

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

Decretale adviesorganen

Frank Van Thillo (AS MORA)

Administratie

Bart Boucké (DMOW)
Pascal Lammar (DMOW)
Els De Reyts (DMOW)
Helmut Paris (DMOW)
Bieke Moelans (DMOW)
Myriam Adriaensen (DMOW)
Kathy Vandenmeersschaut (AWV)
Niels Janssen (AWV)
Veerle Schoutteet (AWV)

Gast spreker

Yasmine Van Avermaete (Verbindingsofficier Gouverneur West-Vlaanderen)

Verontschuldigd:

Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)
Eddy Klynen (VSV)

Agenda:

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Bespreking VIAS-barometer (januari-september 2022)
- 3) Toelichting analyse dodelijke verkeersongevallen West-Vlaanderen
- 4) MIA West-Vlaanderen, een stand van zaken
- 5) Bespreking werkprogramma 2023
- 6) Toelichting basisprincipes afwegingskader veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers
- 7) Hervorming wegcode, stand van zaken
- 8) Varia

Verslag:

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag wordt goedgekeurd.

2) Bespreking VIAS-barometer (januari-september 2022)

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

- Belangrijkste evoluties:
 - Letselongevallen: stijging met 13% t.o.v. 2021, stijging met 2% t.o.v. 2019
 - Totaal slachtoffers: stijging met 12% t.o.v. 2021, daling van 2% t.o.v. 2019
 - Doden ter plaatse: stijging met 3% t.o.v. 2021, stijging met 5% t.o.v. 2019
- Enkele conclusies:
 - Het conflicttype personenwagen-fiets is goed voor 22% van het totale aantal ongevallen, gevolgd door aanrijdingen tussen personenwagens onderling (15%).
 - De ongevallen tussen fietsers onderling en tussen een fietser en een bromfietser zijn sterk gestegen (+25% t.o.v. dezelfde periode 2021).
 - Bij de doden ter plaatse merken we de grootste stijging bij de conflicttypes: ongevallen tussen een personenwagen en een voetganger, en ongevallen tussen een vrachtwagen en een fiets t.o.v. dezelfde periode 2021.
 - Bij doden ter plaatse, t.o.v. referentiejaar 2019, zien we een sterke toename van de fietsers (+9 -> 36) en een sterke toename van de ongevallen met vrachtwagens (+15 -> 47).
 - Bijzondere aandacht nodig voor bromfietzers: toename aantal doden t.o.v. 2019 (+3 -> 7) en letselongevallen (+24%) t.o.v. 2019.

3) Toelichting analyse dodelijke verkeersongevallen West-Vlaanderen

Toelichting door Yasmine Vanavermaete, Verbindingsofficier Gouverneur West-Vlaanderen: zie presentatie als bijlage voor details

- In 2018 werd West-Vlaanderen geconfronteerd met de slechtste verkeersveiligheidscijfers van Vlaanderen. De dodelijke verkeersongevallen werden aan een zeer grondige analyse onderworpen. Die oefening wordt nu jaarlijks herhaald.
- De analyse resulteert elk jaar in een lijvige paper, met een aantal conclusies en aanbevelingen.
- De analyse houdt rekening met verschillende parameters:
 - Wegtype
 - Bebouwde kom

- Kruispunt
- Snelheidsregime
- Maand van het jaar
- Week/weekend
- Dageraad/dag/schemer/nacht
- Openbare verlichting
- Profiel veroorzaker
- Recidive veroorzaker
- Profiel slachtoffer
- Belangrijkste oorzaken en omstandigheden:
 - Snelheid
 - Verkeerde plaats op de weg
 - Geen voorrang verlenen
- Sinds januari 2022 wordt ook een snelle analyse gemaakt, binnen de 2 dagen na een ongeval. De focus ligt daarbij op infrastructuur.
 - Indien relevant, vindt er op vraag van de Gouverneur een gesprek plaats met de wegbeheerder over eventuele maatregelen.
 - In 80% van de gevallen zijn infrastructurele maatregelen echter niet nodig, omdat het ongeval te wijten was aan het gedrag van de weggebruiker.
- Het doel van deze aanpak is om op termijn risico's te kunnen voorspellen en proactief te kunnen handelen.

Conclusies bespreking:

- De minister benadrukt dat de aanpak van West-Vlaanderen een goed voorbeeld is van hoe ook in de rest van Vlaanderen zou kunnen worden gewerkt. Op basis van grondige analyses kan op termijn ook proactief worden ingegrepen (cf. MIA-aanpak).

4) MIA West-Vlaanderen, een stand van zaken

Toelichting door Bieke Moelans, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- MIA zet in op proactieve detectie: in een aantal testgemeenten wordt geëxperimenteerd met nieuwe methodes en technieken om verkeersonveilige situaties in een vroeg stadium te detecteren op conflictniveau – voor er ongevallen gebeuren – i.p.v. op ongevalsniveau.
- Er werd data verzameld op 3 locaties (Kortrijk, Roeselare, Zonnebeke), verspreid over 6 maanden (uitz.: in Roeselare werd slechts 3 maanden data verzameld).
- Het uitwerken van een methode die toeliet om *GDPR-proof* data te verzamelen en te verwerken was een van de grootste uitdagingen van dit project.
- Aanpak: camerabeelden worden verwerkt door AI. Op basis daarvan gebeurt een verkeersveiligheidsanalyse.
- De overkoepelende inzichten uit de *big data* analyses hadden betrekking tot:
 - Intensiteiten op grote tijdschaal, granulair én volledig omvattend
 - Snelheden op lange termijn, dag én nacht, hertraceerbaar tot op trajectniveau
 - Automatische trajecten als constructieve disruptieve innovatie: intuïtieve, gedetailleerde data over verkeerspatronen (trends)
 - Verkeersconflicten: belangrijke stap naar volautomatische bijna-ongevallen detectie, al heeft de vertaalslag van theorie naar praktijk wel menselijke input nodig
 - Aangewezen meetperiode
- Conclusies:
 - Innovatief, uitdagend, complex project succesvol afgerond

- Gemeenten en onafhankelijke experts beamen meerwaarde
- Potentieel voor toekomstige inzet aangetoond
 - Obstakels in kaart gebracht
 - *Best practices* en aanbevelingen
 - Herbruikbare technologie

Conclusies bespreking:

- De MIA-aanpak kan op termijn naar andere locaties worden uitgebreid. De methode is vooral nuttig voor locaties met een groot gevoel van onveiligheid, maar met onduidelijke oorzaken. De conflictanalyse is echter tijdsintensief (meetperiode van min. 3 maanden nodig).
- De MIA-proeftuin in Limburg zal op de volgende Taskforce worden toegelicht.

5) Bespreking werkprogramma 2023

Zie presentatie als bijlage voor details

- Als uitgangspunt voor het werkprogramma 2023 nemen we de voortgangsrapportering, waarin het volledige overzicht van maatregelen te vinden is, en de meest recente verkeersongevallencijfers.
- We hebben deze legislatuur sterk geïnvesteerd in infrastructuur, maar dat blijft een werk van lange adem en intussen dalen de verkeersveiligheidscijfers niet meer. Nu is verscherpte focus en daadkracht nodig. Er is ook nood aan meer aandacht voor verkeersgedrag, via educatie, sensibilisering en handhaving.
- De beleidsvisie vertaalt zich onder andere in afwegingskaders, ter ondersteuning, zoals:
 - Afwegingskader zone 30 (recent hierover een enquête gelanceerd naar lokale besturen waarna een evaluatie kan gebeuren -> bekijken of er moet worden bijgestuurd en/of extra initiatieven moeten worden genomen om dit afwegingskader nog beter te promoten) – momenteel reeds 80 antwoorden
 - Afwegingskader maximaal conflictvrije verkeerslichtenregeling (afgewerkt)
 - Afwegingskader veilige voetgangersoversteekvoorzieningen (in opmaak)
- We willen in 2023 zowel reactief als proactief te werk gaan (cf. MIA) en ongevallen sneller analyseren, met het oog op een eerste zinvolle ingreep als voorstart voor een doorgedreven aanpak. Dat zullen we doen door o.a. te werken met een multidisciplinair expertenteam, in te zetten op maatwerk en meer doelgroepgerichte acties uit te rollen:
 - Gezien de cijfers, zullen we in 2023 extra aandacht besteden aan fietsers, o.a. door de implementatie van het nieuwe fietsvademeccum en een nieuwe brochure met een opfrissing van de verkeersregels voor fietsers. We investeren ook opnieuw meer dan 300 miljoen euro in fiets.
 - Specifiek voor bromfietsers willen we bekijken of een terugkommoment een meerwaarde kan zijn.
 - De VSV werd gevraagd om voor 2023 een campagne uit te werken waarin 'oogcontact' tussen weggebruikers centraal staat én werd gevraagd om meer werk te maken van extra doelgroepgerichte campagnes.
- AWV illustreert hoe ongevallen sneller kunnen worden geanalyseerd met enkele concrete cases (Oost-Vlaanderen): de Savooistraat, het Stapelplein en de Antwerpsesteenweg. Er werd telkens ter plaatse gegaan om de oorzaak van het ongeval te begrijpen en te bekijken hoe de infrastructuur eventueel op korte termijn zou kunnen worden aangepakt. Betrokkenheid van o.a. het lokale bestuur en buurtbewoners is hierbij ook van belang. Ook de nabestaanden van slachtoffers werden geïnformeerd.

- DMOW licht de 'SAVE 2.0' benadering toe, aan de hand van een recent plaatsbezoek na een ongeval uit Aalst (uitrit van een fabriek) en een voorbeeldcase uit Brugge:
 - Een specifieke, lokale situatie wordt in detail bekeken door een groep van experts om tot een concrete oplossing te komen.
 - De nadruk ligt op het doorgronden van de wisselwerking tussen mens en omgeving in een ongevalsituatie. Een oplossing bestaat doorgaans uit een pakket van enkele maatregelen, met zowel individueel gerichte als omgevingsgerichte maatregelen.

Conclusies bespreking:

- De taskforce suggereert om een soort checklist uit te werken voor het *quick scan* team, dat de elementen opsomt waar zeker naar gekeken moet worden. (Bij SAVE2.0 is daarvoor reeds een ontwerp in opmaak.)
- AWV benadrukt dat het van belang is dat de invalshoeken van verschillende partijen aan bod kunnen komen bij de analyse van een ongeval. Verder is het ook van belang om samen te communiceren over de oplossing die wordt voorgesteld, zodat duidelijk is dat die oplossing breed gedragen is.
- De taskforceleden benadrukken het belang van het analyseren van gedragingen (bv. remgedrag) bij ongevallen en kaart aan dat niet alle relevante data beschikbaar worden gesteld (bv. door autofabrikanten) en worden meegenomen in de analyse van het parket.
- De taskforce is het erover eens dat als duidelijk wordt dat de maatregelen opgesomd in het Verkeersveiligheidsplan onvoldoende zijn, nieuwe maatregelen kunnen worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Daarnaast is het ook belangrijk om reliëf aan te brengen in het gamma aan maatregelen: welke maatregelen hebben het meeste effect? Op welke maatregelen moeten we extra inzetten? Maatregelen moeten ook worden bijgestuurd op basis van ervaringen en nieuwe inzichten.
- Het is belangrijk er rekening mee te houden dat het effect van vele maatregelen pas zichtbaar en meetbaar wordt op lange termijn.

6) Toelichting basisprincipes afwegingskader veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers

Toelichting door Niels Janssen, AWV: zie presentatie als bijlage voor details

- De ontwerpversie van het afwegingskader werd afgetoetst met diverse stakeholders, zoals de Voetgangersbeweging, VVSG, politie, Blindenzorg... Begin 2023 vindt opnieuw een stakeholderoverleg plaats, waarna het afwegingskader kan worden gefinaliseerd.

Conclusies bespreking:

- De taskforceleden vinden het nieuwe afwegingskader een grote verbetering ten opzichte van de vroegere richtlijnen.
- De taskforce is het erover eens dat het uitgangspunt van het afwegingskader moet zijn: 'hoe kan een voetganger veilig oversteken?' (in tegenstelling tot 'hoe moet een veilige oversteekplaats worden ingericht?')
- Het relevante dienstorder laat nog voldoende ruimte om zebra's toch aan te leggen op locaties die we volgens het afwegingskader niet wenselijk achten. Zo gaat bv. de educatieve waarde van zebra's in schoolomgevingen niet verloren. Hetzelfde geldt voor blinden en slechtzienden die een zebra als richtpunt nodig hebben.
- Het blijft belangrijk dat voetgangers kunnen oversteken waar daar nood aan is, ook op bv. een weg met snelheidsregime 70 km/u. Grote omwegen voor voetgangers moeten worden vermeden.

- Het afwegingskader is bedoeld als een dynamisch document. Het kan doorheen de tijd worden geëvalueerd en aangepast op basis van nieuwe inzichten en ervaringen.

7) Hervorming wegcode, stand van zaken

Toelichting door Els De Reyts, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- Begin 2023 zouden de federale wegcode en de regionale wegcodes moeten worden gefinaliseerd.
- Het is de bedoeling dat de gewesten elk een eigen regionale code zullen opstellen, die gelijktijdig met de federale code in werking zullen treden. In de regionale code zullen in deze fase weinig nieuwigheden worden opgenomen. De federale code en de regionale codes zullen gelijktijdig door de Raad van State worden behandeld. Er is afgesproken dat bij betwisting het advies van de Raad van State zal worden gevolgd.
- Het is belangrijk op te merken dat bevoegdheidskwesties, die in het verleden doorgaans uit de weg werden gegaan, nu worden aangepakt.

8) Varia

- De vergaderingen in 2023 zullen plaatsvinden op volgende data:
 - Woensdag 8 maart, 9u-12u
 - Woensdag 21 juni, 9u-12u
 - Woensdag 13 september, 9u-12u
 - Woensdag 6 december, 9u-12u
- De taskforceleden kunnen bij Bart Boucké en Chris Vanhee via e-mail steeds suggesties doen voor agendapunten.