

Aanwezig:

Kabinet

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

Mobiliteitsdeskundigen

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

Decretale adviesorganen

Eddy Klynen (VSV)
Tim Buyse (AS MORA)

Administratie

Filip Boelaert (DMOW)
Pascal Lammar (DMOW)
Els De Reyts (DMOW)
Helmut Paris (DMOW)
Koen Van Raemdonck (DMOW)

Kathy Vandenmeersschaut (AWV)
Liessa Illiaens (AWV)

Extra genodigden

Koen Maeghe (DVW)
Marie-Anne Godderis (DVW)

Verontschuldigd:

Joris Willems (PXL Hasselt)
Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)
Bart Boucké (DMOW)

Agenda:

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering
2. Toelichting MIA-proeftuin Limburg, project drones
3. Toelichting en bespreking beleidsvisie 'functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'
4. Bespreking voortgangsrapportering verkeersveiligheidsplan
 - a. Verkeersveiligheidscijfers
 - b. Stand van zaken afwegingskader veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers
 - c. Stand van zaken MIA quick scan
 - d. Bespreking ontwerp afwegingskader snelheid gewestwegen
5. Varia

Verslag:

Vooraleer over te gaan tot de agenda van de vergadering wordt door Johan De Mol en Kris Peeters gevraagd naar een meer proactieve rol van het Agentschap Wegen en Verkeer, evenals het belang van kwaliteitscontrole onderstreept. De minister benadrukt het subsidiariteitsprincipe.

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag wordt goedgekeurd.

2) MIA Limburg – drones, een stand van zaken

Toelichting door prof. Tom Brijs, iMOB: zie presentatie als bijlage voor details

- iMOB gaat kort in op het overkoepelende onderzoekstraject STRIKE binnen MIA Limburg, waarbij innovatieve methodes worden ontwikkeld en uitgetest om op een pro-actieve manier onveilige verkeerssituaties in kaart te brengen en de burger sterker te betrekken bij verkeersveiligheid.
Dit omvat 3 deelprojecten:
 - Project 1: Platform burgerparticipatie verkeersveiligheid
 - Project 2: Verkeersveiligheidsanalyse m.b.v. drones
 - Project 3: Pro-actieve conflictanalyse m.b.v. vaste camera's
- Vervolgens licht iMOB het deelproject 'Proactieve verkeersveiligheidsevaluatie d.m.v. drones' nader toe.
- Binnen het project werd een methodiek voor het inzetten van drones voor pro-actieve verkeersveiligheidsanalyse ontwikkeld en geautomatiseerd. Het werd toegepast in 3 concrete situaties:
 - Beringen (schoolomgeving)
 - Dilsen-Stokkem (dubbelstrooksrotonde)
 - Lanaken (schoolomgeving)
- Per onderzochte locatie worden voorbeelden van aanbevelingen gegevens. De resultaten worden ook telkens in een rapport samengevat.
- Resultaten – generiek:
 - Gevolgde trajecten
 - Conflicten tussen weggebruikers
 - Snelheden weggebruikers
 - Samenstelling weggebruikers (modal split)

- Herkomst- bestemming weggebruikers
- Ongewenst gebruik (vb. keerbewegingen aan schoolpoort)
- Overtredingen tegen de wegcode
- Hiataacceptatie
- iMOB bespreekt de voor- en nadelen van de gebruikte methodiek.
- Conclusies:
 - De methodiek heeft zijn nut bewezen bij de toepassing in de concrete situaties en kan heel wat informatie capteren.
 - De methodiek heeft volgende voordelen:
 - Groot observatiebereik
 - Pro-actieve methode
 - Goedkoop
 - Snel inzetbaar
 - Waarborgen privacy
 - (semi-) automatische beeldanalyse
 - Bij het gebruik van drones dient wel rekening gehouden te worden met de mogelijke invloed van het weer, beperkte autonomie en mogelijke vluchtbeperkingen. Uiteraard dient er steeds over het waarborgen van de privacy gewaakt te worden.

Conclusies bespreking:

- Stuurgroepleden wijzen bijkomend op handhaving als een mogelijke toepassing van het gebruik van drones. Dit wordt door iMOB bevestigd.
- Een belangrijk voordeel van de methodiek betreft objectivering / documentering van de problematiek (m.a.w. het feitelijke gedrag).
- Er wordt gezorgd dat de verzamelde expertise overgedragen kan worden aan AWW.
- Het nut van de inzet van drones wordt door de vergadering erkend. Er zal wel steeds nagegaan moeten worden wat wanneer het best ingezet wordt (zie ook bestaande alternatieven op vlak van burgerwetenschap, zoals Telraam).

3) Toelichting en bespreking beleidsvisie 'functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'

Toelichting door Koen Maeghe, DVW: zie presentatie als bijlage voor details

- De jaagpaden in Vlaanderen zijn zeer divers, zowel qua voorkomen als qua medegebruik. Op het jaagpad dient eveneens rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van vele andere jaagpadgebruikers en gemotoriseerd verkeer.
- Ongeveer 1/3 van de jaagpaden is aangeduid als FSW, maar op slechts een kleine 8% van de jaagpaden worden vandaag speed pedelecs toegelaten, omdat deze jaagpaden voldoen aan de vereisten voor fietssnelwegen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Er werd in dialoog gegaan met de stakeholders. Uit de jaagpadenbevraging blijkt dat het merendeel van de respondenten wekelijks het jaagpad gebruikt, als fietser, voor een traject van 5 tot 15 km en voor recreatieve verplaatsingen. 66% van de respondenten is redelijk blij tot heel blij met de staat van het jaagpad.
- Vervolgens wordt ingegaan op wat deze actualisatie van de beleidsvisie nu concreet betekent. Een aantal elementen uit de voorgaande beleidsvisie blijven bewaard.
 - Jaagpad als shared space
 - 30 km/u als maximumsnelheid

- Economisch potentieel (modal shift goederenvervoer) moet gevrijwaard blijven
- DVW is als waterwegbeheerder wegbeheerder van de aanhorige jaagpaden
- Uitvoering van visie i.f.v. financiële mogelijkheden

De beleidsvisie wordt geactualiseerd voor volgende thema's:

- Snelheidsregimes
- Conflicten met watergebonden activiteiten op jaagpad ingetekend als fietssnelweg
- Speed pedelecs
- Fietscomfort
- Winterdienst
- Verlichting
- Bebording
- Markeringen
- Optie: aanleg volwaardige fietssnelweg naast jaagpad

Conclusies bespreking:

- Het is belangrijk om de vraag te stellen wat we precies verwachten van een fietssnelweg; er is onduidelijkheid over de verschillende verwachtingen bij de weggebruikers. De economische functie op jaagpaden voor wat betreft fietssnelwegen zou ook eerder beperkt zijn. Er is in ieder geval een groot groeipotentieel voor fietsmobiliteit en modal shift.
- Er wordt voorgesteld om de status quo op vlak van shared space en 30 km/u als maximumsnelheid te durven doorbreken voor wat betreft de fietssnelwegen en hierin een onderscheid te maken.
- Toepassing van het Vademecum fietsvoorzieningen en Vademecum vergevingsgezinde wegen – deel kwetsbare weggebruikers dient op vlak van inrichting toegepast te worden.
- De bezorgdheid wordt geuit over omleidingen bij jaagpaden én van een eventuele ontubbeling van de fietsinfrastructuur, die ook niet milieuvriendelijk is.
- Handhaving blijft ook belangrijk. We moeten misschien zelfs nadenken over ISA voor speedpedelec.
- Er wordt voor gepleit om bij het aanbrengen van verbeteringen ook rekening te houden met fietsintensiteiten en dit niet alleen te beperken tot fietssnelwegen.
- Ook monitoring en uitvoeren van inspecties op locaties die als gevaarlijk worden bestempeld zijn belangrijk.
- DMOW wijst op de nood aan duidelijke en correcte bebording.

4) Derde semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan

- a. Verkeersveiligheidscijfers: toelichting door Pascal Lammar & Koen Van Raemdonck, DMOW - zie presentatie als bijlage voor details
- b. Stand van zaken afwegingskader veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers: toelichting door Liessa Iliens, AWV - - zie presentatie als bijlage voor details
- c. Stand van zaken MIA Quick Scan: toelichting door Helmut Paris, DMOW - - zie presentatie als bijlage voor details
- d. Bespreking ontwerp afwegingskader snelheid gewestwegen - toelichting door Liessa Iliens, AWV - - zie presentatie als bijlage voor details

Verkeersveiligheidscijfers toelichting door Pascal Lammar & Koen Van Raemdonck, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- Belangrijkste evoluties:
 - Letselongevallen: stijging met 10% t.o.v. 2021, stijging met 1% t.o.v. 2019

- Totaal slachtoffers: stijging met 10% t.o.v. 2021, daling van 2% t.o.v. 2019
- Doden: daling met 7% t.o.v. 2021, daling met 11% t.o.v. 2019
- Enkele conclusies:
 - De daling van het aantal verkeersdoden in vergelijking met vorig jaar situeert zich vooral bij ongevallen met (lichte) vrachtwagens (-9 en -17), bij auto-inzittenden (-9), bij voetgangers (-6) en mindere mate bij bromfietzers (-2). Dat betekent ook dat we het aantal verkeersdoden zien toenemen bij de fietsers (+6) en motorrijders (+4).
 - Ten opzichte van referentiejaar 2019 zien we vooral negatievere evoluties van het aantal doden in ongevallen met vrachtwagens (+7) en bij fietsers (+6) (en dan vooral de elektrische fietsen (+13)). De meest positieve evolutie zien we duidelijk bij de auto-inzittenden (-35 doden t.o.v. 2019).
 - Bij de letselongevallen zien we, in vergelijking met vorig jaar, een stijging bij alle vervoerswijzen, met de grootste stijging bij elektrische steps (+54%), bromfietzers (+17%), fietsers (+14%) en motorrijders (+13%), m.a.w. bij de tweewielers.
 - Ten opzichte van referentiejaar 2019 zien we vooral negatievere evoluties van het aantal letselongevallen met bromfietzers (+21,5%) en met fietsers (+11%). De meest positieve evolutie zien we bij de voetgangers en motorfietsers.
 - Het conflicttype personenwagen-fiets blijft het meest voorkomende (geregistreerde) conflicttype en is goed voor 22,5% van het totale aantal ongevallen, gevolgd door aanrijdingen tussen personenwagens onderling (15%).
 - De ongevallen tussen fietsers onderling, tussen een lichte vrachtwagen en een bromfiets (beiden +26% t.o.v. dezelfde periode 2021) en tussen een fietser en een bromfietser zijn sterk gestegen (+25% t.o.v. dezelfde periode 2021).
 - Bij de doden springen de eenzijdige auto-ongevallen er nog steeds sterk uit met 51 verkeersdoden (19%), gevolgd door de ongevallen tussen een personenwagen en een fiets met 25 verkeersdoden en op een gedeelde derde plaats ongevallen tussen een personenwagen en een vrachtwagen, en tussen een personenwagen en een voetganger, met telkens 20 verkeersdoden.
 - Op vlak van de evolutie richting behalen van de in het verkeersveiligheidsplan geformuleerde streefcijfers zaten we met de officiële cijfers van 2021 nog voor op schema voor 3 van de 6 streefcijfers, voor één streefcijfer zaten we net op schema. Met de voorlopige cijfers van 2022 liggen we nog slechts voor 2 van de 6 streefcijfers voor op schema: D + ZG voetgangers en D + ZG ongevallen met jonge autobestuurders, hoewel ook voor deze streefcijfers de aantallen t.o.v. vorig jaar gestegen zijn. Voor de verkeersdoden zagen we een daling, en liggen we op basis van de voorlopige cijfers net op schema om de doelstellingen te halen.
 - Tenslotte wordt nog even stilgestaan bij de stijging van het aantal zwaargewonde fietsers in 2022 (en dan vooral bij de elektrische fietsers en speedpedelecs). Ook de relatie met de leeftijd bij fietsongevallen (en dan met name het hoge aandeel bij de 65-plussers onder de fietsdoden) wordt aan de hand van een aantal grafieken visueel voorgesteld.

Conclusies bespreking:

- Er wordt gevraagd of bij de bromfietzers ook een onderscheid gemaakt kan worden naar bromfietsen klasse A en B. Dat is inderdaad mogelijk en zal bekeken worden in hoeverre zich hier een verschillende evolutie voordoet.
- De wijziging in gebruik fiets vs elektrische fiets, om een betere risico-inschatting te kunnen doen, zal verder bekeken worden aan de hand van in dit kader beschikbare cijfergegevens. (nvdr: in dit kader kijken we ook uit naar de resultaten van het OVG 6)

Stand van zaken afwegingskader veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers: toelichting door Liessa Iliens, AWW: zie presentatie als bijlage voor details

- AWW kijkt terug op de workshop van februari 2023. De conclusie is dat het niet makkelijk is om iedereen op dezelfde lijn te krijgen.
- Punten waarover eensgezindheid heerst:
 - Oversteekbaarheid en context zijn de essentie, markeringen zijn ondergeschikt.
 - De criteria die in het kader staan, zijn zinvol.
 - Wegencategorisering is niet doorslaggevend.
 - Zebrapaden op 2x2-wegen zijn niet wenselijk en niet geschikt voor nieuwe projecten.
 - Zebrapad is een ingeburgerde manier om bepaalde doelgroepen te ondersteunen.
 - (Bestaande) zebrapaden in vraag stellen is niet simpel -> kader moet ondersteunen.
- Vervolgtraject:
 - De opbouw van het kader herbekijken.
 - Oversteekbaarheid sterker centraal plaatsen (in tegenstelling tot voorrangregeling).
 - Bekijken hoe we het gamma aan maatregelen (infrastructureel of andere) op een toepasbare manier kunnen voorstellen.
 - Verzamelde feedback verwerken in de tekst.
 - Toepassing voor bestaande oversteekvoorzieningen opnemen in het kader.

Conclusies bespreking:

- De wegcategorisering wordt best niet volledig losgelaten.
- Er wordt door AWW bevestigd dat de opmerkingen uit de Taskforce naar de workshop werden meegenomen.
- De stuurgroep vindt het goed dat oversteekbaarheid centraal wordt geplaatst.
- Aandacht dient uit te gaan naar op een goeie manier omgaan met zebrapaden vs 2x2-wegen.

Stand van zaken MIA Quick Scan: toelichting door Helmut Paris, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- 4 verschillende cases worden tijdens de pilootfase (tot eind maart 2023) bestudeerd:
 - Gent – Antwerpse steenweg (en Land van Waaslaan)
 - Genk - N744 x Boommeerstraat
 - Pelt – Hamonterweg
 - Zottegem = Velzeke (Provinciebaan N46 thv Gamma)

Conclusies bespreking:

- De pilootfase is nog lopend, met o.m. als aandachtspunt het inschatten van de workload. De cases Gent en Pelt bevinden zich in de eindfase van de MIA Quick Scan. De Quick Scan Genk is nu actueel in uitvoering. M.b.t. de case in Zottegem heeft AWW eerder al stappen gezet om met het lokaal beleid te overleggen. In afwachting van deze communicatie werd de uitvoering van een MIA Quick Scan nog even uitgesteld. Voor de volledigheid van de pilootfase lijkt echter ook deze Quick Scan van belang. Bedoeling is om tegen einde maart alle 4 Quick Scans te kunnen afronden (navolgend overleg m.b.t. mogelijke maatregelen blijft uiteraard wenselijk met oog op de verdere projectontwikkeling).
- De eerste indrukken en ervaringen met de cases zijn positief en werden ook volgens de minister positief onthaald (zie reactie burgemeester van Pelt n.a.v. presentatie resultaten en aanbevelingen MIA Quick Scan). Het resultaat van de quick scan zal niet alleen focussen op

mogelijke aanpassingen op het vlak van infrastructuur. Ook op andere vlakken moet er ingezet kunnen worden om mensen en hun gedrag op de aanpassingen in de omgeving af te stemmen (altijd streven naar een pakket van 3 E-maatregelen inclusief educatie/sensibilisering van de lokale weggebruiker en handhaving).

- Infrastructureel is er weliswaar nog veel ruimte voor verbetering, bijvoorbeeld voor wat betreft de infrastructuur voor voetgangers en fietsers over de overweg (zie foto presentatie).

Bespreking ontwerp afwegingskader snelheid gewestwegen: toelichting door Liessa Iliens, AWW

- Dit punt wordt verdaagd naar de volgende vergadering van juli 2023 en daarbij dan als eerste punt geagendeerd.

5) Varia

- De vergaderingen in 2023 zullen plaatsvinden op volgende data:
 - Woensdag 5 juli, 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.