

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters

Chris Vanhee (raadgever)

Evelyne Bauer (raadgever)

Mobiliteitsdeskundigen

Dirk Lauwers (UAntwerpen, mobiliteit)

Johan De Mol (UGent, mobiliteit)

Joris Willems (PXL Hasselt)

Tom Brijs (UHasselt, mobiliteit)

Decretale adviesorganen

Eddy Klynen (VSV)

Frank Van Thillo (AS MORA)

Administratie

Bart Boucké (DMOW)

Pascal Lammar (DMOW)

Yoline Tavernier (DMOW)

Els De Reyts (DMOW)

Niels Janssen (AWV)

Liessa Iliens (AWV)

Verontschuldigd:

Kris Peeters (PXL Hasselt)

Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)

Helmut Paris (DMOW)

Dirk Verhoeven (DMOW)

Koen Van Raemdonck (DMOW)

Myriam Adriaensen (DMOW)

Agenda:

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Kindnorm (stand van zaken door Bart Boucké, DMOW)
- 3) Onderzoeksagenda (stand van zaken door Pascal Lammar, DMOW)
- 4) Afwegingskader snelheid op gewestwegen
- 5) Fietsvademeccum (aanpassingen n.a.v. vorige taskforce door Niels Janssen, AWW)
- 6) Fietsveiligheid (toelichting door Pascal Lammar, DMOW)
- 7) Varia

Verslag:

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag wordt goedgekeurd.

2) Kindnorm

Toelichting door Bart Boucké, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zijn verschillende maatregelen opgenomen die specifiek gericht zijn op kinderen en jongeren. Er is een duidelijk verband tussen ongevallen, leeftijd en ervaring, dus de doelgroep kinderen en jongeren komt hier sterk naar voor. Niet alleen jongeren- maar ook ouderenorganisaties (8-80-norm) werden bij deze gesprekken betrokken.
- In dialoog met de sector werden een aantal prioriteiten bepaald voor verdere actie:
 - Coherente fiets- en voetgangersnetwerken uitbouwen in kernen
 - Participatie van kinderen, jongeren en hun organisaties
 - Regelgeving / wetgevend kader / afwegingskaders
 - Sensibiliseringsacties op maat
 - Kennis en onderzoek kindvriendelijke mobiliteit ondersteunen
 - Ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid afstemmen op elkaar
 - Tijdelijke zones faciliteren
 - Basisbereikbaarheid en keuze van vervoersmiddel als basis voor verkeersveiligheid

Conclusies bespreking:

- Verschillende organisaties zijn actief op het vlak van (de veiligheid van) kinderen en jongeren in het verkeer, terwijl organisaties en activiteiten gericht op ouderen beperkter zijn. Dat is een belangrijk aandachtspunt. Ouderenorganisaties moeten voldoende betrokken worden bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- De taskforce bespreekt het belang van dataverzameling (bv. rond de verkeersintensiteit in schoolomgevingen op verschillende tijdstippen, o.a. via telramen) voor het succesvol implementeren van de kindnorm. De nodige data zijn vaak (nog) niet voor handen om goed te kunnen monitoren of worden niet samengebracht tot een coherent geheel.
- De taskforce is het erover eens dat de bebouwde kom per definitie een kindvriendelijke omgeving zou moeten zijn, zonder tijd- of ruimtebeperkingen, en dat het niet de bedoeling is om kinderen volledig af te zonderen van het verkeer. Oplossingen zoals een tijdelijke zone 30 in schoolomgevingen tijdens de drukste uren brengen ook nadelen met zich mee, zoals onvoorspelbaarheid.

- De taskforce vindt het belangrijk dat duidelijker wordt gemaakt hoe er op beleidsvlak met de kindnorm moeten worden omgegaan en wat er verwacht wordt van lokale besturen om aan die norm te voldoen. Gesprekken daarover zijn lopende binnen DMOW.

Acties:

- DMOW zal in de eerste plaats focussen op de volgende 4 prioriteiten die door de gesprekspartners zelf naar voor werden geschoven:
 - Coherente fiets- en voetgangersnetwerken uitbouwen in kernen:
 - Het is de bedoeling om de subsidie veilige schoolroutes ook na 2022 te behouden. Die mogelijkheid wordt momenteel bekeken.
 - Tegelijkertijd wordt bekeken of de subsidie voor veilige schoolomgevingen (via pilootprojecten) kan worden uitgebreid naar andere vrijetijdslocaties voor jongeren (zoals bijvb. jeugdlokalen).
 - Participatie van kinderen, jongeren en hun organisaties:
 - Hiervoor wordt o.a. samengewerkt met Bataljong ('Jonge Wegweters' – jaar 3).
 - Regelgeving / wetgevend kader / afwegingskaders:
 - Kinder-, jongeren- en ouderenorganisaties worden betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe afwegingskaders (zoals voor voetgangersoversteekvoorzieningen).
 - Ook over het Werkboek Schoolomgeving (2008) wordt met hen afgetoetst. DMOW en VSV bereiden dit momenteel al samen voor.
 - Sensibiliseringsacties op maat:
 - Er worden doelgroepgerichte campagnes voorzien in de campagnekalender voor 2023.

3) Onderzoeksagenda

Stand van zaken door Pascal Lammar, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- Er zijn momenteel 3 onderzoeksopdrachten in het kader van de onderzoeksagenda verkeersveiligheid afgerond of bijna afgerond:
 - Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen rijbewijs categorie B (intussen afgerond)
 - Evaluatie actieplan verkeerslichten naar verkeersveiligheidseffecten
 - Evaluatie wijziging algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u bubeko
- Verder worden in de komende 12 maanden de volgende onderzoeken uitgevoerd of opgestart:
 - het belevingsonderzoek rond mobiliteit bij jongeren met het project 'Jonge Wegweters' wordt verder afgewerkt,
 - een simulatorstudie naar de verkeersveiligheidseffecten van een windturbine in een aansluitingscomplex van een autosnelweg is gefinaliseerd,
 - een onderzoek naar opvulrubber voor tramrails (nieuw) is ondertussen reeds opgestart
 - een diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen (nieuw) wordt in september 2022 opgestart
 - Twee nieuwe onderzoeken m.b.t. ladingzekering en de evaluatie van de subsidie veilige schoolomgeving starten voorjaar 2023.
 - Evaluatie effectiviteit van de zones 30 – deel bevraging lokale besturen
 - Effectevaluatie dynamische gevaarlijke puntenlijst

Conclusies bespreking:

- Een aantal taskforceleden zijn van oordeel dat de voorbereiding van onderzoeken veel tijd in beslag neemt en niet altijd volledig transparant is. Indien voorzien in het bestek, kan via het delen van tussentijdse resultaten met bv. experts en beleidsmakers beleidsrelevante informatie mogelijk sneller doorstromen.
- De taskforce komt tot de conclusie dat het nuttig zou zijn om te bekijken of het opnieuw invoeren van een steunpunt voor verbetering kan zorgen.
- De taskforce stelt dat onderzoek geen vrijeleide mag zijn om intussen geen actie te ondernemen op basis van reeds vergaarde kennis.

Acties:

- DMOW bezorgt de taskforceleden een totaaloverzicht (tabel) met de volledige onderzoeksagenda, de huidige status van elk onderzoek, wat al gegund is en aan wie en de geplande timing voor resultaten.
- DMOW bekijkt welke stappen zouden moeten worden gezet om opnieuw een steunpunt op te richten en wat de voor- en nadelen daarvan zouden zijn.
- De taskforceleden worden uitgenodigd om bijkomende suggesties ter verbetering van de onderzoeksagenda met de groep te delen.

4) Afwegingskader snelheid op gewestwegen

- Dit agendapunt wordt op vraag van de minister, in functie van de lopende gesprekken over de wegcategorisering, naar een latere datum verplaatst.

5) Fietsvademecum

Aanpassingen n.a.v. vorige taskforce door Niels Janssen, AWV

Conclusies bespreking:

- De taskforceleden maken een afweging tussen het gebruik van de term 'richtlijn' en de term 'aanbeveling' doorheen de tekst en besluiten dat de inleiding voldoende duidelijk stelt wat met beide termen bedoeld wordt. De richtlijnen in het vademecum zijn geen strikte normen, maar wanneer ervan wordt afgeweken moet dat voldoende gemotiveerd worden.

Acties:

- De taskforce adviseert het vademecum positief. Het document zal online beschikbaar worden gesteld zodra de laatste aanpassingen zijn gemaakt (voorzien in de week van 18 juli 2022). Intussen wordt het gesprek omtrent mogelijke aanpassingen van bepaalde fiches op basis van nieuwe inzichten in de toekomst verder gevoerd.
- AWV bezorgt de taskforceleden ter info een overzicht van de laatst gemaakte wijzigingen.
- AWV en Fietsberaad werken verder aan een aanvullende nota / beslissingsboom die wegbeheerders ondersteuning biedt om in geval van ruimtegebrek waardoor er niet aan het Fietsvademecum kan worden voldaan, toch op een doordachte en onderbouwde manier met eventuele afwijkingen om te gaan.

- De problematiek van tramsporen wordt, parallel met het lopende onderzoek hieromtrent, in het najaar verder opgepikt in een tussentijdse aanvulling op/aanpassing van het vademecum.

6) Fietsveiligheid

Toelichting door Pascal Lammar, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- Pascal Lammar (DMOW) overloopt de verzamelde gegevens over fietsongevallen (waar en wanneer ze plaatsvinden, ongevalsfactoren, onderscheid volgens type fiets, leeftijd en betrokkenen).
- Om de streefcijfers in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen te behalen, is jaarlijks een daling van 4 fietsdoden nodig. Momenteel is globaal nog geen dalende trend vast te stellen.

Conclusies bespreking:

- De taskforce reikt een aantal suggesties aan die in deze context interessant kunnen zijn om te bekijken, o.a. de impact van de kwaliteit van de fietspaden, de wegbeheerder gekoppeld aan het snelheidsregime, of fietsers op rotondes uit of in de voorrang zijn, of rotondes bibeko of bubeko liggen en of fietspaden er vrij- of aanliggend zijn. De taskforce geeft ook aan dat openslaande autoportieren en het te dicht voorbijsteken van fietsers door autobestuurders belangrijke oorzaken van ongevallen zijn die in dit overzicht niet expliciet aan bod komen.
- De taskforce is het erover eens dat deze data een goede basis vormen om de prioriteiten voor toekomstig onderzoek te bepalen, o.a. voor het diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen, en om bijkomende maatregelen te nemen om de fietsveiligheid te verhogen.
- De taskforce benadrukt dat prognoses aantonen dat het aantal fietsdoden met het toenemende aantal fietsers zal groeien in plaats van afnemen in de komende maanden, als er geen voldoende ingrijpende maatregelen worden genomen.

7) Varia

- De volgende vergadering vindt plaats op 21 september 2022. De taskforceleden kunnen bij Bart Boucké en/of Chris Vanhee via e-mail steeds suggesties doen voor agendapunten.