lange termijn dalen, is er sinds 2020 opnieuw een geleidelijke stijging merkbaar. Door de vergrijzing van de bevolking wordt bovendien een toename verwacht binnen deze groep kwetsbare weggebruikers. Onderrapportage van ongevallen met fietsers en voetgangers blijft een probleem voor nauwkeurige inschattingen. Ondanks het hogere ongevalsrisico ten opzichte van automobilisten, bieden wandelen en fietsen ook aanzienlijke gezondheidsvoordelen zoals het effect van lichaamsbeweging op fysieke en mentale gezondheid, die het totale maatschappelijke effect positief kunnen beïnvloeden.

Fiets-fiets ongevallen kunnen toenemen door grotere drukte op het fietspad en een groeiende diversiteit in fietsers en fietsen

De sterke groei in fietsgebruik en de opkomst van een breed scala aan fietstypes – van elektrische fietsen, racefietsen en plooi-fietsen tot speedpedelecs, bakfietsen en fatbikes – kan leiden tot toenemende drukte en complexiteit op het fietspad. Ook het gestegen gebruik van de elektrische steps draagt hiertoe bij. Het aandeel fietsslachtoffers door botsingen met andere fietsers steeg van 11,8% in 2015 naar 16,5% in 2024. Tegelijk neemt de polarisatie tussen weggebruikers toe, met meer frustratie en minder wederzijds respect in het verkeer. Zonder gepaste infrastructuur en sensibilisering dreigt de vermenging van snelheden en voertuigen op het fietspad tot meer conflicten te leiden en minder draagvlak voor de fiets.

De elektrificatie van de vloot wordt vooralsnog gekenmerkt door grotere en zwaardere voertuigen met ernstigere verwondingen bij ongevallen

De elektrificatie van het wagenpark in Vlaanderen gaat gepaard met een toename van het gemiddelde voertuiggewicht en -vermogen, wat bij ongevallen tot ernstigere verwondingen bij tegenpartijen kan leiden. Terwijl het gemiddelde gewicht van alle personenwagens tussen 2015 en 2023 stabiel bleef, stijgt het gewicht van volledig elektrische wagens jaarlijks, net als hun aandeel in de vloot. Preliminair ongevallenanalyses tonen aan dat elektrische voertuigen geen hoger ongevalsrisico hebben (wellicht te danken aan ADAS), maar bij botsingen tussen twee wagens wel vaker tot ernstiger letsel leiden voor de tegenpartij, hoofdzakelijk door hun massa en vermogen⁴. Zelfs als de trend naar grotere voertuigen zou keren, duurt het naar schatting tien jaar vooraleer de vloot merkbaar lichter wordt, gezien de huidige gemiddelde leeftijd van personenwagens.

Helmgebruik in Vlaanderen blijft laag, vooral bij fietsers en e-steppers, hoewel recente rapportering wijst op een toename bij fietsers

Het zelfgerapporteerd gebruik van een helm bij fietsers en gebruikers van elektrische voortbewegingstoestellen (micromobiliteit), waarvoor geen helmplicht geldt, ligt lager dan gemiddeld. Uit de ESRA3-enquête blijkt dat meer dan de helft van de Vlaamse bestuurders van een elektrische step in de afgelopen maand geen helm droeg (56%), tegenover een

⁴ Feys, M., De Vos, N. & Sloomans, F. (2024). Studie over de impact van elektrische wagens op verkeersveiligheid in België – Exploratieve inzichten uit ongevallendata en perspectieven van experts en bestuurders, Brussel: Vias institute

EU22-gemiddelde van 44,6%. Bij fietsers is dit percentage nog hoger: 76,2% van de Vlaamse fietsers gebruikt geen helm, terwijl het Europese gemiddelde 60,4% bedraagt. Ziekenhuisgegevens tonen dat zwaargewonde e-stepgebruikers vaak ernstige hoofdletsels oplopen. Ook voor fietsers komen dergelijke letsels vaak voor.

Andere cijfers, met name die uit het meest recente FietsDNA, wijzen wel op een duidelijk stijgende tendens van het fietshelmgebruik. Volgens deze cijfers realiseren we bijna een verdubbeling inzake het fietshelmgebruik tussen 2018 en 2025.

Stappen vooruit, richting Vision Zero in 2050

1. Vlaanderen werkt verder richting 'Vision Zero': tegen 2050 streven we naar 0 verkeersdoden.

De overkoepelende doelstelling is om 'het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door de preventie van ongevallen en ernstreductie'.

Hoe meer ongevallen er voorkomen kunnen worden, hoe minder maatregelen er achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen gebeuren, wordt gestreefd naar een beperking van de schade (ernst van de ongevallen) en wordt een snelle medische interventie bewerkstelligd.

Modal shift en verkeersveiligheid, hand in hand

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift, waarbij we ernaar streven het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) tegen 2030 te laten stijgen tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen. Tegen 2040 willen we dat 30% van onze verplaatsingen per fiets gebeurt. Daarom blijft in dit verkeersveiligheidsplan de aandacht uitgaan naar de kwetsbare weggebruiker, om er maximaal voor te zorgen dat deze modal shift veilig kan verlopen. We werken daarnaast aan een modal shift naar het water voor het goederenvervoer. Hiermee beogen we minder vrachtwagens op de weg.

Ambitieuze streefcijfers

In dit Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 wordt opnieuw met 6 streefcijfers gewerkt:

- aantal verkeersdoden
- aantal zwaargewonden
- aantal letselongevallen
- aantal dode en zwaargewonde voetgangers
- aantal dode en zwaargewonde fietsers
- aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

Voor deze 6 streefcijfers stellen we een reductiepercentage voorop van -50% tegen 2030. Hierbij behouden we het jaar 2019 als referentiejaar.

Deze streefcijfers worden doorvertaald naar (tussentijdse) streefcijfers op het niveau van de provincies, vervoerregio's, politiezones en lokale besturen. Zo kunnen alle bestuurlijke niveaus gericht samenwerken voor het bereiken van de voor Vlaanderen vooropgestelde verkeersveiligheidsdoelen, rekening houdend met een mix van gewest- en gemeentewegen.

Uitvoering van acties i.s.m. partners (Engagement)

We rekenen voor de realisatie van het maatregelenpakket in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 op de medewerking van onze partners en blijven dus sterk inzetten op een goede samenwerking met de lokale besturen en andere stakeholders om de verkeersveiligheid te verbeteren.

1. Samenwerking met lokale besturen, stakeholders en experts

We rekenen voor de realisatie van dit maatregelenpakket op de medewerking van onze partners en blijven bijgevolg samenwerken met de lokale besturen en andere stakeholders om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Verkeersveiligheidspact met lokale besturen

We sluiten met de lokale besturen en stakeholders een doortastend verkeersveiligheidspact af, waarbij we hen actief betrekken in de gedeelde doelstelling richting Vision Zero. Dit pact is een gemeenschappelijk verhaal, waarin iedereen op zijn eigen niveau autonoom beslissingen neemt om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het kader van het opstellen van het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen zal er gekeken worden hoe steden en gemeenten kunnen beloond worden als zij ook aandacht besteden aan bij wijze van voorbeeld zone 30, schoolomgevingen, verduurzaming logistiek ...

In 2026 wordt het pact gefinaliseerd.

Samenwerking met stakeholders en experts

Vanaf begin 2026 starten we een intensief traject op om met diverse stakeholders en experts voor de gezamenlijke uitvoering en monitoring de in het verkeersveiligheidsplan opgenomen maatregelen (zie actoren in de maatregelenfiches).

Zowel vanuit de entiteiten van de Vlaamse overheid als van de betrokken partners mikken we daarbij op zo concreet mogelijk geformuleerde engagementen. Waar mogelijk wordt dit aangevuld met specifieke middelenverbintenissen voor de uitvoering ervan.

Het trekkerschap en/of een deelverantwoordelijkheid hierbij opnemen en verantwoording erover afleggen tevens onderdeel uitmaken hiervan. Dit zal gebeuren op basis van monitoring en een laagdrempelige en vooral bruikbare rapportering.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neemt hiertoe de regierol op en geeft dit vorm binnen het kader van het in 2024 opgestarte Transitienetwerk Verkeersveiligheid.

Door middel van diverse projecten voeden we een verkeersveiligheidscultuur, waarin verkeersveiligheid een verantwoordelijkheid is waaraan we allemaal werken. Dit omvat zowel de veiligheidscultuur in het lokaal beleid, in het verenigingsleven als in het bedrijfsleven.

2. Governance bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan

Stuurgroep verkeersveiligheid

Op vlak van governance wordt bij het opmaken en opvolgen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 gekozen voor een slanke structuur met een duidelijk takenpakket.

Concreet kreeg dit vorm via een stuurgroep die zich in 2025 heeft gefocust op het begeleiden van de opmaak van het nieuwe verkeersveiligheidsplan en de opmaak van een verkeersveiligheidspact met de lokale besturen. Een eerste stuurgroepvergadering vond plaats op 7 juli 2025, een tweede stuurgroepvergadering ging door op 18 november 2025.

Vanaf 2026 worden jaarlijks minstens 2 stuurgroepvergaderingen voorzien om de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan te monitoren.

De functies van de vernieuwde structuur zijn als volgt:

- Coördineren van de input van experts, maatschappelijke actoren en beleidsmakers voor de opmaak van het verkeersveiligheidsplan en het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen.
- Structureren en prioriteren van verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van data en wetenschappelijk onderzoek.
- Fungeren als platform voor overleg tussen beleidsniveaus en sectoren.

Werkgroepen

Voor verkeersveiligheidsprojecten en -initiatieven worden bestaande werkgroepen voortgezet en/of nieuwe werkgroepen opgericht.

De functies van de diverse werkgroepen zijn als volgt:

- Benutten van de expertise en ervaring van professionelen die actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid
- Invulling geven aan de verkeersveiligheidsprojecten en -initiatieven waarbinnen de gekende E's van verkeersveiligheid op een geïntegreerde manier worden verwerkt
- Instaan voor de detailuitwerking van voorgestelde maatregelen zodat die uitvoerbaar zijn op het terrein

Momenteel zijn er diverse werkgroepen actief die o.a. werken rond verkeersreglementering, verkeershandhaving, sensibilisering, evaluatie en monitoring.

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is een platform waarbij allerlei partners die actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid samenkomen om ideeën en ervaringen uit te wisselen.

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV) heeft enerzijds een overlegfunctie: de deelnemende organisaties zoeken naar afstemming en wisselen kennis en ervaring uit. Anderzijds formuleert het adviezen aan de Vlaamse regering om de verkeersveiligheid op de Vlaamse wegen te verbeteren.

In functie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 kan het forum een plek zijn voor een jaarlijkse terugkoppeling over de monitoring van de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan en de resultaten van evaluaties en voor een afstemming over nieuwe beleidsvoorstellen, waarmee het beleid transparant wordt besproken en stakeholders in een breed forum worden betrokken.

De functies van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid bij het nieuwe verkeersveiligheidsplan zijn als volgt:

- Jaarlijks terugblikken op de voortgang van de verkeersveiligheidsmaatregelen en de doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan
- Advies verlenen bij nieuwe beleidsideeën en -hervormingen
- Versterken van de betrokkenheid van belangenorganisaties, maatschappelijke groepen en burgers bij het verkeersveiligheidsbeleid

Gerichte maatregelen

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

De maatregelen uit dit Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 geven invulling aan de klassieke 5 E's van een verkeersveiligheidsbeleid, met name infrastructuur en voertuigtechnologie (Engineering), Educatie en sensibilisering (Education), Handhaving (Enforcement), Engagement en Evaluatie.

1. Veilige weginfrastructuur (Engineering)

Een veilige weginfrastructuur blijft de basisvoorwaarde opdat weggebruikers zich op een veilige manier kunnen verplaatsen. Elke euro die we investeren in de aanleg en heraanleg van onze wegen dient onze infrastructuur te verhogen op het vlak van verkeersveiligheid. We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe.

Nieuwe en/of bijgestuurde maatregelen

Veilige en kwalitatieve fietsinfrastructuur

In de recente FietsDNA-bevraging bij ruim 3000 Vlamingen stelde Fietsberaad Vlaanderen vast dat de tevredenheid over de fietsinfrastructuur stijgt van 38% naar 44%. Uit de bevraging blijkt ook dat de Vlaming de inspanningen van de overheid om kwalitatieve fietspaden te voorzien, afgeschermd van de rijbaan (stijging van 23 naar 33%), fietsstraten (stijging van 42 naar 49%) en jaagpaden (stijging van 43 naar 50%) open te stellen en kruispunten veiliger te maken (25% naar 33%) voor fietsers waardeert.

We blijven een hoog investeringsritme aanhouden voor de aanleg van veilige fietspaden (meer dan 300 mio €) om deze stijging in tevredenheid over de fietsinfrastructuur verder te kunnen bestendigen. Daarnaast ondersteunen we lokale besturen in de aanleg van veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Het beschikbare budget voor het Fietsfonds wordt daarom vanaf 2026 verhoogd van 15 miljoen naar 25 miljoen euro. We focussen onze investeringen op de projecten waar de hefboom voor de modal shift en de fietsveiligheid het grootst is.

Hiermee zetten we in op een fietsinfrastructuur die kwalitatief is, comfortabel, herkenbaar en vergevingsgezind. Nieuwe en heraangelegde fietspaden en fietssnelwegen leggen we zo veel als mogelijk volgens de normen uit het vademecum Fietsvoorzieningen aan. Nieuwe infrastructuurprojecten langs gewestwegen worden waar mogelijk volgens deze richtlijnen ontworpen. In samenhang hiermee houden we ons Vademecum fietsvoorzieningen up-to-date.

We zorgen voor fietsroutes die goed op elkaar aansluiten, waarbij we de bestaande versnippering verder wegwerken, om te komen tot een kwalitatief en veilig fietsroutenetwerk.

We versterken onze inzet om te voorzien in voldoende brede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur die ruimte biedt aan diverse types en een stijgend aantal gebruikers aan verschillende snelheden. We werken waar mogelijk aan kwalitatieve, effen en drempelvrije

fietspaden, die goed afgescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer bij een hoger snelheidsregime, met de nodige aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen. We gaan ook na of een vrijliggend fietspad gewenst en/of nodig is bij een lager snelheidsregime (o.a. omwille van hoge verkeersintensiteiten).

We waken erover dat we de fietsstromen langs de meest veilige routes leiden, hierbij rekening houdend met de omrijfactor.

We voorzien maximale afstemming met het Masterplan Fiets, dat o.m. als doel heeft om nog meer mensen aan het fietsen te krijgen zodat tegen 2040 minstens 30% van onze verplaatsingen per fiets gebeurt. De duidelijke prioritering van investeringen zorgt ervoor dat we blijven bouwen aan een veilig en efficiënt fietsroutenetwerk. Hierbij zullen ook de investeringen in fietsinfrastructuur binnen het Fietsfonds worden geprioriteerd.

Inhaalbeweging onderhoud weginfrastructuur

We geven in het GIP grote prioriteit aan structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen. Deze legislatuur maken we een inhaalbeweging voor structureel onderhoud met een groeipad van 924 miljoen euro middelen/jaar in 2024 naar 1,4 miljard euro middelen/jaar in 2029. Bovendien zetten we extra in op regulier onderhoud. Investering in structureel onderhoud gebeurt met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit en veiligheid van de weginfrastructuur (en directe omgeving). Onderhoud van de weginfrastructuur vormt dus een continu kwaliteitsaspect, waarbij specifieke aandacht uitgaat naar de actieve vervoersmodi om ook het onderhoud van bestaande voetgangers- en fietsinfrastructuur te bewaken.

Veilige en kwalitatieve voetgangersvoorzieningen

We zetten in op een veilige voetgangersinfrastructuur om meer weggebruikers te stimuleren om zich op een duurzame manier te verplaatsen.

We hebben hierbij aandacht voor voetgangersnetwerken. De wegbeheerder voorziet waar mogelijk voldoende brede en comfortabele voetpaden op maat van de verschillende weggebruikers, van alle leeftijden (8 tot 80+ norm), met of zonder beperkingen (en onderhoudt die ook). Deze zijn zo obstakelvrij mogelijk en goed afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer, zodat we het veiligheidsgevoel bij voetgangers verhogen.

Er worden voldoende oversteekplaatsen voorzien en onderhouden op een doordachte en veilige locatie, in overeenstemming met het afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen. We houden daarbij rekening met de aanwezigheid van verschillende weggebruikers van verschillende leeftijden, met verschillende stepsnelheden. We geven daarbij het goede voorbeeld en zorgen dat zowel de oversteek als de overstekende voetganger goed zichtbaar is .

Het Vademecum Voetgangersvoorzieningen wordt hiertoe ook geactualiseerd en met de nodige pragmatiek gevolgd. We bundelen hierbij de ontwerprichtlijnen uit het bestaande Vademecum Voetgangersvoorzieningen en Vademecum Toegankelijk Publiek Domein. Door middel van beknopte en overzichtelijke thematische fiches, onderverdeeld in een heldere structuur, zal het nieuwe vademecum vlot antwoorden bieden bij het uitwerken van nieuwe projecten.

Toezen op de kwaliteit van infrastructuurprojecten voor de verkeersveiligheid

Momenteel wordt reeds volop ingezet op het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits op de Europese en Vlaamse hoofdwegen, overeenkomstig de Europese regelgeving. We voeren een testfase uit voor een selectie van projecten op het onderliggend wegennet, evalueren en in functie van de resultaten implementeren we structureel. Bij een aantal zorgvuldig geselecteerde, grote infrastructuurwerken voeren we (bijkomend) een verkeersveiligheidsaudit uit. Bij projecten zoals de Oosterweelverbinding is voorzien in een begeleidende expertengroep verkeersveiligheid.

De beschikbare evidentie wijst op een waarschijnlijk gunstig effect van verkeersveiligheidsaudits en – inspecties (Ziakopoulos, Botteghi, Theofilatos, Papadimitriou, 2017). De uitvoering hiervan verlaagt het verwachte aantal ongevallen, op voorwaarde dat de aanbevelingen die er uit voortvloeien ook effectief uitwerking vinden.

Daarnaast voeren we verkeersveiligheidsinspecties uit op het bestaande hoofdwegennet en op de gewestwegen, op basis van de uitgevoerde netwerk-brede verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet, conform de Europese richtlijn 2019/1936.

Beveiliging betekenisvolle omgevingen kwetsbare weggebruikers

We gebruiken de ‘8 tot 80+ norm’ (soms ook wel de kindnorm genoemd) als uitgangspunt, maar finaal moet het voor allen, van jong tot oud en iedereen daar tussenin, veilig zijn.

We maken schoolroutes, schoolomgevingen en andere betekenisvolle omgevingen veiliger voor kwetsbare weggebruikers en hebben daarbij oog voor alle kwetsbare weggebruikers. We vereenvoudigen de procedures daarvoor zodat er sneller resultaten zijn op het terrein. Op deze manier maken we o.m. het woon-schooltraject veilig en laten we kinderen op een veilige manier als kwetsbare weggebruiker naar school stappen of trappen. De ingrepen moeten de leesbaarheid verbeteren, de kans op fouten verkleinen en het voor kinderen en overige weggebruikers duidelijk maken wat er van hen wordt verwacht.

De focus wordt hier geleidelijk verlegd van schoolomgevingen naar schoolroutes.

Daarnaast zetten we in op veiligere infrastructuur ter vermijding van dodehoekongevallen.

Tot slot zullen we het vademecum motorvoorzieningen uit 2008, waar nodig, actualiseren.

Voortgezette maatregelen

Conflictvrije (en slimme) kruispunten

We dringen het aantal mogelijke conflictsituaties ter hoogte van verkeerslichtengeregelde kruispunten verder terug. Hiertoe werken we via een actieplan om alle kruispunten met verkeerslichten stelselmatig zo conflictvrij als mogelijk te maken, prioritair op routes met zwaar verkeer. Hierbij streven we naar een verhoging van de verkeersveiligheid op de lichtengeregelde kruispunten en zorgen we ervoor dat er nooit nodeloos voor een rood licht moet worden gewacht. Voor de investeringen in conflictvrije verkeerslichtenregelingen wordt het afwegingskader conflictvrij regelen in Vlaanderen toegepast. Zowel de in Vlaanderen uitgevoerde studies als de

internationale literatuur vinden duidelijk gunstige effecten op de verkeersveiligheid (Dons, Schoeters, Develtere & Martensen, 2022).

Technologie is hierbij onze bondgenoot om onze kruispunten veiliger in te richten. Slimme verkeerslichten (iVRI's) en automatische (fiets)detectiesystemen kunnen hierin een belangrijke rol spelen. In het kader van vlottere en veiligere noodhulp wordt prioriteit gegeven aan spoeddiensten bij slimme verkeerslichten. Hiervoor werden zorgvuldig geselecteerde locaties in het recente verleden uitgerust met slimme verkeerslichten. Die kunnen automatisch en veilig een groen licht geven aan naderende hulpdiensten.

Wegwerken van bestaande en gekende gevaarlijke punten

De werkwijze rond het wegwerken van gevaarlijke punten wordt voortgezet met een dynamische lijst en snelle, kleinere maatregelen waar mogelijk. De effectiviteit hiervan werd via een recent effectevaluatieonderzoek duidelijk aangetoond, met een gemiddelde reductie van 24% van het aantal ongevallen op aangepakte locaties (Dons, 2024). We blijven hierbij ook een verhogingsfactor toepassen voor de kwetsbare weggebruikers.

Deze gecoördineerde en onderbouwde aanpak van gevaarlijke punten blijft van belang om lokale knelpunten weg te werken. We maken de, op dezelfde manier berekende, gevaarlijke punten op gemeentewegen over aan de betrokken lokale besturen, zodat zij eveneens actie kunnen ondernemen op deze geïdentificeerde gevaarlijke punten, indien dit nog niet gebeurd zou zijn.

Verhoging veiligheid bij wegenwerken

In 2024 werden 7 ongevallen met doden en 505 letselongevallen geregistreerd bij wegenwerken in Vlaanderen (Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), 2025). Dit zijn nog steeds te veel slachtoffers.

Daarom moeten we nagaan hoe we ervoor kunnen zorgen dat we menselijke fouten kunnen terugdringen ter hoogte van en in de files voorafgaand aan wegenwerken. Afleiding is hierbij een specifiek aandachtspunt, dus tijdige, correcte en duidelijke communicatie en signalisatie bij wegenwerken blijft belangrijk. We zorgen daarnaast voor een verhoogde handhaving ter hoogte van deze wegenwerken

Bij werken aan de infrastructuur op de onderliggende gewest- en op gemeentewegen vragen we wegbeheerders en nutsbedrijven bijzondere aandacht te schenken aan de kwetsbare weggebruiker, met aangepaste signalisatie, aangepaste omleiding, veilige doorgang of alternatieve route voor voetgangers en fietsers.

Maatregelen voor een veilig vrachtverkeer

Op lokaal niveau sluiten we een verkeersveiligheidspact af met de lokale besturen waarbij we hen actief betrekken in de gedeelde doelstelling richting Vision Zero. Venstertijden voor vrachtwagens, het afsluiten van werfcharters of afspraken rond vrachtroutenetwerken kunnen hiervan onderdeel uitmaken.

Het veilig afstellen van voertuigspiegels i.f.v. dodehoekongevallen en het stallen van vrachtwagens zijn in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de logistieke spelers zelf. Toch is er in Vlaanderen nood aan ondersteuning op dit vlak. In gericht overleg met de vervoerregio's kijken we waar extra, goed bereikbare parkings voor vrachtwagens kunnen uitgebouwd worden om de aantrekkelijkheid van economische polen te versterken, maar waardoor we eveneens mogelijk maken om de rij- en rusttijden te respecteren en overlast proberen tegen te gaan. Rond spiegelfastelplaatsen blijven we verder afstemmen met private stakeholders om dit op een kwalitatieve manier en op voldoende plaatsen mogelijk te maken.

Met de modal shift in het goederenvervoer willen we het drukke vrachtverkeer op de weg verminderen en op deze manier ook het aantal ongevallen met vrachtvervoer terugdringen. Ten slotte zetten we de evaluatie van het proefproject rond fietslogistiek op Vlaams niveau om in een definitieve regelgeving. Op vlak van stedelijke distributie van goederen kan, naast de fiets, ook stadsvervoer langs het water de verkeersveiligheid verhogen, door vermindering van het aantal (lichte) vrachtwagens in stedelijk gebied.

2. Veilige voertuigen (Engineering)

Nieuwe en/of bijgestuurde maatregelen

Verbeterde technische keuring en keuring langs de weg

De periodieke technische keuring en de keuring langs de weg voor vrachtwagens heeft als doelstelling het garanderen van veilige voertuigen op de openbare weg.

We willen dit op een klantgerichte en efficiënte manier vormgeven. Door de keuring grondig te hervormen en zowel organisatorische als technisch-inhoudelijke aspecten aan te pakken, willen we de technische keuring toekomstbestendig en klantvriendelijker maken met focus op de verkeersveiligheid. Zo verhogen we het draagvlak ervan.

We behouden daarbij de uitgangspunten van de keuringsactiviteiten: objectiviteit, onafhankelijkheid en uniformiteit van de technische keuring – met het oog op verkeersveilige voertuigen op de weg en sluiten we daarbij geen compromissen op het vlak van verkeersveiligheid.

Veilige micromobiliteit

De micromobiliteit – denk o.a. aan e-steps – valt niet meer weg te denken als vervoersmiddel in onze Vlaamse steden.

Voor zowat alle beleidsniveaus – van lokaal, Vlaams, federaal tot Europees – vormen steps en varianten ervan echter een uitdaging om ze veilig en vlot te laten functioneren binnen de huidige mobiliteitsmix, zeker binnen stedelijke context. De eerste cijfers van 2025 tonen een stijging in absolute cijfers van het aantal letselongevallen met e-steps.

De bezorgdheid die door spoedartsen in de publieke media werd geuit hebben het maatschappelijk debat hierrond duidelijk gemaakt.

Over de federale bevoegdheden die hiermee verband houden (zoals al dan niet verplichte helmdracht, verplichte inschrijving van het voertuig, ...) zullen we vanuit Vlaamse hoek onze eigen beleidsvisie duidelijk maken bij het interfederale overleg terzake.

Op Benelux-niveau wordt er met de 3 landen gewerkt aan een aanbeveling rond micromobiliteit – zowel qua gebruik in het verkeer als qua technische eisen i.f.v. homologatie – als input richting de Europese Commissie. Het Vlaams gewest neemt actief deel aan deze bespreking.

Voortgezette maatregelen

Integratie van nieuwe en slimme mobiliteitstechnologieën

Ontwikkelingen op het vlak van ISA, geconnecteerde en autonoom rijdende vervoersmiddelen bieden mooie kansen voor een veiliger en vlotter verkeer. Op regelgevend vlak werken we drempels voor het kunnen inzetten van autonome voertuigen en een dynamisch verkeersmanagement weg. Met het Mobilidata-programma werd samen met Imec en de private sector ingezet op innovatieve mobiliteitsoplossingen onder de noemer ‘dynamisch verkeersmanagement’ met aandacht voor real-time, gepersonaliseerde en nauwkeurige verkeersinformatiediensten. We zetten de komende beleidsperiode verder in op het intelligenter maken van verkeerslichten door technologie te installeren die zowel vervoermiddelen als de infrastructuur met elkaar verbindt en drempels hiervoor weg te werken. Lokale besturen kunnen ervoor kiezen om in te tekenen op dit soort projecten zoals iVRI’s op hun grondgebied in het kader van het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen.

Zo kunnen we bijvoorbeeld prioriteit verlenen aan nood- en hulpdiensten bij kruispunten, zodat zij veilig en efficiënt kunnen voorbijrijden of sneller groen licht geven voor aankomende verkeersstromen. Dit helpt het bevorderen van een veiligere wegomgeving voor alle weggebruikers.

Naast het Mobilidata-programma staat het Verkeerscentrum in voor het dynamisch verkeersbeheer op de autosnelwegen, alsook voor het verzamelen en ontsluiten van alle verkeersdata. Real-time data, ingewonnen door eigen sensoren, maar ook door data bekomen uit voertuigen en crowdsourcing wordt door het verkeerscentrum verwerkt tot verkeersinformatie die op haar beurt weer ter beschikking gesteld wordt als open data voor hergebruik door mobiliteitsdiensten zoals o.m. Mobilidata.

Samenwerking met voertuigfabrikanten en onderzoeksinstellingen

Vanuit de Vlaamse overheid ontsluiten we onze gegevens via zoveel mogelijk gecontextualiseerde open data. De mogelijkheid tot lokale participatie is hierbij een aandachtspunt. Ook voor de bewustwording is het nuttig om data openbaar beschikbaar te stellen en kan dit helpen om het draagvlak te vergroten. De informatie die we via het Vlaams Verkeerscentrum verspreiden is daarvan slechts een voorbeeld. Ook met andere partners, zoals voertuigfabrikanten, trachten we een geoptimaliseerde gegevensdeling op te zetten. Hiertoe participeren we o.m. in het Europese Data for Road Safety ecosysteem waarin wegbeheerders, service providers en overheden onderling real time data uitwisselen en hiermee invulling geven aan Europese regelgeving (EU 886/213 SRTI).

3. Educatie en sensibilisering (Education)

Nieuwe en/of bijgestuurde maatregelen

Faciliteren van noodhulp en slachtofferzorg

Snel en accuraat handelen onmiddellijk na het ongeval heeft een grote impact op de ongevalsernst. Hierbij is het eerste uur na het trauma cruciaal, waarin snelle medische interventie de overlevingskansen van een slachtoffer significant kan verhogen en de ernst van verwondingen kan verminderen.

Een vlotte en veilige doorgang van hulpdiensten naar de plaats van een ongeval is cruciaal voor het redden van levens en het beperken van schade. Maatregelen die ervoor zorgen dat brandweer, ambulance en politie sneller op de locatie raken, kunnen niet alleen de responstijd verbeteren, maar ook de verkeersveiligheid verhogen – zowel voor de hulpverleners zelf als voor andere weggebruikers.

Om dit eerste uur na een ongeval nog effectiever te kunnen maken blijven we tevens de reddingstrook verder promoten zodat hulpdiensten sneller tot bij het incident kunnen geraken.

Aanvullend werken we samen met organisaties die zich inzetten voor de ondersteuning van de verkeersslachtoffers of familieleden in concrete projecten zoals bijvoorbeeld Getuigen Onderweg. Dit zal ook een plaats krijgen in het vernieuwde terugkommoment.

Nazorg in de ruime zin van het woord richt zich ook tot veroorzakers van een ongeval met daarbij aandacht voor psychologische opvang.

Sensibiliseringscampagnes, nu ook voor micromobiliteit

We blijven gerichte campagnes voeren om de belangrijke ongevalsoorzaken in het verkeer voor de diverse verplaatsingsmiddelen (alcohol, drugs en medicatie of de combinatie ervan, snelheid, afleiding) in beeld te brengen, maar hebben daarnaast ook oog voor andere ongevalsoorzaken, zoals bijvoorbeeld vermoeidheid/slaperigheid achter het stuur of veiligheid aan wegwerken, en voor (relatief) nieuwe verplichtingen zoals de vorming van de reddingstrook. We willen de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief beïnvloeden. Kennis, vaardigheden, attitude en sociale norm liggen aan de basis van het gedrag in het verkeer. Met sensibiliseringscampagnes verhogen we de kennis en het bewustzijn over deze specifieke gevaren.

We zetten daarnaast ook in op sensibilisering om hoffelijk gedrag in het verkeer te versterken.

Naast grootschalige campagnes naar alle weggebruikers maken we ook gebruik van doelgroepgerichte campagnes. Hierbij stemmen we kleinere gerichte campagnes af op specifieke verkeersveiligheidsproblemen en/of aandachtspunten en focussen deze op een afgelijnde doelgroep (zoals bijvoorbeeld de promotie van het fietshelmgebruik en zichtbaarheid in het donker of extra aandacht voor de dode hoek). Daarnaast zullen we nu voor het eerst ook aandacht hebben voor het veilig gebruik van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals de e-steps of bepaalde fatbikes.

Daarnaast zetten we ook in op de uitwerking van goede voorbeelden voor sensibilisering en responsabilisering in samenwerking met cafés en horeca en festivals en clubs.

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. Ook voor kleinere gerichte campagnes zoals het correct gebruiken van de fietsverlichting is er afstemming met acties door de lokale politie.

Voortgezette maatregelen

Gerichte verkeersveiligheidseducatie

Met gerichte educatie verhogen we kennis, vaardigheden, inzicht in en bewustzijn over specifieke gevaren in het verkeer. We investeren in een zo volledig mogelijk en kwalitatief aanbod verkeers- en mobiliteitseducatie.

We zetten hierbij verder in op een verticale leerlijn in het onderwijs en aanvullende initiatieven gericht op levenslang leren. Kennis en vaardigheden op een hoog niveau houden, is immers een aandachtspunt voor alle weggebruikers. Een leven lang.

Voor de rijinstructeurs werken we deze regeerperiode, in overleg met de sector, op basis van het decreet over het professionele rijonderricht de uitvoeringsbesluiten uit, zodat zowel de kwaliteit van het rijonderricht als het toezicht erop beter kan verlopen. Met de examencentra bekijken we welke maatregelen we nog meer kunnen nemen om fraude tegen te gaan. Hiermee willen we fraude verder tegengaan en ervoor zorgen dat we voldoende goed voorbereide bestuurders de weg op kunnen sturen.

Daarnaast zal ook het terugkommoment, als onderdeel van de rijopleiding, hervormd worden. Daarbij zullen verkeersgetuigen en organisaties die zich inzetten voor de ondersteuning van de verkeersslachtoffers of familieleden een rol vervullen.

Tot slot evalueren we ook het vormingsmoment.

We zorgen ervoor dat alle weggebruikers over een goede basiskennis van het verkeersreglement beschikken en dat ze op de hoogte zijn van wijzigingen.

Bij de aankoop van een nieuw voertuig deelt de verkoper correcte informatie over met veilig gebruik mee aan de gebruiker. Het kan dan gaan over technische aspecten zoals nieuwe voertuigtechnologieën (ADAS), maar evengoed ook over richtlijnen en/of vereisten gekoppeld aan bepaalde vervoersmiddelen, zoals bijvoorbeeld inzake het gebruik van elektrische steps, elektrische fietsen en speedpedelecs. Daarom zetten partners in op opleidingen en het trainen van vaardigheden voor het veilig gebruik van nieuwe vervoersmiddelen, zoals bijvoorbeeld veilig elektrisch leren fietsen of het optimaal benutten van de mogelijkheden van ADAS.

We stimuleren een veilig gedrag in het verkeer met de juiste kennis, vaardigheden en motivatie.

We werken samen met de transportsector en voertuigsector. O.a. via de nascholing vakbekwaamheid (code 95) bereiken we de professionele bestuurders. Samen met de sector bekijken we hoe we voor dit soort technische uitrusting van de vrachtwagens en bestelwagens,

maar ook voor ladingzekering en al dan niet overlading op de meest efficiënte manier verkeersveiligheidswinsten kunnen boeken.

4. Handhaving (Enforcement)

Nieuwe en/of bijgestuurde maatregelen

Handhaving snelheid

Een onaangepaste rijnsnelheid is en blijft een belangrijke risicofactor in het verkeer. We zetten dan ook verder in op het optimaliseren van de handhavingssystemen voor snelheid en op het doen naleven van het gewenste snelheidsgedrag. Daarbij staat de verkeersveiligheid centraal.

Op die manier kunnen gerichte snelheidscontroles op een positieve manier worden ingezet en kunnen we het draagvlak voor handhaving behouden. Daarbij willen we het draagvlak voor de handhaving van snelheid verhogen door de focus te leggen op de gevaarlijke punten in ons verkeer waar snelheid aan de basis van de verkeersonveiligheid ligt.

De GAS 5 wetgeving dient verduidelijkt en aangepast te worden. Het winstmodel van private partijen, waarbij omzet gelinkt wordt aan het aantal boetes, moet op de schop. In samenwerking met de minister van Binnenlands Bestuur passen we de regelgeving aan zodat trajectcontrole terug naar de essentie worden herleid, namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid op verkeersonveilige tracés, waar snelheid een risicofactor is en waar infrastructurele ingrepen geen soelaas meer bieden.

Daarnaast dient het handhavingsbeleid ook rechtvaardig en transparant te zijn. Weggebruikers worden tijdig geïnformeerd via aankondigingsborden en een herhaling van de snelheidsaanduiding om alvast op die locaties het gewenste snelheidsgedrag te stimuleren.

Om de naleving te controleren is het belangrijk te streven naar eenvormigheid in afhandeling waarbij de administratieve werklast zoveel mogelijk wordt beperkt.

Een helder snelheidsbeeld met eenduidige, geloofwaardige snelheidsregimes blijft dan ook belangrijk. De snelheden moeten aangepast zijn, zodat dodelijke en ernstige letsels voorkomen worden. Snelheidslimieten worden vastgelegd op basis van de functie van de weg, het wegtype en de kans op verschillende soorten conflicten.

We zorgen ervoor dat de infrastructuur zo goed mogelijk past bij het geldende snelheidsregime en dat de snelheidslimiet duidelijk is voor alle weggebruikers (goed zichtbare borden, plaatsingsvoorwaarden ...).

Performante handhavingsketen

We maken de handhavingsketen voor snelheidsovertredingen op Vlaamse gewestwegen performanter. Vanwege een gebrek aan capaciteit bij de Gewestelijke VerwerkingsCentra (GVC) wordt er vandaag de dag gewerkt met federale quota waardoor een deel van de vaststellingen niet leidt tot bestraffing, met negatieve effecten op verkeersveiligheid en rechtsgelijkheid. Door de opbouw van een eigen Vlaams VerwerkingsCentrum (VVC), aangevuld met een Vlaams ANPR Managed Services-luik (VAMS) zorgen we ervoor dat alle snelheidsovertredingen effectief verwerkt en beboet kunnen worden. Door de oprichting van het VVC zullen er ook extra middelen naar het Verkeersveiligheidsfonds vloeien.

Regelgeving

Verkeershandhaving blijft het sluitstuk om veilig verkeersgedrag af te dwingen. Een voorwaarde om een effectief handhavingsbeleid te kunnen uitvoeren is het feit dat zowel weggebruikers als handhavers de regelgeving correct begrijpen en interpreteren. De complexiteit door de veelheid aan regels maakt dit niet eenvoudig. Binnen Vlaanderen bekijken we op welke manier we de regelgeving kunnen vereenvoudigen of beter kunnen toelichten zodat regels correct worden begrepen en hierdoor ook beter worden opgevolgd en nageleefd via de nieuwe Vlaamse wegcode en de plaatsingsvoorwaarden.

Ondersteuning vanuit metrologie

Met betrekking tot handhavingssystemen (snelheid, WIM, vrachtwagensluizen,...) is garantie op continue inzet belangrijk. Vlaanderen heeft hier een ondersteunende rol. Om handhavingssystemen te kunnen gebruiken op het terrein is een modelgoedkeuring nodig. Daarnaast moeten de systemen op regelmatige tijdstippen metrologisch worden hertest en goedgekeurd (homologatie en ijking) voor verder gebruik. Betrouwbaarheid, beveiliging gegevens en correctheid zijn hier van belang. Met de verschillende metrologische diensten binnen België maken we afspraken rond deze aspecten zodat handhavers hun werk op het terrein kunnen blijven voortzetten. Daarnaast werken we naar de grensoverschrijdende erkenning van modelgoedkeuringen: op het moment dat handhavingssystemen in één van de lidstaten van Europa een modelgoedkeuring kreeg, kan dit in Vlaanderen worden ingezet zonder een nieuwe, complexe procedure te moeten doorlopen. Op deze manier kunnen handhavingssystemen snel worden aangekocht en ingezet wat de efficiëntie van de handhaving ten goede komt.

Sanctionering

Straffeloosheid vermijden is een noodzaak willen we dat verkeersovertreders leren uit hun daden. Hiervoor maken we werk van een logisch, proportioneel sanctiebeleid waarbij niet enkel wordt gekeken naar geldstraffen maar er ook aandacht is voor alternatieven. Hiervoor steken we de handen in elkaar met het Agentschap Justitie en Handhaving, verantwoordelijk voor het aanbod van gedragstrainingen waaronder verkeer. We hanteren hierbij het principe ‘De overtreder betaalt.’.

We ontwikkelen een registratiesysteem voor geregionaliseerde verkeersinbreuken waarin we GAS 5 Snelheid integreren en koppelen dat aan het federale systeem ter opvolging van recidive.

We zorgen er daarbij voor dat het systeem niet de occasionele overtreder viseert, maar juist gericht is op het identificeren en opvolgen van de veelpleger om zo gericht en rechtvaardiger te kunnen handhaven.

Voortgezette maatregelen

Informatie-uitwisseling tussen gewestelijke & federale partners

Via overleg in de werkgroep verkeershandhaving van het departement MOW enerzijds en het overleg binnen de interfederale werkgroep van politie en justitie anderzijds blijven we op de hoogte van de verschillende initiatieven genomen door de verschillende handhavingspartners en beogen we via kennisdeling en informatie-uitwisseling het bewerkstelligen van een coherente aanpak die door iedereen wordt onderschreven. We zoeken hierbij naar afstemming waar nodig om het geheel logisch en werkbaar te houden, binnen het kader van wat wettelijk is toegestaan.

Met het Agentschap Justitie en Handhaving en de FOD Mobiliteit en Vervoer houden we de vinger aan pols wat betreft de alternatieve sancties die worden uitgewerkt op de verschillende niveaus om de logica te bewaken en te komen tot maatregelen met impact.

5. Evaluatie en onderzoek (Evaluation)

Voortgezette maatregelen

Onderzoek dodelijke verkeersongevallen

We voeren ongevalanalyses uit, zodat de oorzaken van (zware) ongevallen met kwetsbare weggebruikers beter in kaart worden gebracht en gerichte oplossingen kunnen worden uitgewerkt, via IDVO (Inspectie na Dodelijk Ongeval) bij AWV en Quickscan Ongevalanalyse voor steden en gemeenten. We blijven hierbij ook inzetten op kleine maatregelen die de verkeersveiligheid snel kunnen verbeteren.

Onderzoek, structureel verbonden met de maatregelen

Voor de uitvoering van verkeersveiligheidsonderzoek werken we op een gestructureerde en gedragen manier met een onderzoeksagenda verkeersveiligheid.

Prioritering gebeurt enerzijds in functie van de bestaande noden bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan (lees: hierbij willen we onderzoek zoveel mogelijk structureel verbinden met de maatregelen in het plan) en anderzijds in functie van invulling van bestaande kenniselementen.

De meest prioritaire onderzoeksopdrachten worden geselecteerd om uitgevoerd te worden, binnen de grenzen van de beschikbare begrotingsmiddelen. Op deze manier willen we gerichte onderzoeken kunnen lanceren, en niet zomaar met een brede agenda werken.

Het is de Stuurgroep 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.

Hierbij wordt zoveel als mogelijk afstemming en samenwerking voorzien met de onderzoeksactiviteiten van andere organisaties.

Concreet focussen we ons hierbij alvast op het uitvoeren van voor- en na-onderzoek bij infrastructuurprojecten en ongevalanalyses, waarbij we er ook naar streven een beter zicht te krijgen op de precieze oorzaken van ongevallen en oorzakelijke verbanden, en we zetten de gestarte inhaalbeweging op vlak van evaluatie van maatregelen verder. Deze info willen we kunnen gebruiken om gerichte oplossingen uit te werken.

Om op een goede manier aan onderzoek te doen, zijn kwalitatieve en bruikbare data nodig. De verschillende partners en overheden zetten verder in op dataverzameling en -uitwisseling en laten elkaar hiervan maximaal gebruik maken, via zoveel mogelijk gecontextualiseerde open data. De mogelijkheid tot lokale participatie is hierbij een aandachtspunt.

Maatregelfiches

In bijlage worden de nieuwe of bijgestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen in dit Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 extra toegelicht.

Daarnaast blijven we ook met evenveel aandacht inzetten op de reeds lopende acties zoals vermeld in dit verkeersveiligheidsplan.