

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters
Chris Vanhee
Liesbeth Brouns
Kim Vandenbroucke

Mobiliteitsdeskundigen

Tom Brijs (U Hasselt, mobiliteit)
Kris Peeters (PXL Hasselt)
Dirk Lauwers (U Antwerpen, mobiliteit)
Joris Willems (PXL Hasselt)
Johan De Mol (UGent, mobiliteit)

Decretale adviesorganen

Eddy Klynen, coördinator VSV

Administratie MOW

Bart Boucké
Myriam Adriaensen
Pascal Lammar
Helmut Paris
Yoline Tavernier
Koen Van Raemdonck
Dirk Verhoeven
Els De Reyt

Julie Mariën

Ben Helsen

Erika Decorte

Verontschuldigd:

Frank Van Thillo, AS MORA
Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)
Filip Boelaert

Schriftelijk advies:

Reeds ontvangen van Johan De Mol

Agenda:

- Verwelkoming (Minister Lydia Peeters)
- Verkeersveiligheidsbarometer VIAS (Pascal Lammar)
- Afwegingskader snelheidsregime bebouwde kom, toelichting eindversie (Yoline Tavernier)
- Mobilidata (Erika Decorte en Ben Helsen)
- Regelstrategie voor iVRI's (Julie Mariën)
- Sensibilisering en educatie ifv verkeersveiligheidsplan (Dirk Verhoeven)
- Kindnorm in verkeersveiligheidsplan (sneueltekst zie bijlage) (Bart Boucké)
- MIA proeftuinen, een stand van zaken (Chris Vanhee)
- Varia (datum volgende TF, voortgangsrapportering, resultaten/stand van zaken onderzoeksagenda, actieplan 2022,...)
- Slotwoord (Minister Lydia Peeters)

Verslag:

Eddy Klynen roept op om aanvragen voor conflictvrije kruispunten anders te bekijken en op een andere manier te benaderen. Hier zou meer creatief mee moeten kunnen worden omgegaan.

Dirk Lauwers: akkoord met interventie Eddy, was ook geest van mijn tussenkomst vorige vergadering - adhv aantal cases ruimere benadering duidelijk maken zou ook nuttig kunnen zijn - we hebben op alle vlakken voorbeelden nodig goede nieuwe praktijk.

Toelichting verkeersveiligheidsbarometer VIAS - Pascal Lammar

Dirk Lauwers: gewonden evolueert minder slecht dan doden - mogelijk dus ernstiger impact tgv ? (hogere snelheden) (to be checked). *(nvdr: de stijging van de registratie van de verzwarende omstandigheid "overdreven snelheid" bij de ongevallen met verkeersdoden lijkt dit te bevestigen)*

Kris Peeters heeft een vraag voor VIAS: wat zijn hun hypotheses? Wat kunnen we hieruit leren en wat zouden we hieruit moeten concluderen?

Eddy Klynen verwijst naar het VVH-plan. Het is belangrijk dat we de streefcijfers die we hebben bepaald concretiseren in tijd. Wat betekent dit voor lokale besturen? Wat betekent dit t.o.v. onze ambities? De link moeten worden gelegd tussen de barometer en onze ambities uit het VVH-plan?

Pascal licht toe: dit zijn de meest recente voorlopige cijfers, waardoor we op deze cijfers nog geen diepgaande analyse hebben kunnen doen. Het is inderdaad de bedoeling om verder de link te leggen tussen deze gegevens en de geformuleerde ambities in het VVH-plan.

Minister geeft mee dat deze analyse zal gebeuren.

Kris Peeters: aansluitend bij de vaststelling van Eddy dat we zo de streefcijfers niet zullen halen, zou er een procedure moeten worden afgesproken voor een versnelde bijsturing opdat er kort op de bal zou kunnen worden ingegrepen. Anders hollen we altijd anderhalf jaar achter de feiten aan...

Afwegingskader snelheidsregime bebouwde kom, toelichting eindversie door Yoline Tavernier:

Dirk Lauwers: er is heel wat input verwerkt. Ik kan me zeker herkennen in de hoofdlijnen van deze nota. Het schema is duidelijk en niet mechanistisch. Naar opbouw van ons wegennet zitten we in een zeer andere situatie als in Nederland. Er zijn enkele duidelijke indicatoren in de tekst, presentatie en tabel. Er zouden meer indicatoren mogen worden toegevoegd (??).

Infrastructuur en conflictdichtheid zouden eventueel wel een hogere plaats in de hiërarchie kunnen krijgen. Het initiatief ligt ook bij AWV om bepaalde wegsegmenten waar het nodig is 30km/u te maken.

We zijn het erover eens dat we naar zone 30 moeten gaan? Afwijkingen zijn mogelijk maar ook wenselijk. Verwijzend naar de nota: veel zal afhangen van de manier waarop hiermee wordt omgegaan. Er moet top-down een initiatief komen om niet enkel de nota te verspreiden, maar ook een educatie hierbij te voorzien vb. voor het AWV.

Joris Willems:

“Eens te meer de vaststelling dat expositie en eerder een "negatieve" expositie belangrijke verklaringsfactoren zijn voor de toegenomen onveiligheid. In 2020 waren er minder auto's maar meer fietsers en voetgangers, toch minder slachtoffers bij de actievelingen. Dit toont niet enkel het "safety by numbers" aan, maar ook de "negatieve" expositie die het autoverkeer betekent voor de veiligheid van het gehele systeem. Veiligheidsbeleid begint dus bij een modal shift.”

Kris Peeters:

Wat bedoelt men met een ruim snelheidsbeleid? Kunnen we dit meer preciseren? Wanneer is dit dan samenhangend genoeg? Momenteel is er een ruime interpretatiemarge. Ik sluit mij aan bij Dirk wat betreft het voorzien van educatie. Het is een goed document. Als er geen verhoogde fietspaden zijn, dan kan er geen 50km/u zijn → het zou handig zijn, de pappenheimers kennende, dat deze regel best wordt veranderd: “als er geen verhoogde fietspaden zijn, dan moet de snelheid lager zijn dan 50km/u”

“dit schema is niet afdwingbaar” → beleidsbeslissingen moeten wel heel goed gemotiveerd worden, het belang van dit document mag niet onderschat worden. Ik wil ervoor pleiten om dit schema zo goed mogelijk beschikbaar te maken en toegankelijk voor iedereen vb. door het te plaatsen op de website.

Eddy Klynen: er is nog een belangrijke nuance tussen kiezen voor VVH of doorstroming. Dit zit vervat in dit kader, maar er zullen een aantal pappenheimers dit misbruiken. De boodschap die moet worden gegeven is: we gaan voor VVH.

Minister Peeters wil dit afwegingskader aan alle lokale besturen bezorgen, we kunnen hier ook de VVSG voor inschakelen. Ze dankt voor de lovende woorden.

We kunnen het afwegingskader zo finaal afkloppen, maar moeten aandacht schenken aan de begeleidende brief aan de lokale besturen.

Het mes snijdt vaak aan twee kanten: soms wil een lokaal bestuur 30km/u invoeren en AWV niet, soms is het omgekeerd. Dit afwegingskader kan dan worden gezien als een goede tool om dit af te toetsen.

Dirk Lauwers: ik ben zeker akkoord met Joris, bedenking past misschien ook in afwegingskader (streven naar modal shift, autoluwe kernen en wijken minstens in 1 zin vermelden?)

Kris Peeters:

Joris, eens: risico-expositie is cruciaal, dat weten we. Modal shift is dus inderdaad ook

verkeersveiligheidsmaatregel. In het kader van de 'kindnorm' moeten we bijvoorbeeld ook dit aspect meenemen: minder ongevallen met kinderen is vaak geen indicatie van meer verkeersveiligheid, wel van minder kinderen op straat.

Bart Boucké: er zijn momenteel veel discussies tussen dit afwegingskader is geen eindpunt, ... Er zal ook een evaluatie van deze aanpak volgen. Ook binnen Benelux?

Johan De Mol heeft een opmerking m.b.t. 50km/u: indien bij 50km/u er geen verhoogd fietspad aanwezig is, dan moet men naar 30km/u
"Ik vind dit een brug te ver en zou dit minder scherp stellen. We moeten hier voorzichtig in zijn, want er gaat enorm veel weerstand zijn. Er zijn ook wegen zonder voetpaden, hetgeen zelfs nog veel gevaarlijker is dan wegen zonder fietspad. De weerstand tegen zone 30km/u zal zo enorm toenemen."

Dirk Lauwers: koppeling wordt anders gemaakt in stockholm declaration en EC decade road safety. Wales en Schotland leggen het top down op

Joris Willems:
"Verschil binnen en buiten bebouwde kom moet m.i. expliciet worden gemaakt. Anders gaan mogelijk de tegenstanders dit als tegenargument gebruiken: "wat met de meeste (landbouw)wegen buiten de kom?" Uiteraard moet dit worden gekoppeld aan intensiteiten. Opnieuw een reden om intensiteiten op dat soort wegen maximaal te beperken tot plaatselijk landbouw- en erfverkeer. Zeer moeilijke discussie in bijna elke landelijke gemeente ...
Er was ooit een tijd dat er vlak langs scholen 90 werd gereden ... We kunnen wel degelijk vooruitgang boeken"

Els De Reynt: ook wanneer het kader zich beperkt tot 'binnen bebouwde kom'?

Kris Peeters: we kunnen niet alles willen. We kunnen niet eerst alles volbouwen en dan ook snel willen rijden. Het rookverbod wilden we ook niet en zou ook op veel tegenstand stuiten, toch wil niemand terug naar binnen roken.

Laat de ratio zegevieren en houdt u hieraan. Weerstand tegen een maatregel is altijd meer zichtbaar dan 'steun' voor een maatregel. De geesten zijn in 20 jaar gerijpt. Mensen vinden 'zone 30' intussen 'normaal'. Het is de nieuwe sociale norm geworden.

Dirk Lauwers: wat er in de teksten van de Europese Commissie staat, dit zal weerstand oproepen: kijk naar alle projecten, zone 30 THB → er zijn ook veel Antwerpenaren die dit wel steunen. Er is veel vraag naar meer VVH in bebouwde kom. Er is een draagvlak, maar het zal een strijd zijn.

Minister Peeters: draagvlak groeit meestal ook wel. 10 jaar geleden zagen we ook geen fietsstraten. Dit is een afwegingskader dat we ruim willen verspreiden en dat eenieder kan gebruiken om een pleidooi te houden. Het gaat over de bebouwde kom en niet over andere dingen.
Ik denk dat we met dit kader een goede tool hebben. In Hasselt gaat men binnen de kleine ring zelfs naar 20km/u.

Bart Boucké: het debat is niet geëindigd. Er werd rekening gehouden met weerstand, want die zal er inderdaad zijn.

Kris Peeters: sta mij toe toch even te wijzen op het potentieel wrange van de situatie: enerzijds de vaststelling van een groeiend aantal verkeersslachtoffers (wat in een 'terreurcontext' meteen tot alarmprocedures zou leiden, maar niet in een verkeerscontext), anderzijds het pleidooi van sommigen om toch maar niet te snel te willen gaan (en de facto te wachten op 'draagvlak', dat er nog nooit 'vanzelf' gekomen is)...

Toelichting Mobilidata door Erika Decorte en Ben Helsen

Dirk Lauwers: i.v.m. met vorige en ook deze: belang van goed kader voor evaluatie zone 30 tem herkomst bestemming en grootte verkeersstromen (zie ook opmerking Joris i.v.m. modal shift), dus vraag of zone 30 ook invloed heeft op verkeersstromen (niet enkel op snelheid dus) mobilidata biedt kansen

Pleidooi om mobilidata niet enkel in te zetten voor verkeersmanagement maar ook voor beleidsevaluatie en planning

Welke strategie wordt gevolgd keuze iVRI's ? zwarte punten prioritair?

Johan De Mol: hopelijk staat uitrol IVRI niet los van de noodzaak tot conflictvrije VRI

Kris Peeters: "IVRI = conflictvrij" en IVRI mag conflictvrij maken niet vertragen

Dirk Lauwers: heel heldere presentatie. Het is heel sterk dat je rechtstreeks effect wil hebben op het terrein en veiliger en vlotter verkeer wil hebben op het terrein. Ik pleit ervoor om Mobilidata ook te gebruiken voor beleidsplanning en beleidsevaluatie.

Hoe wordt de keuze voor bepaalde kruispunten gemaakt? Is er een relatie met gevaarlijke punten of niet?

Erika Decorte zegt dat er een monitoring en evaluatieluik is voorzien. We willen sowieso monitoren en evalueren in welke mate we hebben bijgedragen aan de doelstellingen van het Mobilidata programma: verkeersveiligheid, doorstroming en uitstoot.

Kris Peeters: mooi, maar ik ben een koele minnaar van high-tech

Dit zijn ingewikkelde dingen die ons vaak ook kwetsbaarder maken. ...

Wat is intelligent? Zelden vraagt iemand wat slim of intelligent is? Een fietser verwacht vb. dat hij gedetecteerd wordt, een autobestuurder verwacht eerder een groene golf.

Waarom is het vandaag nog niet mogelijk om de GPS-operatoren te dwingen om noodzakelijke of essentiële informatie systematisch mee te geven? We hebben nog steeds moeite om bepaalde info (schoolomgevingen, evenementen, ...) te verkrijgen. Zelfs statische informatie "het is daar veranderd" kan niet altijd gedeeld worden. We zouden GPS-operatoren mee moeten inschakelen in ons streven naar meer VVH.

Johan De Mol:

In huidige omstandigheden detecteert men meestal via vaste camera's en sensoren. Naar de toekomst, zal 'connected' meer kunnen worden uitgerold, maar hiervoor is het wachten op 5G.

Binnen UGent is er een onderzoek gaande om fietsers te detecteren. Het mag allemaal wat sneller gaan.

Erika Decorte: Talking Traffic heeft pionierswerk verricht. We staan momenteel bij de koplopers tussen de ons omringende landen.

Toelichting Regelstrategie voor iVRI's - Julie Mariën

Opmerkingen en suggesties mogen tegen 17 december 2021 schriftelijk worden bezorgd.

Dirk Lauwers: beleidskader kritisch doorlichten vanuit verkeersveiligheid is dat mogelijk issue voor taskforce? (in uitbreiding conflictvrije regelingen) niet zozeer principes maar hoe ze werken

Kris Peeters: blij dat dit benoemd wordt: 'technological engineering' is niet altijd de oplossing (en maakt de problemen soms vooralodeloos ingewikkelder), social en political engineering zijn soms meer aangewezen.

Dirk Lauwers: hoe ambities koppelen aan hiërarchie in netwerken voetgangers, fietsers, OV, auto -- daarvoor werden principes voorgesteld in UA studie over robuuste wegencategorisering

Kris Peeters: mooi voorbeeld van het ingewikkeld maken: we willen vrachtwagens ontmoedigen op het lagere netwerk. We hebben al rekeningrijden voor vrachtwagens, maar net daar waar we ze niet willen hebben moeten ze niet betalen. Logisch zou dan zijn om het bestaande systeem aan te passen.

Johan De Mol: prioritaire voertuigen: geluid maar ook lichtsignaal is nodig

Dirk Lauwers: ADR is toch niet wenselijk in centra? dus geen prioriteit geven, integendeel? (als een alternatieve route is) correct, maar soms kan het (voorlopig) niet anders en moet het er zijn, en dan heb je het er liefst zo kort en veilig mogelijk, dus in die zin akkoord. Kader is apart per licht? Voor fietsers is elk rood licht te veel, ik bedoel aantal stops beperken (groene golven)?

Kris Peeters: op dit punt van de presentatie heb ik het gevoel dat het criterium 'modal shift' uit beeld is geraakt, in de zin dat vooral (alleen?) gewerkt wordt met gedetecteerde voertuigen/weggebruikers (tellingen, detectie), waardoor systeem eerder volgend wordt (weliswaar geprioritiseerd volgens STOP) dan sturend (weerstand spelen ook een belangrijke rol bij modal shift).

Julie Mariën:

Kris, modal shift is zeker en vast opgenomen in onze regelstrategie. Ik ben dus van mening dat dit wel consequent wordt meegenomen. Door het STOP-principe willen we positieve impact hebben op de modal shift.

Kris Peeters: Julie, STOP-prioritering zit er zeker in. Maar 'telling'/'detectie' impliceert risico op te veel 'volgen' en te weinig (of niet) 'sturen'. (Maar fijn als mijn bezorgdheid onterecht is)

Toelichting sensibilisering en educatie ivv verkeersveiligheidsplan door Dirk Verhoeven

Opmerkingen en suggesties mogen schriftelijk worden bezorgd.

Kris Peeters: Dirk, dank voor de toelichting en het reeds meenemen van suggesties. toch opletten voor 'victim blaming': zie 'Iedereen fluo', 'Helm op, Fluo Top': verantwoordelijkheid wordt sterk gelegd bij wie risico loopt niet bij wie risico creëert. Idem met 'dode hoek'-aanpak. Suggesties om mee aan de slag te gaan: automobilisten bewust maken van tweerichtingsfietspaden (altijd links en rechts kijken), rechten van fietsers (naast elkaar fietsen, afstand bij inhalen), fietsstraten, risico's inherent aan SUV's.

Johan De Mol: Kris, helemaal akkoord met deze opmerking

Kindnorm in verkeersveiligheidsplan door Bart Boucké

Opmerkingen en suggesties mogen schriftelijk worden bezorgd.

Dirk Lauwers: ivm kindnorm wil ik graag intiatief trachten te nemen met ua om ook brede kennis wetensch. onderzoek over kindvriendelijk openbaar domein aan boord te krijgen (bv studiedag) ik denk aan Jens Aerts (ex Unicef) en Maarten van Acker (beweeglijke stad onderzoek)

MIA proeftuinen, een stand van zaken door Chris Vanhee**Varia:**

- De data voor de TF van 2022 zullen half december worden vastgelegd. Het eerstvolgende overleg zal doorgaan in februari.