

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters
Chris Vanhee (raadgever)
Evelyne Bauer (raadgever)
Kim Vandenbroucke (woordvoerder)

Mobiliteitsdeskundigen

Dirk Lauwers (UAntwerpen, mobiliteit)
Tom Brijs (UHasselt, mobiliteit)
Kris Peeters (PXL Hasselt)

Decretale adviesorganen

Eddy Klynen (VSV)
Frank Van Thillo (AS MORA)

Administratie

Bart Boucké (DMOW)
Pascal Lammar (DMOW)
Koen Van Raemdonck (DMOW)
Kathy Vandenmeersschaut (AWV)
Stanny Van Herzeele (AWV)
Veerle Schoutteet (AWV)
Veerle Delcourt (AWV)

Verontschuldigd:

Johan De Mol (UGent, mobiliteit)
Joris Willems (PXL Hasselt)
Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)

Agenda:

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Afwegingskader Conflictvrij Regelen
- 3) Onderzoeksagenda
- 4) Voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan 2021-2025
- 5) Varia

Verslag:

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag wordt goedgekeurd.

2) Afwegingskader Conflictvrij Regelen

Toelichting door Stanny Van Herzeele, AWW: zie presentatie als bijlage voor details

- Dit afwegingskader past binnen het actieplan 'Slimmere verkeerslichten', dat inzet op maximaal conflictvrije regelingen en het principe 'nooit voor niets voor rood'.
- Conflictvrij regelen steunt op twee basisprincipes:
 - Waar mogelijk volledig conflictvrije lichtenregeling
 - Waar het niet volledig conflictvrij kan, maximaal conflictvrij (volledig conflictvrij is niet altijd mogelijk omwille van de verkeersveiligheid (risico op file-opbouw, roodlichtnegatie...), doorstroming (minimale kwaliteitsgaranties) of infrastructurele redenen (geen aparte fietserslichten of onvoldoende afslagstroken)
- Als bij een maximaal conflictvrije regeling toch conflicten blijven bestaan, worden kruispunt per kruispunt veiligheidsverhogende maatregelen overwogen.
- AWW ontving feedback van stakeholders op het huidige afwegingskader in het kader van een consultatieronde die vorig jaar plaatsvond en wil op basis daarvan enkele bijstellingen aan het afwegingskader doorvoeren, waaronder de volgende:
 - De keuze tussen doorstroming en veiligheid is in essentie een beleidskeuze. In het afwegingskader primeert verkeersveiligheid op doorstroming. Op basis van de ontvangen feedback krijgt verkeersveiligheid nog meer gewicht, wat resulteert in meer conflictvrije fases voor actieve weggebruikers, maar ook meer filevorming en hogere wachttijden voor actieve weggebruikers.
 - Voor gemotoriseerd verkeer wordt de maximaal toelaatbare verzadigingsgraad op belangrijke takken opgetrokken tot 95% (in plaats van 85%), ten voordele van de verkeersveiligheid. Daarenboven zal per spits niet de verzadigingsgraad van het drukste uur bekeken worden, maar de gemiddelde verzadigingsgraad van twee uren. Die kan immers vaak lager liggen waardoor je minder snel de maximaal toegelaten waarde bereikt.
 - Noch links-afslaande noch rechts-afslaande conflicten met dubbelrichtingsfietspaden zullen toegestaan worden.
 - Waar deelconflicten met actieve weggebruikers blijven bestaan, zullen steeds knipperlichten voorzien worden. Signalisatie via borden wordt standaard niet voorzien maar kan een overweging zijn wanneer extra duiding nodig is.
 - Als na het doorlopen van het afwegingskader een onveilige situatie blijft bestaan en alle oplossingen met lichtenregelingen zijn opgebruikt, wordt bekeken welke ruimere maatregelen nog genomen kunnen worden.

Conclusies bespreking:

- De taskforce bespreekt de mogelijk negatieve impact van meer gewicht voor verkeersveiligheid op de gemiddelde wachttijden, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor actieve weggebruikers, de kritiek van weggebruikers die daarbij komt kijken en de mogelijke risico's (bv. roodlichtnegatie).
 - De soms niet te vermijden langere wachttijden zijn een keuze om niet in te boeten aan veiligheid.
 - Bij het bepalen van de wachttijden voor fietsers kan rekening gehouden worden met de hiërarchie van de fietsroute of het aandeel kwetsbare actieve weggebruikers (bv. in de buurt van scholen of woonzorgcentra).
 - Om de doorstroming voor fietsers te verbeteren op belangrijke routes, kunnen maatregelen als 'rechtsaf door rood' of meerdere keren groen voor fietsers tijdens dezelfde cyclus worden overwogen. Het principe 'rechtsaf door rood' wordt echter al toegepast. Hierbij werd gekozen voor een uitrol via borden (en niet via de verkeerslichten).
 - Het wordt steeds belangrijker om niet alleen voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor fietsverkeer de verzadigingsgraad te berekenen en daar rekening mee te houden.
- Het is volgens de taskforce belangrijk dat onveilige situaties altijd met een ruimere blik worden bekeken, met voldoende aandacht voor mogelijke bijkomende maatregelen buiten de lichtenregeling en met oog voor mogelijke (negatieve) neveneffecten van bepaalde maatregelen op andere punten.
- De taskforce benadrukt dat infrastructuur die vandaag wordt gerealiseerd op basis van oudere plannen ook moet worden getoetst aan het afwegingskader. AWV verduidelijkt dat het zo'n 125 kruispunten per jaar aanpakt, waar ook nieuwe realisaties bij zitten.
- De taskforce noemt duidelijke communicatie over bestaande risico's naar de weggebruikers een belangrijk aandachtspunt. Als bepaalde risico's blijven bestaan of als bepaalde situaties recent werden gewijzigd, moeten die aan weggebruikers worden gesignaleerd (bv. oranje knipperlichten).
- Verder is het belangrijk om goed te monitoren (bv. wachttijden) en in ongevallenrapportage bij te houden of ongevallen al dan niet op conflictvrije kruispunten gebeuren.
- De taskforce maakt de vergelijking met Nederland. Daar worden minder kwaliteitseisen opgelegd voor een conflictvrije regeling dan in Vlaanderen. Zo wordt er vooral gekeken naar doorstroming en cyclusduur en bv. niet naar wachttijden. De sterk verschillende ruimtelijke ordening speelt daar ook in mee.
- Van de 1713 lichtengeregelde kruispunten in Vlaanderen zijn er vandaag reeds 1571 kruispunten uitgerust met een volledige of gedeeltelijk conflictvrije regeling en/of voorzien van veiligheidsverhogende maatregelen.

Acties:

- AWV bekijkt welke aanpassingen nog kunnen worden gemaakt op basis van de feedback van de taskforce-leden. De bedoeling is het afwegingskader zo snel mogelijk te finaliseren, maar het wordt gezien als een dynamisch document dat steeds kan worden aangepast op basis van nieuwe inzichten. De opmerkingen worden verwerkt, een aangepaste versie zal worden nagestuurd, waarna het afwegingskader kan geïmplementeerd worden.

3) Onderzoeksagenda

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

- DMOW geeft een overzicht van de afgeronde, lopende en geplande onderzoeken.
- DMOW stelt de belangrijkste bevindingen voor van de evaluatie van de wijziging van de algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom:
 - Gemiddeld genomen is de snelheid met 8,4 km/u gedaald op trajecten waar de snelheidslimiet van 90 naar 70 km/u ging.
 - Het verlagen van de snelheidslimiet op Vlaamse gewestwegen heeft het aantal ongevallen met 5,5% doen dalen, het aantal slachtoffers met 10,6% en het aantal zwaargewonden en doden met 22,7%.
- DMOW stelt de belangrijkste bevindingen voor van de evaluatie van het 'Actieplan verkeerslichten' naar verkeersveiligheidseffecten:
 - Door de uitvoering van aanpassingen in het kader van het 'Actieplan verkeerslichten' is het aantal letselongevallen met 19% gedaald en het aantal slachtoffers met 20%.
 - Het aantal letselongevallen met zwaargewonden en doden is met 14% gedaald, het aantal zwaargewonden en doden met 17%.
 - Wanneer de helft of meer van de takken conflictvrij gemaakt zijn, is het aantal letselongevallen met 25% gedaald.
 - Het aantal letselongevallen op kruispunten die volledig conflictvrij gemaakt zijn, kende een onverwachte toename van 5,2%, maar deze inschatting is onzeker.

Conclusies bespreking:

- Wijziging van de algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom:
 - De taskforce is het erover eens dat de effecten positief zijn (lagere gemiddelde snelheid, minder ongevallen). Hoewel het netto-effect relatief laag lijkt, is het in lijn met bevindingen in het buitenland. De taskforce merkt op dat in toekomstige studies eventueel de free flow snelheid kan worden gemeten in plaats van de V85-snelheid en dat het van groot belang is dat de locaties die gekozen worden voor een evaluatiestudie (nieuwe situatie vs. vergelijkingsgroep) zo vergelijkbaar mogelijk zijn.
 - De taskforce vindt het belangrijk dat de vergelijking met andere segmenten wordt gemaakt. Zo toont buitenlands onderzoek aan dat een verlaging van de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom ook leidt tot een verlaging van de snelheid op wegen waar bv. een snelheidslimiet van 30 km/u geldt.
 - De taskforce merkt op dat infrastructurele maatregelen (weginrichting) cruciaal blijven en dat de positieve effecten van de snelheidsverlaging verder kunnen worden versterkt door een degelijke handhaving.
- 'Actieplan verkeerslichten':
 - De taskforce besluit dat in het algemeen de effecten op de verkeersveiligheid gunstig zijn. Het blijft echter belangrijk om de effecten goed te monitoren, de ongevallen die nog gebeuren te analyseren en bij te sturen waar nodig.

Acties:

- DMOW publiceert eerstdaags de studies zodat ze kunnen worden ingekeken.

4) Voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan

Toelichting door team verkeersveiligheid DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- De meest recente verkeersveiligheidscijfers zijn niet goed. In het eerste semester van 2022 werden stijgingen genoteerd voor de letselongevallen, het totaal aantal slachtoffers en de

doden ter plaatse. Vooral voor voetgangers en fietsers stijgen de cijfers sterk. Ook het aantal ongevallen met e-steps is sterk gestegen.

- DMOW overloopt de zes indicatoren waarvoor in het Verkeersveiligheidsplan streefcijfers werden bepaald en vraagt de taskforce welke maatregelen kunnen worden bijgestuurd en welke eventueel kunnen worden toegevoegd.

Conclusies bespreking:

- De taskforce merkt op dat een lineaire daling van verkeersdoden niet volledig realistisch is: met bepaalde *quick wins* kan snel een kentering worden ingezet.
- De taskforce-leden bespreken een aantal maatregelen die kunnen worden versterkt of ingevoerd:
 - Uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat het **invoeren van een algemene zone 30 binnen de bebouwde kom** leidt tot een daling van het aantal ongevallen.
 - Het algemeen opleggen van 30 km/u als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom heeft het voordeel dat de regels duidelijker worden voor bestuurders. Een veel gehoorde klacht vandaag is dat een zone 30 niet altijd goed wordt aangegeven.
 - De Vlaamse overheid zou lokale besturen nog extra kunnen aanmoedigen om een zone 30 in te voeren, bv. door subsidies te voorzien of door gemeenten met advies te ondersteunen bij het invoeren van een zone 30. Daarnaast moeten ook doortochten langs gewestwegen grondig worden doorgelicht om de veiligheidsrisico's in kaart te brengen en maatregelen te nemen indien nodig.
 - DMOW vermeldt dat een bevraging bij de lokale besturen over dit thema staat gepland.
 - Het verder verfijnen van het **rekeningrijden voor vrachtwagens** zou de verkeersveiligheid kunnen verhogen.
 - Het huidige systeem van rekeningrijden heeft soms tot gevolg dat bepaalde assen worden vermeden omdat vrachtwagenbestuurders moeten betalen als ze daarvoor kiezen. Zo komen vrachtwagens in bv. schoolomgevingen of een zone 30 terecht, die niet onder het rekeningrijden vallen, maar waardoor extra veiligheidsrisico's ontstaan.
 - Door populaire assen in gebieden waar vrachtwagens gemeden zouden moeten worden op te nemen in het rekeningrijden en eventueel te differentiëren in de geldende tarieven, kunnen die minder interessant worden gemaakt voor bestuurders.
 - Er kan voor **meer handhaving voor gsm-gebruik in de wagen** worden gezorgd.
 - Het aantal ongevallen waarbij actieve weggebruikers betrokken zijn stijgt internationaal, o.a. door verstrooid rijden, dat vaak het gevolg is van gsm-gebruik achter het stuur.
 - Een belangrijk aandeel van de ongevallen met fietsen zijn **eenzijdige ongevallen**. Gebrekkige infrastructuur kan daarvan de oorzaak zijn, maar ook de opkomst van snelle elektrische fietsen die een zekere behendigheid vragen speelt ook mee.
 - Sensibiliseringscampagnes en cursussen over het gebruik van elektrische fietsen blijven belangrijk.
 - Fietsinfrastructuur moet goed onderhouden worden en gevaarlijke paaltjes moeten zoveel mogelijk worden vermeden.
 - De discussie over het al dan niet verplichten van helmen voor fietsers en de vele voor- en nadelen van zo'n verplichting zou opnieuw kunnen worden gevoerd.

5) Varia

- De volgende vergadering vindt plaats op 7 december. De taskforceleden kunnen bij Bart Boucké en/of Chris Vanhee via e-mail steeds suggesties doen voor agendapunten.
- De minister vraagt de taskforce-leden om hun visie te delen op het mogelijk dimmen/doven van verlichting langs gewestwegen als energiebesparende maatregel. De taskforce stelt dat verlichting belangrijk blijft op plekken waar conflicten te verwachten zijn en dat het verlichten van bepaalde punten kan leiden tot attentieverhoging en het aanpassen van de snelheid. Werken met alternatieven zoals reflectoren kan op sommige locaties ook een mogelijke piste zijn.