

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters

Chris Vanhee (raadgever)

Evelyne Bauer (raadgever)

Jill Haeyen (woordvoerder)

Mobiliteitsdeskundigen

Johan De Mol (UGent, mobiliteit)

Kris Peeters (PXL Hasselt)

Decretale adviesorganen

Tim Buyse (AS MORA)

Administratie

Bart Boucké (DMOW)

Els De Reynt (DMOW)

Yoline Tavernier (DMOW)

Pascal Lammar (DMOW)

Niels Janssen (AWV)

Veerle Schoutteet (AWV)

Verontschuldigd:

Tom Brijs (UHasselt, mobiliteit)

Eddy Klynen (VSV)

Dirk Lauwers (UAntwerpen, mobiliteit)

Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)

Joris Willems (PXL Hasselt)

Agenda:

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Afwegingskader snelheid op gewestwegen
- 3) Voetgangers in het verkeersveiligheidsplan: cijfers
- 4) Afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen
- 5) Inspiratiebundel schoolomgevingen
- 6) Update wegcode

Verslag:

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag wordt goedgekeurd.

2) Afwegingskader snelheid op gewestwegen

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

- Het afwegingskader zal twee bestaande dienstorders vervangen:
 - MOW/AWV/2016/2 Snelheid op gewestwegen bubeko
 - LIN/AWV/2004/4 Snelheidsbeperking tot 30 km/u in schoolomgevingen
- Het kader bestaat uit drie delen:
 - Snelheid in schoolomgevingen
 - Snelheid op gewestwegen bibeko
 - Snelheid op gewestwegen bubeko
- Er werden al enkele wijzigingen gemaakt aan het kader na eerdere feedback van de taskforce (verduidelijkingen, toevoeging van o.a. een visueel overzichtsschema ...)
- Voor de snelheid in schoolomgevingen worden volgende principes vooropgesteld:
 - Erftoegangswegen: bij voorkeur vaste bebording (wegens geen verbindende functie)
 - Ontsluitingswegen: vaste of dynamische bebording
 - Interlokale en regionale wegen: dynamische bebording is standaard
- Voor de snelheid op gewestwegen bibeko geldt het volgende:
 - Gemengd verkeer is mogelijk bij lage snelheden (tot max. 30 km/h).
 - Bij 50 km/u zijn verhoogd aanliggende fietspaden de standaard.
- De standaard snelheden op gewestwegen bubeko zijn afhankelijk van het type weg.

Conclusies bespreking:

- De taskforceleden stellen dat het afwegingskader in zijn huidige vorm te weinig mogelijkheid biedt voor een dynamisch snelheidsmanagement, dat rekening kan houden met o.a. de drukte van het verkeer.
- Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met risicofactoren, zoals de aanwezigheid van zijwegen, in- en uitvoegende voertuigen, korte invoegstroken ...
- De taskforce benadrukt het belang van homogeniteit en een gelijkmatige snelheid. Er moet rekening worden gehouden met de beperkte snelheden die voertuigen als vrachtwagens en bussen kunnen halen, wat tot snelheidsverschillen leidt op de weg. Bestuurders de mogelijkheid bieden om op een beperkte afstand regelmatig hun snelheid te verhogen en hen vervolgens verplichten om weer af te remmen, leidt tot minder lees- en voorspelbaarheid.

- De taskforce vraagt om in de inleiding te verduidelijken op welke manier het kader moet worden toegepast, welke procedures daarbij moeten worden gevolgd en wie de finale verantwoordelijkheid draagt over de keuze voor een bepaald snelheidsregime.
- AWW verduidelijkt dat er aanvullend nog wordt gewerkt aan nieuwe inrichtingsprincipes voor Vlaamse hoofdwegen.
- AWW zal bijkomende aanpassingen maken aan het afwegingskader op basis van de feedback, met aandacht voor snelheidsmanagement en homogeniteit.
- AWW zal ook in kaart brengen hoeveel lokale wegen vandaag nog onder het beheer van AWW vallen. Het is belangrijk dat lokale besturen het snelheidsregime op die wegen (mee) kunnen bepalen.

3) Voetgangers in het verkeersveiligheidsplan: cijfers

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

- Uit een analyse van de ongevallencijfers voor 2022 met een focus op voetgangers kunnen we een aantal conclusies trekken:
 - Het aantal voetgangersdoden daalt t.o.v. 2010, maar blijft wel schommelen rond de 40 per jaar.
 - In 2022 vielen de meeste voetgangersslachtoffers bibeko, maar de meeste voetgangersdoden vielen bubeko. Er vielen ook meer slachtoffers op gemeentewegen, maar de meeste doden vielen op gewestwegen.
 - De meeste slachtoffers vielen bij een snelheidsregime van 50 km/u, de meeste doden bij een regime van 70 km/u.
 - De overgrote meerderheid van de voetgangersdoden en -slachtoffers viel op een doorlopende weg, eerder dan op een kruispunt of rotonde.
 - De meeste voetgangersdoden en -slachtoffers vielen op weekdays en bij klaarlichte dag.
 - De meeste voetgangersdoden en -slachtoffers vielen bij een conflict met een personenwagen.
- Bij de interpretatie van de cijfers is het belangrijk een aantal kanttekeningen te maken. Zo zijn er bv. meer voetgangers bibeko dan bubeko en zijn er minder wegen waar er 90 km/u geldt.

Conclusies bespreking:

- De taskforce merkt op dat de cijfers de barrièrewerking van gewestwegen aantonen (de meeste ongevallen gebeuren op een doorlopende weg, wat duidt op het probleem van 'oversteekbaarheid'). Daar moet extra op worden ingezet.

4) Afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen

Presentatie door Niels Janssen, AWW: zie presentatie als bijlage voor details

- Er werden twee grote workshops georganiseerd met verschillende partners en stakeholders om inzichten te verzamelen voor dit nieuwe afwegingskader.
- Na feedback door de taskforce werd de structuur van het document aangepast (oversteekbaarheid werd centraler geplaatst) en werden enkele zaken genuanceerd.
- Het kader houdt rekening met een aantal 'harde' (veiligheid) en 'zachte' (doeltreffendheid) randvoorwaarden, die bepalen welke oversteekvoorziening het meest gepast is.

- In het afwegingskader is voor elke oversteekvoorziening een overzichtstabel opgenomen, die duidelijk laat zien onder welke omstandigheden een bepaalde voorziening als voldoende, vrijwel voldoende of onvoldoende kan worden beoordeeld.

Conclusies bespreking:

- De tekst wordt positief onthaald door de aanwezigen.
- De taskforce vraagt om in de tekst nog sterker aan te stippen dat de keuze voor een bepaalde oversteekvoorziening niet alleen rekening moet houden met het huidige aantal voetgangers, maar ook met het gewenste aantal, in het kader van de *modal shift*.
- De omwandelaafstand mag niet te groot zijn, om het risico op oversteken buiten de voorzieningen te beperken.
- De taskforce zou de kindnorm of '8-80 norm' graag nog sterker in het kader naar voren zien komen. Dat kan door concreter te stellen wat de doelgroepen zijn.
- De oversteekbehoefte moet centraal blijven staan. Het schrappen van een oversteekvoorziening moet een uitzondering blijven.
- De taskforce vraagt om voldoende aandacht te hebben voor de inrichting van de halteomgeving, specifiek de mogelijke conflicten tussen fietsers en voetgangers nu fietspaden steeds vaker achter haltes worden aangelegd. AWV verduidelijkt dat de Bushaltegids van De Lijn herbekeken wordt in het kader van de realisatie van de Hoppinpunten.
- De taskforceleden vermelden mogelijke moeilijkheden met regenboogzebrapaden voor blinden en slechtzienden, aangezien blindengeleidehonden opgeleid worden om zwart-witte zebrapaden te herkennen.
- De taskforce is grote voorstander van gevleugelde zebrapaden en vraagt om die nog meer in de aandacht te brengen.
- De leden stellen dat bibeko naast een verkeerstaal ook een 'verblijfstaal' zou kunnen worden toegepast, om de verblijfsfunctie duidelijk te maken (bv. plaatsen van banken of menselijke figuren).
- De taskforce stelt voor om de term 'knippen' te vervangen door 'filteren', omdat die term juister is en minder weerstand oproept.
- AWV maakt op basis van de ontvangen opmerkingen nog enkele wijzigingen aan het afwegingskader en legt het vervolgens intern nog aan een aantal collega's voor. Na finalisering zullen infosessies georganiseerd worden voor lokale besturen en andere stakeholders, zoals voor het in 2022 vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen gebeurde.

5) Inspiratiebundel schoolomgevingen

Toelichting door Yoline Tavernier, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- Het departement heeft een nieuwe bundel uitgewerkt, met als doel om scholen/ouders/actiegroepen/lokale overheden op een laagdrempelige en beknopte manier inspiratie te bieden voor de veilige inrichting van een schoolomgeving. De bundel wordt een dynamisch document, dat zowel online als in gedrukte vorm beschikbaar zal zijn.
- De bundel vertrekt vanuit een aantal centrale kenmerken van een schoolomgeving (kind- en jongeregericht, voetgangers en fietsers voorop, drukte, ontmoetingsplaats) stelt hier telkens een aantal mogelijke ingrepen en maatregelen voor, en wijst op de belangrijkste aandachtspunten.
- De bundel stelt vier stappen voor de herinrichting van een schoolomgeving voor:
 - Inventariseer
 - Maak een actieplan

- Voer de maatregelen uit
- Test en evalueer de maatregelen
- De bundel eindigt met 3 inspirerende voorbeelden

Conclusies bespreking:

- De aanwezige leden vinden de bundel een goed initiatief, maar zouden de bundel graag voor publicatie doornemen en feedback bezorgen. Gelet op de retroplanning is dat niet meer mogelijk.. De bundel wordt sowieso achteraf gedeeld met alle leden.
- De taskforce benadrukt dat het belangrijk is dat problemen goed in kaart worden gebracht en dat duidelijk moet worden gesteld wat onder 'inventariseren' begrepen moet worden.
- De taskforceleden merken nog op dat scholen moeten worden gewezen op het feit dat vele problemen al buiten de schoolomgeving ontstaan (oorzaken waarom kinderen met de auto worden gebracht liggen soms elders) en dat een herinrichting van de schoolomgeving dus mogelijk niet alle problemen zal kunnen oplossen.

6) Update wegcode

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

- Op 15 juni 2023 heeft Vlaanderen een officieel ontwerp ontvangen van het federaal ontwerp van de nieuwe wegcode. Daarover wordt nu het Vlaamse standpunt voorbereid.
- Enkele wijzigingen in het nieuwe ontwerp zijn de volgende:
 - De structuur werd logischer gemaakt, onder meer door een aanpassing van de volgorde van de artikels en de toevoeging van tussentitels (afdelingen).
 - De algemene voorzichtigheidsplicht staat nu voorop als eerste en belangrijkste algemene gedragsregel voor alle weggebruikers, en geldt 'ten allen tijde'.
 - Het Verslag aan de Koning biedt meer verduidelijking i.f.v. eenduidig begrip (educatie, rechtspraak ...)
 - Parkeerregels m.b.t. rijwielen, bromfietsen en voortbewegingstoestellen zijn concreter gemaakt.
 - Het diagonaal oversteken bij vierkant groen voor voetgangers en fietsers werd toegevoegd.
 - De te bewaren zijdelingse afstand t.a.v. voetgangers, fietsers en ruiters van 1m bibeko en 1,5m bubeko wordt altijd verplicht (ook als een voetganger zich bv. op een smal voetpad bevindt).
- Er werd ook een eerste ontwerp opgemaakt van de Vlaamse wegcode. De opbouw daarvan is als volgt:
 - Algemene bepalingen
 - Bevoegde personen en signaalgevers
 - Regels voor het gebruik van de openbare weg
 - Snelheidsbeperkingen
 - Parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op voorbehouden plaatsen
 - Lading van de voertuigen
 - Voorschriften ter bescherming van de weginfrastructuur
 - Bijzondere regels voor specifieke weggebruikers
- Op het vlak van snelheidsbeperkingen loopt een gedachtewisseling over de bestaande snelheidslimiet van 30 km/u op de verhoogde inrichtingen.
- Er wordt nog bekeken of en op welke manier een onderscheid moet worden gemaakt tussen de snelheidsbeperking voor erven enerzijds (20 km/u), en voor voetgangerszones, speel- en

schoolstraten anderzijds (stapvoets). ‘Stapvoets’ zou ook in absolute cijfers kunnen worden uitgedrukt:

- er is niets richtinggevend voor de gemiddelde bestuurder om te weten wat stapvoets inhoudt (bijv. 5 km/u is technisch niet haalbaar met de wagen, evenwicht met fiets of motorfiets?).
- In Nederland werd hierover rechtspraak ‘uitgelokt’ en in de wegcode ingevoerd (15km/u).
- Ook in het woonerf wordt geoordeeld dat voetgangers de snelheid aangeven. ([cfr. artikel VRTnws](#)), bovendien blijven ook de relatieve snelheidsbeperkingen (art.10) en algemene voorzichtigheid (art.7) van toepassing.
- Als wordt geoordeeld dat ‘stapvoets’ kan worden behouden, is dan niet op zijn minst een richtinggevende snelheid in een toelichting bij de Vlaamse wegcode wenselijk, waarbij de nadruk wordt gelegd op de relatieve snelheid (?) – zowel i.f.v. de weggebruikers, als de handhaver.

Conclusies bespreking:

- Een gevolg van de meer concrete parkeerregels m.b.t. rijwielen, bromfietsen en voortbewegingstoestellen op het voetpad en de ruimte die daar moet worden vrijgehouden, is dat wegbeheerders de nodige ruimte ook moeten voorzien. De taskforce vindt het belangrijk dat wegbeheerders zich daarvan bewust zijn. Dit kan verder worden verfijnd in de code van de wegbeheerder.
- De taskforce vindt de term ‘stapvoets’ waardevol, omdat die een snelheid ‘op mensenmaat’ impliceert.

7) Varia

- Kris Peeters: In een advies van het Rekenhof werd een opmerking gemaakt over de transparantie van de taskforce, specifiek in hoeverre de verslagen van de besprekingen beschikbaar zijn voor het publiek. Verslagen kunnen steeds worden opgevraagd, in het kader van de openbaarheid van bestuur.
- Johan De Mol vraagt wanneer er aanpassingen zullen worden gemaakt aan het Vademecum fietsvoorzieningen met betrekking tot fietsen in de nabijheid van tramsporen. Op dit moment bevat het vademecum geen richtlijnen om in die omstandigheden een veilig pad voor de fietser te bepalen. Dit werk is lopende, in samenwerking met de stad Gent. AWW vraagt bij de collega’s van De Lijn de laatste stand van zaken na.
- De volgende vergaderingen in 2023 zullen plaatsvinden op volgende data:
 - Woensdag 4 oktober, 9u-12u
 - Woensdag 6 december, 9u-12u
- De taskforceleden kunnen bij Bart Boucké en Chris Vanhee via e-mail steeds suggesties doen voor agendapunten.
- Kris Peeters vraagt om alvast een bespreking over de regelgeving m.b.t. het inzetten van autonoom rijdende voertuigen te agenderen.