

Aanpak van gevaarlijke punten als onderdeel van een verkeersveiligheidsbeleid

Vlaams Parlement – Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

30 juni 2022

Structuur van de presentatie

- MIA
- Aanbevelingen
 - Verkeersveiligheidsbeleid: doelstellingen, monitoring, evaluatie & onderzoek
 - Governance & organisatie (AVO, nieuwe data-architectuur)
 - Historisch programma
 - Dynamische werking



mia

mobilititeit innovatief aanpakken

Waarom MIA?

- Cijfers verkeersveiligheid onaanvaardbaar
- Vorig jaar onderzoek IF mbt verkeersveiligheid -> verbeterpunten
- Logge procedures, administratieve overlast, lange doorlooptijden
- Luisteren naar klachten

MIA: een andere bestuurlijke aanpak

- Eenvoud (minder regels)
- Versnelde output
- Inspraak
- Slimme toepassingen
- Evaluatie en bijsturing
- Doelstellingen: sneller, samen en alert aanpakken

MIA: een andere bestuurlijke aanpak

- *Hoezo sneller?* We werken een kluwen aan regeltjes en richtlijnen, administratieve procedures en logge bureaucratische structuren weg, zodat ze onze doelstellingen niet langer in de weg staan.
- *Hoezo samen?* Via een vlotte samenwerking met vervoerregio's, provincies, gemeenten, burgers, wetenschappers en deskundigen bereiken we betere resultaten.
- *Hoezo alert?* Een goed plan volstaat niet. Maatregelen worden voortdurend bewaakt zodat we tijdig kunnen ingrijpen als ze niet werken of als een situatie plots verandert.

MIA concreet

- Regelluw kader
- MIA proeftuinen
- 4 onderzoekswerven per proeftuin
 - Proactieve detectie
 - Aanpak onveilige punten
 - Juridische en administratieve vereenvoudiging
 - Professionalisering

<https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/mia-mobiliteit-innovatief-aanpakken>

Deel 1

Aanbevelingen op het vlak van het Verkeersveiligheidsbeleid

Vlaams Parlement – Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

30 juni 2022

Verkeers- veiligheidsplan Vlaanderen

ACTIEVE WEGGEBRUIKERS CENTRAAL
2021-2025

[Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025](#)



2025

Doelstelling 2025
(-25% t.o.v. 2019)

- 237 verkeersdoden
- 1.855 zwaargewonden
- 17.301 letselongevallen
- 693 dode en zwaargewonde fietsers
- 256 dode en zwaargewonde voetgangers
- 296 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

-25%

2030

Doelstelling 2030
(-50% t.o.v. 2019)

- 158 verkeersdoden
- 1.237 zwaargewonden
- 11.534 letselongevallen
- 462 dode en zwaargewonde fietsers
- 171 dode en zwaargewonde voetgangers
- 197 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

-50%

2050

Doelstelling 2050
(Vision Zero)

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

0



- Tussentijdse doelstellingen richting Vision Zero (2050) voor 2025 en 2030, gericht op Europese doelstellingen
- 6 streefcijfers (verkeersdoden, zwaargewonden, letselongevallen – dode en zwaargewonde voetgangers, dode en zwaargewonde fietsers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders)
- Voor deze 6 streefcijfers streven we naar een reductiepercentage van -25% tegen 2025 en van -50% tegen 2030, met 2019 als referentiejaar.
- In 2040 mogen er bovendien geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen.
- De evolutie van deze streefcijfers wordt van nabij opgevolgd (jaarrapportering verkeersveiligheid, semestriële voortgangsrapportering verkeersveiligheidsplan).

- De evolutie van deze streefcijfers wordt van nabij opgevolgd (jaarrapportering verkeersveiligheid, semestriële voortgangsrappportering verkeersveiligheidsplan).
- Maatregelenpakket, kan waar nodig nog verder worden geconcretiseerd, uitgewerkt en vertaald, met specificering van middelen, verantwoordelijkheden en timing.
- Van zodra het kan, wordt ook de evaluatie van de maatregelen opgenomen in deze rapportering.
- 8 geformuleerde KPI's op EU-niveau (snelheid, ROI alcohol, gebruik gordel en kinderbeveiligingssytemen, correct gebruik kinderbeveiligingssytemen, gemotoriseerde tweewielers: snelheid en helmdracht, helmdracht bij fietsers, afleiding, voertuigveiligheid, infrastructuur, nazorg)
- Aangevuld met indicatoren op Vlaams niveau



OP DEZE PAGINA

[Verkeersveiligheidsplan](#)[Ook interessant](#)

Semestriële voortgangsrapportering (februari 2022)

- kadert in de uitvoering en monitoring van het **Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025**
- heeft aandacht voor het **werkprogramma 2022**

Via de semestriële voortgangsrapportering gebeurt de monitoring en zal het maatregelenpakket waar nodig nog verder worden geconcretiseerd, uitgewerkt en vertaald, met specificering van middelen, verantwoordelijkheden en timing.

Zodra het kan, zal ook de evaluatie van de maatregelen worden opgenomen in deze rapportering. Zo kan tijdig ingegrepen worden als de maatregelen onvoldoende werken of als er nieuwe risico's ontstaan.

Semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 februari 2022



Planning:

2021 **2022** 2023-2025

3

lopende
onderzoeksopdrachten
in het kader van de
onderzoeksagenda
verkeersveiligheid

Jaarrapport verkeersveiligheid

Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren
in Vlaanderen tot en met 2020

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

Doelstelling:

We streven een verkeersveiligheidsbeleid na dat sterker gestuurd wordt vanuit en ondersteund wordt door onderzoek. Verschillende types van onderzoek moeten hierbij mogelijk zijn, zoals diepteonderzoek, evaluatieonderzoek, methodologisch en fundamenteel onderzoek. Standaardisering van voor- en na-analyses (met inbegrip van gedragsanalyse en/of conflictobservatie) bij verkeersinfrastructuurprojecten en verwerven van een beter zicht op de precieze oorzaken van ongevallen zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. We communiceren tot slot over de onderzoeksresultaten naar de verkeersveiligheidspartners en gebruikers

Vorige periode:

- In het kader van de onderzoeksagenda verkeersveiligheid zijn 3 onderzoeksopdrachten lopend:
 - Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen rijbewijs categorie B
 - Evaluatie actieplan verkeerslichten naar verkeersveiligheidseffecten
 - Evaluatie wijziging algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom

Volgende periode (12 maanden):

- Finalisatie evaluatiestudies rijopleiding categorie B, actieplan verkeerslichten en snelheidsbeperking 70 km/u buiten de bebouwde kom.
- Finalisatie Belevingsonderzoek rond mobiliteit bij jongeren met het project 'Jonge Wegweters'
- Opstart Diepteonderzoek oorzaken fietsongevallen
- Uitvoering simulatorstudie verkeersveiligheidseffecten windturbine in aansluitingscomplex autosnelweg
- Opstart onderzoek naar een opvulrubber voor tramrails (ikv veiliger maken tramsporen voor fietsers)
- Afstemming, bespreking en opstart selectie nieuwe onderzoeksopdrachten.

Verkeer

Verkeersveiligheidsonderzoek

Verkeersveiligheidsonderzoek maakt deel uit van de overkoepelende doelstellingen voor een veilig verkeerssysteem en is specifiek opgenomen als maatregel in het [Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025](#).



Actueel

Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen van rijbewijs categorie B 

OP DEZE PAGINA

[Doelstelling](#)[Historiek](#)



Historisch overzicht van studies

- [Fietsongevallen in landelijk gebied \(2014\) – deel 1](#)
- [Fietsongevallen in landelijk gebied \(2014\) – deel 2](#)
- [Snelheidscamera's en trajectcontrole op Vlaamse autosnelwegen. Evaluatie van het effect op snelheidsgedrag en verkeersveiligheid \(2014\)](#)
- [Blind Spot Accident Causation \(BLAC\). Multidisciplinair diepteonderzoek naar ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen \(2012\)](#)
- [Belgian Accident Research Team. Pilootproject multidisciplinair diepte-onderzoek van ongevallen met vrachtwagens in Oost- en West-Vlaanderen \(2010\)](#)
- [Verkeersveiligheid op vrije tram- en busbanen \(2009\)](#)
- [Onderzoek in het kader van het Steunpunt Verkeersveiligheid](#)

OP DEZE PAGINA

[Doelstelling](#)

[Historiek](#)

[Uitgevoerd onderzoek](#)

[Contact](#)

Deel 2

Aanbevelingen op het vlak van governance & organisatie

Vlaams Parlement – Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

30 juni 2022



Nieuwe data-architectuur implementeren en opmaakproces optimaliseren

- Architectuurstudie IT verkeersongevallen (van lokalisatie tot berekening gevaarlijke punten)
- Geleidelijke omzetting gekozen scenario in de praktijk, met als directe voordelen:
 - Hogere gebruiksvriendelijkheid,
 - Grotere flexibiliteit & toekomstgericht,
 - Vereenvoudiging datamodel en datastructuur in de huidige applicaties,
- Dit zal ook afstemming tussen de verschillende dMOW- en AWW-applicaties vergemakkelijken.

Aanbevelingen voor het Agentschap Wegen en Verkeer

Vlaams Parlement – Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

30 juni 2022

Historisch programma (3.1)

17 resterende punten

- Ontwerp: 5 punten
- Aanbesteed: 3 punten
- Uitvoering: 9 punten
 - Afgerond in 2022: 4
 - Afgerond in 2023: 4

Effectevaluatie (3.2 + 4.4)

- Wetenschappelijk gebaseerde studie = voor- en na-analyse met controle voor vertekende factoren
- Effectevaluatie in 2023, obv gelokaliseerde ongevallen tem 2021
> onderzoek van punten aangepakt tem 2020
- Historische lijst: effectevaluatie is mogelijk na afronden lijst, wel aantal randvoorwaarden

Communicatie (4.1)

- Jaarlijkse communicatie over dynamische lijst
- Communicatie projecten via werfcommunicatie
- Selectie maatregelen in samenwerking met lokale besturen
- Transparante communicatie nav vragen

Budget (4.1)

- Op voorhand grove raming beschikbaar, maar moeilijk in te schatten
- Pas zicht op budget bij uitvoering
- Transparante communicatie vanaf start uitvoering

Prioritering (4.2)

- Opstart onderzoek en aanpak van zodra punt gekend
 - Punten met hoge prioriteitscores eerst bekeken
 - Waar mogelijk reeds kleine maatregelen
 - Vaak kruispunten met hoge intensiteiten
 - Uitgebreide maatregel nodig > langere doorlooptijd



In tussentijd focus op
ingrepen op korte
termijn voor andere
knelpunten

Knelpunten en Ingrepen Management (4.3)

