

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters
Chris Vanhee
Liesbeth Brouns
Kim Vandenbroucke
Jill Haeyen

Mobiliteitsdeskundigen

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

Decretale adviesorganen

Eddy Klynen, coördinator VSV
Frank Van Thillo, AS MORA

Administratie MOW

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

Verontschuldigd:

Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)

Schriftelijk advies:

Voorafgaandelijk hebben we via e-mail advies gevraagd over een aantal dossiers:

- E-steps (n.a.v. werkgroep federaal + andere gewesten)
- Knipperend groen voor voetgangers

Agenda:

- Introductie door de minister
- **Semestriële voortgangsrapportering verkeersveiligheidsplan**
 - Verkeersveiligheidsplan zes maanden geleden goedgekeurd
 - Terugblik op de eerste stappen die we reeds hebben gezet
 - Vooruitblik naar de volgende twaalf maanden (actieplan)
 - Nieuwe manier van rapportering die door de administratie zal worden voorgesteld en toegelicht
- Presentatie door administratie (Bart Boucké, Pascal Lammar en Koen Van Raemdonck)

Verslag:

- Dirk Lauwers vraagt om te starten met de goedkeuring van het vorige verslag, vooral met het oog op het verder opvolgen van een aantal onderwerpen die toen aan bod kwamen
Afwegingskader zone 30: hoe loopt dat proces, wordt hiermee gewerkt? Kan de Vlaamse overheid hiervoor extra ondersteuning bieden?
- De conflictvrije verkeerslichtenregeling: wat is de stand van zaken hierbij?

Frank Van Thillo: is VVSG betrokken bij de nota van de e-steps?

Els De Reyts bevestigt dat de VVSG reeds werd betrokken via de werkgroep wegcode en plaatsingsvoorwaarden.

1. Semestriële voortgangsrapportering – inleiding + link (focus)maatregelen met prioritaire aandachtspunten en kwaliteitsrandvoorwaarden

Dirk Lauwers: valkuil bij vertrekken van slachtoffers is maatregelen enkel op hen te betrekken (wie rijdt wie dood ook expliciet nemen voor identificeren van wie gevaar oplevert tav doelgroep) zie benadering van Marco Te Brömmelstroet.

Het is goed om te kijken wie het eerst wordt bedreigd in het verkeer → de slachtoffers.

Wat betreft de acties die worden genomen mankeren er o.a. acties van “wat kan de automobilist doen naar de fietser toe, ...” Het is belangrijk om te kijken naar alle partijen en niet enkel naar de slachtoffers, maar ook naar de factoren en de oorzaken van het ongeval.

Kris Peeters bevestigt: ik denk dat een tabel zoals opgemaakt door Te Brömmelstroet uitgaande van 'wie doodt wie' verhelderend zou kunnen zijn en een ander licht kan werpen op de problematiek.

Chris Vanhee: ik wil de leden van de Task Force eraan herinneren dat zo'n matrix als bijlage bij het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 werd toegevoegd.

Koen Van Raemdonck: We kijken in de cijfers wel degelijk ook naar de slachtoffers bij de tegenpartij. Een tabel 'wie doodt wie' zoals opgemaakt door Te Brömmelstoet wordt ook jaarlijks door ons opgemaakt in het kader van het jaarrapport verkeersveiligheid (<https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidscijfers>). In het verleden heeft de VSV een grafische versie van deze tabel opgemaakt. De opgesomde maatregelen per doelgroep zijn uiteraard wel deze die gericht zijn op de betreffende doelgroep.

Johan de Mol: is er voldoende data over locatie, oorzaak, fout, ...? Enkel dan kan men vaststellen welke acties extra moeten ondernomen worden.
Smartphone gebruik is een probleem maar vooral het HMI kan probleem vormen voor afleiding.

Minister: diepteonderzoek moet zeker gebeuren.

2. Semestriële voortgangsrapportering – bespreking focusmaatregelen jaaractieplan 2022

Johan De Mol: worden tweerichtingsfietspaden als "conform" ingericht beschouwd (gewest) ?

Minister Peeters: data rond fiets en investeringen zullen we toekomstgericht beter ontsluiten en toegankelijk maken.

Dirk Lauwers: er moet altijd een slag dieper gegaan kunnen worden. De dataontsluiting – hoe zal dit gaan? Wat doen we met die cijfers? Een 'min' in de slide – moet toch een red alert zijn om extra actie te ondernemen?

Minister: er wordt een digitale kaart voorzien die de lokale besturen kunnen raadplagen. Ook naar dataontsluiting toe worden er momenteel stappen gezet door DMOW.

Kris Peeters: misschien kan de milieureportering inspiratie bieden wat betreft het afgaan van 'alarmen'. Daar werkt men met smileys al naargelang van de vastgestelde evolutie: droevig, neutraal, lachend. Geeft snel overzicht van de werkpunten.

Eddy Klynen: wat fietsers betreft moeten we drastische stappen zetten.
diepteonderzoek + meer cijfers: fantastisch dat we zoveel meer kunnen investeren in fietsinfrastructuur. Graag wil ik weten hoeveel van deze middelen effectief worden besteed? Ik verwacht dit in een voortgangsrapportage te kunnen raadplegen en zien.
Inzake 'engagement' is het ook zeer vreemd en opmerkelijk dat het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid ontbreekt in deze rapportering.

Minister: je kan grote bedragen in een investeringsplan opnemen, maar als die vragen niet worden vastgelegd, kan je niet overgaan tot uitvoering.
Hetgeen wat vastgelegd is, is niet meteen zichtbaar op terrein of nog niet uitgevoerd, maar het betekent wel dat dit zal worden uitgevoerd. In het verleden werden max. 140 miljoen vastgelegd, als we nu 320 miljoen kunnen vastleggen is dit een positief verhaal dat ik zeker wil meegeven.

Filip Boelaert: op vastlegging volgt uitvoering. Soms is daar tijd tussen, maar die volgorde is er. We kregen van de minister ook de opdracht om die uitvoering ook tastbaar te maken, cf tussenkomsten in deze vergadering.

Dirk Lauwers: fietsberaad is sterk als operationeel kenniscentrum (wordt ook internationaal geapprecieerd), maar hoe werkt kennis door (bv conflictvrije regelingen) en hoe verder dynamiseren (kennisontwikkeling in lijn met uitdagingen) blijven vragen voor me.
We hebben geen zicht op hoe die opmerkingen ivm lichtenregelingen verwerkt zijn of heb ik niet goed opgelet vorige weken/maanden?

Bart Boucké: De op 5 oktober 2021 en kort daarna ontvangen opmerkingen zijn door AWW en dMOW, in afstemming met het kabinet verwerkt. Het resultaat daarvan is via mail opnieuw aan de deelnemers voorgelegd. Er werden 9 reacties ontvangen en die worden momenteel verwerkt, daarna wordt de aangepaste tekst rondgestuurd.

Joris Willems: goed punt om het dienstorder rond VOP's eens tegen het licht te houden. Daar staan zaken in die pertinent levensgevaarlijk zijn. Ik vind het trouwens discutabel om het proactief aanleggen van gevleugelde zebrapaden als doelstelling te vermelden. Het is m.i. niet meer dan een (mogelijke) maatregel, zeker geen doel op zich. (n.v.d.r.: Wellicht heeft een verwarrende formulering een foute indruk gewekt: bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 en in deze rapportering is het uitbreiden van het aantal gevleugelde zebrapaden enkel als maatregel en zeker niet als een doelstelling opgenomen.)

Het doel is om minder slachtoffers te krijgen, wat eruit volgt is het meer gepland aanleggen van VOP/FOP. Het beste is dat ik achteraf nog wat opmerkingen bezorg en ik zal actief meedenken aan het vademecum.

Johan De Mol: @Joris, klopt volledig. BV snelheid uitleg weg, snelheid, ... zijn even belangrijk. Neem het recente dodelijk ongeval van een jonge voetballer -bij oversteken via zebrapad- als een pijnlijke illustratie.

Chris Vanhee: we hanteren ook voor voetgangersoversteken een zelfde werkwijze als bij het afwegingskader zone 30 + maximaal conflictvrij. Sneuveltekst wordt aan jullie voorgelegd, tweede fase omvat de consultatie van de stakeholders en andere experts, na verwerking opmerkingen wordt de finale tekst opnieuw geagendeerd op de task force verkeersveiligheid.

Dirk Lauwers: goed punt om ook op woon werk en recreatie routes tand bij te steken (n.v.d.r. bij maatregel 6).

Minister: nemen we zeker mee

Bart Boucké: in navolging van schoolroutes focussen we ook op de vrije tijds routes zoals voor naschoolse muziek- en tekenlessen die niet in een klassiek schoolgebouw plaatsvinden of zoals voor activiteiten van jeugdbewegingen. Dit was ook een expliciete vraag van deze sector bij de recente gedachtewisseling over de kindnorm.

Dirk Lauwers: wegenwerken is pijnpunt, maatregelen op autowegen lijken me ok maar quid bibeko en onderliggend net: STOP principe!!

Internationaal onderzoek geeft aan dat ongevallen door afleiding sterk toenemen (zie ook vorig punt wegenwerken), hoe handhaven camera's?

Dode hoek: ook relevant fietsvademeccum (ligging fietspad bij kt)

Johan De Mol: oplossen door oorzaken afleiding weg nemen. Eenvoudige, eenvormig werkende HMI's zijn daarbij het meest effectieve. Dit moet wel op Europees niveau worden aangepakt. De educatieve leerlijn dode hoek versterken, is geen oplossing maar is eerder slachtoffer-blaming

Chris Vanhee: Wat is jullie standpunt over de vraag om trajectcontroles met borden aan te duiden? Moet niet elke bestuurder de wegcode kennen? Snelheidsbeperkingen toch niet enkel van toepassing binnen zones tc?

- Johan De Mol: het is duidelijk niet nodig en overbodig om borden voor trajectcontroles aan te duiden. Wegnemen borden is een goede werkwijze. Deze borden dateren nog van de tijd dat men onbemande camera's diende aan te kondigen. Totaal zinledig om aan te geven dat men de snelheid op die locatie extra zal controleren. Iedereen kent de maximumsnelheid, en dient zich hieraan te houden, niet enkel op plaatsen

waar trajectcontrole staat. Het is onbegrijpelijk dat men niet inziet dat er geen extra borden nodig zijn.

- Dirk Lauwers: je zou breder kunnen aanduiden? bv. 'deze snelweg is beveiligd door trajectcontroles' ?
Dit is een moeilijke vraag, die best ook door psychologen onderzocht wordt. Erg belangrijk om resultaten te communiceren! We handhaven wel degelijk maar moeten dit ook duiden. Ook blijven communiceren dat 10km/u te snel wel degelijk te snel is.
- Frank Van Thillo: aanduiding van handhaving is wel erg belangrijk voor het draagvlak. Maar voorstel Dirk kan goed compromis zijn.
Ik ben geschrokken van de negatieve reacties binnen de mobiliteitsraad op het weghalen van deze borden. Het is een verkeersveiligheidsmaatregel die aangeeft dat er wordt gehandhaafd.
Een argument is dat er mensen zijn met veel geld en veel innovatieve systemen die hierdoor wél verwittigd worden voor trajectcontroles en die dus m.a.w. zorgen voor zichzelf. Blijkbaar leeft dit maatschappelijk erg.
- Joris Willems: niet nog meer borden aub. Terechte opmerking van de minister
- Kris Peeters: aankondiging van handhaving suggereert dat handhaving iets speciaals is en dus niet de regel. Belangrijker lijkt me om regelmatig over resultaten terug te koppelen over aantal geflitste bestuurders enz. Verder ook belangrijk: boete snel na overtreding laten volgen.
Ik heb problemen met apps als Flitsmeister en Waze die eigenlijk zorgen dat mensen controles gaan ontlopen, ook zorgt Waze bijvoorbeeld voor sluipverkeer. Bij het weglaten van de aankondigingsborden laat je niet meer zien dat je handhaaft, maar je kan dit ook op andere manieren tonen.
- Tom Brijs: ik ga hierover zeer binnenkort een opiniestuk brengen in HbVL. Maar mijn standpunt hierin is dat aankondiging m.i. niet (langer) nodig is. Trajectcontroles zijn intussen niet nieuw en digitale technologie in de auto (navigatiesystemen, ISA) waarschuwt de bestuurder steeds meer over de geldende snelheidslimiet. Mobiele controles worden ook niet aangekondigd... We moeten vermijden dat bestuurders de indruk krijgen dat ze enkel gecontroleerd worden waar er een bord staat.
- Chris Vanhee: als we de logica van de 'aankondiging' volgen moet de politie de locatie van een 'flitswagen' ver genoeg op voorhand aankondigen... (reactiesnelheid, remafstand, ..)
- Myriam Adriaensen: Communicatie en handhaving versterken elkaar. Bovendien leest niet iedere weggebruiker de handhavingsresultaten die vaak heel lokaal zijn. Wat met buitenlandse weggebruikers dan?

Chris Vanhee: Wallonië steeds veiliger: Coyote-leden mijden schoolzones. Coyote ontwikkelt eens te meer een bijkomende service voor meer verkeersveiligheid:

<https://coyote.prezly.com/wallonie-steeds-veiliger-coyote-leden-mijden-schoolzones>

Dirk Lauwers: wegcategorisering ook criteria nodig voor selectie diverse categorieën n (is vaag gegeven bij vervoerregio's en gemeenten) ook principe van segmentering ifv verkeersveiligheid sterk benadrukken (zie ook EU project MORE)

Minister: afwegingskader 30 is overgemaakt aan alle lokale besturen met vraag te gebruiken in gemeenteraad - we kijken ook nog met VVSG hoe we dit verder in the picture kunnen zetten.

Dirk Lauwers: goed punt is dat coalitie 30 zelfde kader gebruikt!

Johan De Mol: erg goed omdat dit aan gemeenteraden te bezorgen. In vele gemeenten is op het vlak van toekennen van zone 30 nog erg veel werk nodig. Gewoon omdat men geen zone 30 wil.

Minister: klopt en vandaar best discussie laten voeren in gemeenteraden adhv afwegingskader.

Dirk Lauwers: met UGent gaven we reeds cursus aan circa 50 medewerkers AWW voor auditen - sterke kennis aanwezig rond snelwegen maar grote nood i.v.m. gewone wegen....

Een discussiepunt blijft: wat doen we met hoofdstraten? Misschien is het zinvol om kennis uit te wisselen met andere landen (zoals Frankrijk, Nederland)? In NL is men bezig met het uitschrijven van een nieuwe richtlijn voor hoofdstraten.

Johan De Mol: hoe zit het met de controle en verbeteren van niet werkende trajectcontroles ?

Joris Willems: we hebben ooit een van de meest performante kwaliteitszorgsystemen ter wereld gehad voor het onderliggend wegennet ...

3. Voorstel – Onderzoeksagenda 2022-2023:

Dirk Lauwers: in NL stelt men oa in CROW richtlijnen reactietijd op 2 sec ook bibeko. We gaan veelal uit van kortere tijd (o.a. in rijopleiding, belang van zich aan snelheid te houden campagnes).

Chris Vanhee: ADAS zorgen (helaas) voor langere reactietijden... in bepaalde omstandigheden uiteraard...

Dirk Lauwers: dit beïnvloedt impact van te hoge snelheid, effectiviteit zone 30 ook fietsstraten onderzoeken?!

Kris Peeters: wat betreft onderzoeken naar effectiviteit zones 30: graag niet alleen focus op weginrichting, maar ook aandacht voor verkeersintensiteiten en samenstelling van het verkeer (aandeel zwaar vervoer bijvoorbeeld).

Punt 6 lijkt me belangrijk, RAVDR wordt niet of weinig toegepast, er bestaat heel wat Frans en Zwitsers onderzoek over, best ook betrekken. ik mis SUV en bestelwagen?
Hoe kunnen we suggesties doen?

Bart Boucké: wat te onderzoeken onderwerpen betreft is er niet alleen deze shortlist van ca. 10 onderzoeksprojecten, maar ook een longlist waaraan diverse leden van deze task force o.a. door hun deelname aan het Vlaams Forum Verkeersveiligheid met hun suggesties hebben bijgedragen.
Monitoring is zeer belangrijk. Vb. de Trajectcontroles

Frank Van Thillo: hoe wordt er voor gezorgd dat de onderzoeksvragen voldoende concreet/gericht aan de onderzoeksinstituten worden voorgelegd ? Minister: We moeten inderdaad waken over de onderzoeksvragen. Kunnen deze worden voorgelegd aan de taskforce?

Koen Van Raemdonck: bestekken voorleggen aan de taskforce gaat misschien iets te ver omdat bepaalde leden betrokken partij zijn.

Minister: we hebben het ook gehad over de killers in het verkeer en zitten met het verhaal rond rijden onder invloed en het gebruik van lachgas. De bestaande sensibiliseringscampagnes zijn te algemeen en we zouden hier moeten kunnen differentiëren. We moeten snel starten met de diepteonderzoeken.

Eddy Klynen: dit is een voorstel van Shortlist voor 2022-2023: wanneer worden deze onderzoeken gedaan? Niet alleen Vias gaf toelichting op het Vlaams Forum Verkeersveiligheid over SUV. Ook Eva Van Eenoo deed dat.

Pascal Lammar: De bestekken voor het diepteonderzoek fiets en voor ladingzekering zijn reeds beschikbaar voor publicatie. Ook voor een onderzoek naar de fietsveiligheid in de buurt van tramsporen is al voorbereidend werk verricht.

Johan De Mol: rijden onder invloed: drastisch opvoeren van controles. Naar het peil dat in Nederland, Finland,... gehaald wordt.

Kris Peeters: lopend onderzoek mag inderdaad geen excuus zijn om geen maatregelen te nemen. We weten al veel en kennen wel de do's and dongs in grote lijnen...

Johan De Mol: misschien nadenken om in onderzoeken steeds een klankbord/reflectie te voorzien. Op deze wijze kan wat bijgestuurd worden.

→ Bart Boucké: sowieso is er altijd een stuurgroep voorzien die - mits gepaste samenstelling - deze taak zou kunnen opnemen.

Dirk Lauwers: onderzoeken laten begeleiden door klankbordgroep en/of taskforce? (n.v.d.r: Overkoepelend – op programmaniveau - is terugkoppeling naar de task force altijd mogelijk. Vanuit andere hoeken zoals door de MORA wordt echter vooral algemene transparantie over onderzoeksresultaten gevraagd – dus ruimer dan de Task Force Verkeersveiligheid en het Vlaams Forum voor de Verkeersveiligheid.)

Frank Van Thillo: werkwijze die we vroeger met de steunpunten gebruikten.

4. Semestriële voortgangsrapportering – bespreking streefcijfers en KPI

Kris Peeters: cijfers 2021 zijn geen extrapolatie naar het volledige jaar, maar slechts cijfers voor drie kwartalen, toch? (wordt bevestigd door Koen Van Raemdonck)

Dirk Lauwers: ivm snelheid: bevestigt dat er in ons land grote tolerantie bestaat over snelheidslimiet niet te respecteren – idem voor alcohol.

Eddy Klynen:

Omdat duidelijk is dat we onze ambities amper halen, zelfs nu de COVID-maatregelen worden gelost gaan de cijfers zeer slecht zijn. Welke bijkomende maatregelen gaan we nemen om die ambities wel te halen? Deze vraag stel ik me op basis van de cijfers van Koen? Koen verwijst hiervoor naar het eerste deel van de presentatie waarin het maatregelenpakket werd uitgelegd en waarbij net voor de slechte cijfers wat fietsers betreft meer en extra maatregelen zijn voorzien.

Tom Brijs: wij zien ook tendens dat autogebruikers vaker online meetings volgen tijdens het rijden. Dit is zorgwekkende evolutie (misschien punt voor campagne?)

Dirk Lauwers: i.v.m. fiets: structureel maar ook KT checken, bv zwarte punten, zone 30 wat is effect op totaalcijfer.

Johan De Mol: Koen, klopt. De voorziene acties zijn nog niet of onvoldoende uitgerold. Dus versneld uitrollen, is de boodschap.

Frank Van Thillo: ik ondersteun de oproep van Eddy om toch ook nog eens na te denken om al deze info en resultaten te delen op het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid.

De presentatie wordt aan alle leden toegestuurd na het overleg. Volgende keer zullen we de presentatie voorafgaandelijk aan het overleg bezorgen.