

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters

Chris Vanhee

Liesbeth Brouns

Mobiliteitsdeskundigen

Tom Brijs (U Hasselt, mobiliteit)

Kris Peeters (PXL Hasselt)

Dirk Lauwers (U Antwerpen, mobiliteit)

Decretale adviesorganen

Frank Van Thillo, AS MORA

Eddy Klynen, coördinator VSV

Administratie MOW

Filip Boelaert

Bart Boucké

Myriam Adriaensen

Pascal Lammar

Helmut Paris

Yoline Tavernier

Koen Van Raemdonck

Dirk Verhoeven

Els De Reyt

Verontschuldigd:

Joris Willems (PXL Hasselt)

Luc Jansegers (kabinet)

Sigrid Pauwels (kabinet)

Johan De Mol (UGent, mobiliteit)

Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)

1. Ontvangen reacties op verkeersveiligheidsplan

Ondanks korte deadline – veel reacties ontvangen; verschillende organisaties hebben ook reeds aangegeven om actief te willen meewerken aan de uitvoering van welbepaalde maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan of bij de dialoog te willen worden betrokken.

Gevraagd aan stakeholders wat volgens hen de prioritaire maatregelen zijn (zie lijst PPT).

- ⇒ Dirk Lauwers vraagt wat het statuut is van de prioriteitenlijst en of de minister deze lijst gaat gebruiken
- ⇒ Eddy Klynen vraagt aan de maatregelen die het meest effect hebben ook de meeste aandacht te besteden
- ⇒ Kris Peeters: belangrijker dan focussen op de maatregelen is focussen op wat werkt en op een verkeersveiligheidscultuur. De keuzes die hier gemaakt zijn en breed worden gedragen, moeten indalen bij de stakeholders/administraties, ...
Bijvoorbeeld bij onderhoudswerken van de weg: geen kansen missen maar meteen ook verder kijken naar de inrichting van de weg; proces van kwaliteitsaudit.
- ⇒ Dirk Lauwers: de verkeersveiligheidscultuur zal veel inspanning vragen en vooral bij AWV
Vertrouwd met AWV via de opleiding veiligheidsaudits snelwegen
Hoe kunnen we de kennis en engagement van de deelnemers valoriseren in standaardprocessen bij AWV en ook uitbreiden naar het gewone wegennet?
We hebben vroeger al gepleit voor het herinvoeren van een breed auditproces dat niet procesvertragend is.
Naar aanleiding van voorstel dhr. Klynen “wat is effectief?”:
 - zone 30 als meer standaard in bebouwde kom: helft zware ongevallen kan je vermijden door snelheidsmaatregelen + autoluwder maken van wijken.
 - trajectcontroles: op de trajecten waar dit wordt ingevoerd kan je tot de helft van zware ongevallen vermijden.Het charter dat aangekondigd is, kan structureel heel belangrijk zijn. Trajectcontroles zitten in de lift.

2. Brochure verkeersveiligheidsplan: bedoeling om verkeersveiligheidsplan vlot toegankelijk en meer bevattelijk te maken voor het breder publiek. Brochure is klaar op 1 september en zal worden verspreid.

3. Sensibilisering

Welke effectieve middelen/tools moeten we hiervoor gebruiken? Het departement ontvangt veel aanvragen voor projectsubsidies. Waar zetten we het beste op in?

- ⇒ Frank Van Thillo had de verwachting dat alle 37 maatregelen een kalender zouden meekrijgen en niet enkel de prioriteiten.
IJvert voor het principe van de holistische aanpak = 37 maatregelen.
Weliswaar met oog voor de financiële middelen (= technische beperking).
- ⇒ Minister Peeters: er zijn veel vragen over de effectiviteit van de campagnes.
Uiteraard houden we rekening met de 37 maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan. We

moeten bepalen met welke campagne we zullen starten? Waaraan geven we welke middelen?

- ⇒ Dirk Lauwers: geef aan wat werkt en zet dat in de kijker. Gebruik momenten waar mensen gevoelig voor zijn. Zoals 1 september / eerste schooldag – er zijn reeds verschillende gemeenten bezig met schoolroutes. Of wanneer gemeentes met een z30 starten. Of bij het verschijnen van het jaarrapport.
We kennen de drie killers: snelheidsregimes (vb. lokale besturen die hieromtrent al goed werk hebben verricht ‘in the picture’ zetten), alcohol-drugs, afleiding.
- ⇒ Tom Brijs: sensibilisering en handhaving is een goede mix.
Staat achter holistische karakter.
In het buitenland zie je vaker campagnes die onder “1 paraplu” gevat worden. Vb. d.m.v. een aanstekelijke noemer of logo? (Vb. UK: THINK, een catchy noemer die iedereen dan meteen associeert met verkeersveiligheid)
Bijv. op Vlaams vlak: Beloofd; op federaal vlak: all for zero.
=> eenzelfde ‘label’ i.f.v. een verkeersveiligheidscultuur, zodat het voor mensen duidelijk is dat het in eenzelfde kader past.
Kris Peeters: let op met Beloofd – zou zich tegen ons kunnen keren: veel beloofd, maar ...
- ⇒ Eddy Klynen: het moet veel meer zijn. In laatste versie Verkeersveiligheidsplan staat: de streefcijfers worden vertaald naar tussentijdse doelstellingen en dit moeten we meegeven aan externe partners.
We moeten de verschillende partners meekrijgen, we moeten duidelijk stellen: wat wordt er van hen verwacht om deze doelstellingen te bereiken? Ieders rol in het ruimere plaatje.

à MEER AANDACHT naar ‘interne’ communicatie

- ⇒ Dirk Lauwers: maar toch ook trachten burgers te betrekken (dialog), enkel een brochure volstaat niet. Zoals in Nederland burgers toelaten om gevaarlijke punten te signaleren.
- ⇒ Minister Peeters: met verkeersveiligheidsstafels en MIA mikken we daarop. We gaan de kalender voor campagnes uittekenen: focussen we op verkeersveiligheidsplan als dusdanig of halen we hier enkele items uit (bijv. laten leiden door vaststellingen in het jaarrapport)?
- ⇒ Eddy Klynen: VSV lanceert al jaren campagnes. VSV beschikt over veel cijfers, o.m. over de impact van deze campagnes. Belangrijk om te zorgen voor een grondige voorbereiding.
Warm water niet telkens opnieuw uitvinden.
- ⇒ Frank Van Thillo: we zouden d.m.v. cijfers VSV/AWV gerichter kunnen bepalen hoe we tewerk gaan. In Vlaanderen wordt er te weinig geluisterd naar de individuele burger (bijv. durven communiceren “dit is er fout gelopen op die concrete plaats en we nemen dit mee in het beleid”).
- ⇒ Filip Boelaert: deze discussie over sensibilisering heeft wel degelijk zin, ook zonder grondige voorbereiding. Bij sensibilisering moet je alle registers opentrekken. Meer dan administratie en bestuurslagen. Niet 1 register: zoals enkel campagnes. We moeten inzetten op grootste killers en grootste oorzaken – hierin zal kennis VSV zeker een grote meerwaarde hebben.

We zien dat fiets een belangrijk aandachtspunt is: we moeten dus niet enkel focussen op de fietser, maar ook op de weggebruikers die in aanraking komen met deze fietsers.

Bovendien gaat het niet enkel om sensibilisering van de weggebruikers, maar van partners (die doordrongen moeten geraken van de verkeersveiligheidscultuur).

Belang van herhaling, toegankelijke communicatie en oog voor het geheel (het overkoepelend verhaal).

⇒ Dirk Lauwers: er is een onderscheid tussen wat en hoe?
à Waar richten we sensibilisering op en hoe doen we dit?
à verschillende partners betrekken en ook bereiken
à Indien je NL vervoersregio's opzoekt, dan zie je duidelijk het verhaal van verkeersveiligheid. In Vlaanderen (vb. Antwerpen) is dit niet het geval.
Frank Van Thillo: meent van wel, bijv. verwijzing naar vlotte, veilige fietspaden in havengebied. Er moet echter nog beter over worden gecommuniceerd.

⇒ Kris Peeters: er is nog veel meer werk. We doen niet genoeg.
Als we wensen dat er meer mensen op de fiets stappen, dan is een omslag vereist. Vaak worden nog de verkeerde keuzes gemaakt (weinig efficiënt).

⇒ Minister Peeters: in de lichtvisie fietspaden werd de reflex van verkeersveiligheid niet gemaakt. Het gaat over inrichting, ruimtelijke ordening...
Als we meer mensen op de fiets willen krijgen, moeten we ook denken aan functionele verlichting.

⇒ Kris Peeters:
à er bestaat reeds een koepelboodschap: "go for zero"
à brochure ook bezorgen aan gemeenteraadsleden (ervoor zorgen dat de info bij de juiste mensen terecht komt). Zij maken regelmatig deel uit van VVR en kunnen hierover in dialoog gaan met AWW.

Verkeerskundigen maken twee fouten: slimmer voordoen dan ze zijn door het gebruik van verkeersmodellen (het is niet mogelijk om perfecte voorspellingen te doen) + dommer voordoen dan ze zijn: van veel maatregelen weten we dat ze werken, we moeten niet telkens het warm water opnieuw uitvinden (cfr. Opm. Eddy Klynen).

Laat ons nu starten.

Hoe kunnen we op redelijke termijn zorgen voor een samenhang? We kunnen starten met sensibilisering en handhaving kan later volgen. (3 E's?)

Opnieuw kwaliteitscontrole invoeren, zodoende de weinige middelen die ter beschikking zijn, zo goed mogelijk kunnen worden gebruikt. Ook bij onderhoudswerken is winst mogelijk.

⇒ Dirk Lauwers: link sensibilisering + proeftuinen: gewoon doen, opvolgen en erover communiceren
Enerzijds: qua verkeersveiligheidsgedrag 'niet houden aan de regels': hier is handhaving nodig.
Anderzijds: gedrag in het openbaar domein trachten te veranderen: vb. door het creëren van autoluwe buurten.
Draagvlak is steeds het kleinste net vooraleer de maatregel wordt ingevoerd. Pas evalueren na vb. 6 maanden. (vb. stadstol Stockholm – na 6 maanden was er pas draagvlak / zone 30 in

Graz, ...)

Minister: zoals fietspaden aanleggen en hiervoor parkeerstroken opheffen – draagvlak komt later.

- ⇒ Kris Peeters: niet enkel AWW betrekken, maar ook DVW – potentieel belangrijke speler (o.a. speedpedelecs op jaagpaden, nieuwe bruggen waarbij een plaats voor de fietser wordt vergeten, ...).

Minister: DVW zit mee in ons programma.

4. Afwegingskader voor de invoering van een zone 30

toelichting door Yoline Tavernier

- ⇒ Dirk Lauwers: verkeersveiligheid als prioritair uitgangspunt
Verwijzing naar een studie in Amersfoort (autoluwe stadsring met maximumsnelheid van 30 km/u)
Pleit voor Stockholm declaration: indien geen vrijliggend fietspad à 30km/u
Hou ook rekening met het vermijden van sluijverkeer.
We moeten gemeenten sensibiliseren om verkeersveiligheid op de eerste plaats te zetten.
Wegencategorisering: verbindende wegen kan je gedeeltelijk op 30km/u afhankelijk van het schaalniveau. Regionale verbindingsweg versus lokale verbindingsweg.
De mazen waarbinnen geen interlokale verbindingswegen zijn à zoveel mogelijk autoluw.
De weginrichting past zich aan aan de actieve weggebruikers (cfr. uitgangspunt verkeersveiligheidsplan).
- ⇒ Kris Peeters: indien we infrastructureel niet kunnen aanpassen, dan verlagen we de snelheid.
Bovendien zit ISA in nieuwe modellen er aan te komen.
Indien een locatie een verblijfsfunctie heeft, dan 30km/u.
Ook al heeft er nog geen ongeval plaatsgevonden, we moeten de veiligheid garanderen en met andere woorden preventief werken. We moeten ons ook afvragen waarom de actieve weggebruikers bepaalde locaties mijden. De kindnorm is hierbij ook van belang, op deze manier kan ook de barrièrewerking van de weg worden weggewerkt.
Bovendien ben ik het niet eens met de stelling dat een verkeersbord niet zou kunnen volstaan om de snelheid naar beneden te halen. Een bord haalt minstens de referentiesnelheid naar beneden.
Maak het afwegingskader niet te complex en omvangrijk, eerder een beslissingsboom op een A4.
- ⇒ Eddy Klynen: de link met verkeersveiligheid ontbreekt. Als we de ambitieuze maatregelen willen halen, dan moeten we de snelheid verlagen.
We moeten uitpakken met goede voorbeelden indien we lokale besturen willen overtuigen. Snelheid verlagen en snelheid mag enkel verhogen indien het veilig kan.
- ⇒ Dirk Lauwers: ongeveer de helft van de verkeersongevallen gebeurt bij een snelheidsregime van 50km/u.
Zone 30: minder ernstige ongevallen en dus lagere ongevallenernst
We moeten zoveel mogelijk mensen sensibiliseren (hoofdstraten in Londen zijn al meer dan 1 jaar 20mph).
Matrix omgevingsfunctie en verkeersfunctie gebruiken en segmenteren.

Er lijkt nog te veel de nadruk op doorstroming van autoverkeer te liggen, bovendien een snelheidslimiet van 30 km/u is niet meteen negatief voor de doorstroming – het gaat om het voeren van een continue snelheid.

Bottom-up benadering à waar liggen scholen, bejaardentehuizen, ...

Waar willen mensen te voet of met de fiets zijn? Vertrekken vanuit hun wenslijnen en pas voertuigbewegingen hieraan aan. Bekijk het als gebieden (bijvb. afbakening als verblijfsgebied.) Cfr. Theorie Boudewijn Bach 'omgekeerd ontwerpen': ontwerpen vanuit ruimtelijk gebruik

Boris Johnson (als burgemeester Londen): heeft naast het 'metro-netwerk' voor fietsen in Londen, ook het deelfietsen geïntroduceerd, ...

- ⇒ Frank Van Thillo:
wordt er bij veilige schoolroutes ook rekening gehouden met snelheidsregimes?
Nee, hier is zone 30 niet rechtstreeks aan gekoppeld, maar vooral gericht op fietsinfrastructuur. Veel van de schoolomgevingen zijn fietsstraten, dus zijn sowieso 30km/u.
- ⇒ Els De Reynt: het afwegingskader stelt
 - 30 km/u op die wegen waar de verblijfsfunctie primeert (30 km/u op erftoegangswegen). Voor de mazen waar de verblijfsfunctie primeert, ligt de nadruk op het belang van het Fix the Mix-rapport van Fietsberaad.
 - Voor de verbindingswegen tussen de mazen moet gekeken worden naar de overheersende functie (verkeer versus verblijven) en naar de aanwezige infrastructuur voor de actieve weggebruiker. Kan er geen veilige infrastructuur voor de actieve weggebruikers gegarandeerd worden (vrijliggende fietsinfrastructuur, veilige oversteekplaatsen), is een snelheidsverlaging wenselijk.
 - i.v.m. de primerende functie dient er o.a. gekeken naar de functies naast de weg (aanwezigheid scholen, parkeren, etc.) die actieve weggebruikers (kunnen) aantrekken.

5. Verkeersveiligheidsbarometer:

- ⇒ Nog steeds geen goede cijfers, vooral bij het aantal verkeersdoden. De cijfers nopen ons om de reflex op verkeersveiligheid meer in de verf te zetten.
- ⇒ Dirk Lauwers: het zou interessant zijn om te zien op welk soort wegen de ongevallen plaatsvinden. Wat met de 50km/u en 70km/u-wegen en autosnelwegen? Pascal Lammar stelt dat dit reeds gebeurt in de jaarrapportage, en stelt voor dit ook te bekijken voor de voorlopige cijfers.
Opvallend: de ernstgraad neemt opnieuw toe, terwijl deze vroeger afnam.
Kan de relatie worden gelegd met toename SUV, bestelwagens, ...? Hoe kunnen we dit verklaren? De gereden snelheid ligt sowieso lager dan 10 jaar geleden.
Hoe komt het dat die ernstgraad zo toeneemt?
Tom Brijs: Er zijn studies die aantonen dat er in de coronaperiode sneller werd gereden omdat er minder verkeer was. Je ziet een daling van het aantal ongevallen, maar een stijging van het aantal dodelijke en ernstige letselongevallen.
(Kris Peeters) 2020 is wel zeer interessant i.k.v. modal shift.

Filip Boelaert: massa en snelheid hebben zeker een effect als er minder verplaatsingen zijn. Wetenschappelijk gezien kan je 2020 niet meenemen voor het analyseren van tijdsreeksen,

vanwege de statistische afwijking. Maar uiteraard is dit jaar wel interessant om de geleerde lessen mee te nemen en wordt het dus niet vergeten.

⇒ Kris Peeters vraagt terugkoppeling rond advies Federaal K.B. (Filip Michiels)

⇒ Dirk Lauwers: is er al een traject bepaald voor de onderzoeksagenda?

Bijlagen:

- Sneuvelnota 'afwegingskader voor de invoering van een zone 30' zoals aangeleverd door het Team Verkeersveiligheid van DMOW. Het moet finaal de bedoeling zijn om deze nota te reduceren tot een one-pager maar in huidige nota lijkt de kadering ons wel relevant.
- Lichtvisie fiets AWV (dit bestand stuur ik via We-Transfer want bestand is zeer groot)
- Screening door het Team Verkeersveiligheid van deze Lichtvisie.
- standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende het ontwerp van KB tot wijziging van de wegcode.