

Aanwezig:

Kabinet

Minister Lydia Peeters
Chris Vanhee (raadgever)
Evelyne Bauer (raadgever)
Aidan Reinquin (woordvoerder)

Mobiliteitsdeskundigen

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

Decretale adviesorganen

Hans Bonnarens (MORA)

Administratie

Pascal Lammar (DMOW)
Els De Reynt (DMOW)
Koen Van Raemdonck (DMOW)
Veerle Schoutteet (AWV)

Verontschuldigd:

Joris Willems (PXL Hasselt)
Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)
Eddy Klynen (VSV)
Tim Buyse (MORA)
bArt Boucké (DMOW)
Kathy Vandenmeersschut (AWV)
Wout Baert (Fietsberaad)

Agenda:

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Vierde voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025
- 3) Evolutie verkeersveiligheid fietsverkeer
- 4) Eerste voorzet werkprogramma 2024 & prioriteiten shortlist verkeersveiligheidsonderzoek
- 5) Wegcode – standpuntbepaling bij de nieuwe federale wegcode
- 6) Varia

Verslag:

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

- Dirk Lauwers vraagt of er rekening werd gehouden met enkele schriftelijke opmerkingen i.v.m. het afwegingskader snelheid op gewestwegen die hij vooraf aan de vorige vergadering van de taskforce had bezorgd, omdat die niet expliciet in het verslag van de vergadering werden opgenomen.
- Concreet gaat het om de mogelijkheid om 90 km/u toe te laten op het dragend wegennet. AWV verduidelijkt dat dat alleen kan in uitzonderlijke gevallen, op wegen die aan strenge voorwaarden voldoen. Dirk Lauwers vraagt om in die gevallen een scheiding tussen de rijrichtingen te voorzien, minstens door een volle lijn aan te brengen tussen de wegvakken, om inhalen te verbieden. AWV gaat akkoord om dit zo in het afwegingskader op te nemen.
- Het verslag wordt goedgekeurd.

2) Vierde voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025

Toelichting door Pascal Lammar en Koen Van Raemdonck, DMOW: zie presentatie als bijlage voor details

- De tussentijdse status van de verkeersveiligheidsbarometer (1^e semester 2023) is hoopvoller dan voordien: het aantal letselongevallen, het totale aantal slachtoffers en het aantal doden 30 dagen zijn gedaald t.o.v. 2022. We moeten echter voorzichtig blijven, aangezien het om voorlopige cijfers gaat (bron: federale politie) en het 2^e semester 2023 nog moet volgen.
- T.o.v. referentiejaar 2019 zijn het aantal dodelijke verkeersslachtoffers (30 dagen) het sterkst gedaald bij de motorfietsers (-13) en de voetgangers (-8). Bij de elektrische fietsen is het aantal dodelijke slachtoffers (30 dagen) het sterkst gestegen (+7).
- Uit een projectie op de 6 streefcijfers uit het Verkeersveiligheidsplan kunnen we de volgende conclusies trekken:
 - Wat het aantal verkeersdoden betreft, zaten we in 2022 nog net boven het streefcijfer. De afname van de verkeersdoden in het 1^e semester van 2023 stemt hoopvol, maar het 2^e semester moet nog worden afgewacht vooraleer te kunnen besluiten of we onder of boven het streefcijfer zullen uitkomen.
 - Het aantal zwaargewonden is gedaald t.o.v. 2022, maar niet voldoende om onder de streeflijn te duiken.
 - De letselongevallen evolueren niet positief genoeg. We blijven op dit moment nog aanzienlijk boven de streeflijn.
 - Het aantal dode en zwaargewonde voetgangers zit systematisch onder de streeflijn. Die trend lijkt zich voort te zetten in 2023.
 - Wat de dode en zwaargewonde fietsers betreft, is er geen sprake van een daling. We blijven aanzienlijk boven de streeflijn.

- Het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders blijft onder de streeflijn.
- Er werd een doorvertaling van de streefcijfers gemaakt naar het niveau van de vervoerregio's. Daarvoor werden de streefwaarden lineair doorgerekend.
- Recent werden de resultaten gepubliceerd van nieuw Baseline-onderzoek (gedrags- en prevalentie metingen) naar acht Europese verkeersveiligheidsindicatoren (snelheid, veiligheidsgordel, beschermende uitrusting, alcohol, afleiding, voertuigveiligheid, infrastructuur en nazorg). De belangrijkste resultaten voor Vlaanderen worden samengevat in de presentatie als bijlage.

Conclusies bespreking:

- Bespreking van de voortgangsrapportering:
 - De taskforce merkt op dat de rapportage weinig informatie bevat over de eigenschappen van voertuigen (massa, elektrische wagens vs. verbrandingsmotoren ...). DMOW geeft aan dat om die gegevens te verkrijgen een extra overeenkomst met Statbel, FOD Economie nodig is. Momenteel wacht DMOW op de meest recente gekoppelde DIV-gegevens vanwege Statbel, FOD Economie. Daarna kunnen deze gegevens geanalyseerd worden en in de toekomst opgenomen worden in de voortgangsrapportering.
 - De taskforce signaleert dat speedpedelecs nog niet als een aparte categorie zijn opgenomen in de barometer. In de voortgangsrapportering van het Verkeersveiligheidsplan wordt echter wel al afzonderlijk over speedpedelecs gerapporteerd.
 - De taskforce stelt voor om van de verkeersveiligheidscijfers een vast agendapunt te maken op de vervoerregioraden. DMOW neemt dit op met de vervoerregio's (nvdr: rekening houdend met het nieuwe dashboard Monitoring Mobiliteit (MoMo), waarbij cijfermateriaal voor de vervoerregio's ter beschikking wordt gesteld).
 - De taskforce vraagt om in toekomstig onderzoek extra aandacht te hebben voor de effectiviteit van bepaalde verkeersveiligheidsmaatregelen, om beter in kaart te kunnen brengen waarom de verkeersveiligheidscijfers stijgen of dalen.
- Bespreking van het nieuwe Baseline-onderzoek:
 - De recente gedragsmeting op het vlak van snelheid is volgens de taskforce een belangrijk argument voor de plaatsing van trajectcontroles (volgens het Baseline-onderzoek reed in 2021 78,8% van de bestuurders in een zone 30 te snel).
 - Wat de helmdracht en het dragen van fluo door fietsers betreft, is de taskforce het niet eens. Een meerderheid van de leden is niet tegen promotie van de helm en fluo (al dan niet doelgroepgericht, bv. met een focus op ouderen, elektrische fietsen ...), conform de Fietsambitie van de minister. andere leden zijn geen voorstander van actieve promotie.
 - De taskforce merkt op dat nieuwe technologie en grotere schermen in nieuwe types wagens kunnen bijdragen aan afleiding. Bestuurders weten ook niet altijd hoe ze nieuwe technologie correct moeten gebruiken. Dat is ook een aandachtspunt bij de verdere uitrol van deelwagens in Vlaanderen. Naast initiatieven op Europees vlak is er binnen de Vlaamse bevoegdheden de mogelijkheid op sensibilisering en educatie ter zake in te zetten.

3) Evolutie verkeersveiligheid fietsverkeer (Wout Baert, Fietsberaad)

Door onvoorziene omstandigheden kon Wout Baert niet aanwezig zijn waardoor dit item niet werd besproken. Er werd afgesproken dat de documenten door Wout Baert aan de leden van de taskforce zullen worden bezorgd.

4) Eerste voorzet werkprogramma 2024 & prioriteiten shortlist verkeersveiligheidsonderzoek

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

- DMOW stelt voor om in 2024 verder in te zetten op de beleidsprioriteiten (MIA, actieve weggebruikers voorop, samenwerking met lokale besturen, kindnorm). Er wordt ook rekening gehouden met de meest recente voortgangsrapportering, de werkprogramma's 2022 en 2023, en de verschillende aanbevelingen en adviezen die uit diverse hoeken werden geformuleerd. Een concreter voorstel voor het programma 2024 zal op de volgende vergadering worden voorgelegd.
- Verschillende verkeersveiligheidsonderzoeken zijn nog lopende en zullen in 2024 worden verdergezet. Mogelijke prioriteiten voor de onderzoeksagenda 2024 zijn o.a. fietsongevallen, veiligheid bij wegenwerken, effecten van diverse types oversteekvoorzieningen (voetgangers), effectiviteit van specifieke lichtenregelingen, drugsproblematiek achter het stuur, en afleiding in het verkeer. Daarnaast worden bijkomend enkele mogelijke 'nieuwe' onderzoeksonderwerpen aangehaald: onderzoek naar de effectiviteit van trajectcontroles en onderzoek naar de fietshelm (n.a.v. bespreking in de Commissie MOW – Vlaams Parlement).

Conclusies bespreking:

- De minister vraagt vooral te focussen op de oorzaken van ongevallen: gedrag vs infrastructuur.
- De taskforce vraagt om in het verkeersveiligheidsonderzoek voornamelijk te focussen op het effect van specifieke maatregelen (fietsstraten/fietspaden, lagere snelheidslimieten,...).
- De taskforce vraagt om extra aandacht te hebben voor snelheidsregimes. Er gebeurde hieromtrent al heel wat werk deze legislatuur (nieuw afwegingskader voor snelheidsregimes binnen de bebouwde kom, de invoering van snelheidsbeperkingen in het kader van MIA-projecten ...), maar er heerst volgens de taskforce in de praktijk nog vaak onduidelijkheid over wie de beslissing kan nemen om de snelheidslimiet op een gewestweg te verlagen (gewest of gemeente). De minister verduidelijkt dat de wegbeheerder de eindverantwoordelijkheid draagt, maar dat overleg belangrijk blijft, omdat lokale besturen hun grondgebied het beste kennen. De minister vraagt de taskforceleden om een lijst op te maken van wegen waar de geldende principes nog niet correct worden toegepast, zodat AWV die gevallen kan bekijken.
- M.b.t. onderzoek naar ongevallen op oversteekplaatsen voor voetgangers, vraagt de taskforce om te bekijken of er een onderscheid kan gemaakt worden tussen ongevallen op een oversteekvoorziening en ongevallen bij het oversteken waar geen voorziening is.
- De taskforce kaart aan dat bepaalde routeplanners geen rekening houden met circulatiemaatregelen e.d. Het kan relevant zijn om te onderzoeken hoe betere afspraken kunnen worden gemaakt rond de informatie-uitwisseling tussen wegbeheerders/gemeentes en relevante aanbieders. DMOW vult aan dat er in het kader van Mobilidata een project lopende is rond 'maatschappelijk gewenste routes', al loopt dat momenteel wat vertraging op.

5) Wegcode – standpuntbepaling bij de nieuwe federale wegcode

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

- De herziening van de wegcode is een project dat al zo'n 20 jaar lopende is. In het verleden liepen de gesprekken vast over bevoegdheidskwesties. Een van de doelstellingen van het huidige traject is om alle bevoegdheidskwesties uit te klaren en de wegcode op een heldere manier op te delen in een federaal en een gewestelijk luik.
- Voor de federale wegcode werd voor de inhoud rekening gehouden met de opmerkingen en suggesties van de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (enquête 2021).
- Voor de regionale wegcode wordt heel wat 'gerecupereerd' uit de huidige wegcode. Omwille van de beperkte timing is de afstemming met partners beperkt tot het hoogstnoodzakelijke en zijn er weinig nieuwigheden. De focus lag vooral op overeenstemming realiseren tussen het gewestelijke en het federale luik van de wegcode. Een update van de Vlaamse wegcode zal volgen in een latere fase. In een eerstvolgende fase wordt werk gemaakt van de herziening van de code van de wegbeheerder die aangepast moet worden aan de ontwerpen van nieuwe wegcode(s). Het streven is een gelijktijdige inwerkingtreding van de wegcode(s) en de nieuwe code van de wegbeheerder.
- De standpuntbepaling over het federaal ontwerp van de wegcode is intussen achter de rug. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaf een positief advies zonder opmerkingen. Het Vlaamse Gewest formuleerde een voorlopig advies met uitgebreide opmerkingen, wat gewaardeerd werd door de federale collega's. Het Waalse Gewest nam nog geen standpunt in. Dat wordt verwacht in de loop van oktober 2023.
- De goedkeuring van de wegcodes is op dit moment voorzien in het voorjaar 2024. 18 maanden na publicatie treden de wegcodes in werking.

Conclusies bespreking:

- De taskforce merkt op dat een aanpassingstermijn van 20 jaar voor de aanpassing van alle verkeersborden relatief lang is. DMOW verduidelijkt dat het belangrijk is om de wegbeheerders mee te hebben in dit verhaal en dat voldoende aanpassingstijd en budget nodig is. Er wordt wel een onderscheid gemaakt tussen essentiële en minder kritieke borden.
- De taskforce geeft een negatief advies op het voorstel om de toegelaten parkeertijd voor voertuigen MTM +7,5t. op wegen bibeko op plaatsen die daar niet specifiek voor zijn voorzien op te trekken tot 11 uur (i.p.v. 8 uur). Dergelijke regeling zou volgens de taskforce de leefkwaliteit en veiligheid niet ten goede komen.
- De taskforce geeft een negatief advies op het voorstel om het inhaalverbod bij neerslag op auto(snel)wegen en 2x2-wegen voor vrachtwagens MTM +7,5t. af te schaffen.
- De taskforce vraagt of er nog een aanbeveling aan de federale overheid kan worden geformuleerd om de snelheid op snelwegen te verlagen naar 100 km/u bij regenval. DMOW stelt dat het op dit moment – omwille van de strikte timing – niet meer mogelijk is om daarover nog met alle gewesten op dezelfde lijn te raken.
- De taskforce vraagt zich af of de formulering dat fietsers "zoveel mogelijk rechts" moeten fietsen, moet worden aangepast naar een specifieke afstand van geparkeerde voertuigen. DMOW verduidelijkt dat "zoveel mogelijk rechts" niet hetzelfde is als "uiterst rechts" en dat fietsers naast geparkeerde voertuigen ook rekening moeten houden met andere, situatieafhankelijke elementen (andere weggebruikers, obstakels ...). Aansluitend bevestigt de taskforce de opmerking gegeven bij artikel 9, nl. dat er geen reden is om in een voetgangerszone, een speelstraat en een schoolstraat bestuurders van (brede) rijwielen de

ganse breedte van de openbare weg (incl. het trottoir) te laten in gebruiken, in plaats van de rijbaan.

- De taskforce bevestigt de vraag in de standpuntbepaling om de minimumsnelheid op autosnelwegen te behouden in het federale ontwerp.
- De leden van de taskforce merken op dat de voorrangsregeling ten aanzien van spelende personen (art.26 – erven) expliciet moet behouden blijven. Het is logischer om deze voorrangsregeling te voorzien in elk van de volgende artikelen (voorbehouden wegen, voetgangerszones, speelstraten) waarin het spelen op de openbare weg is toegelaten.
- De taskforce stelt voor om het plaatsen van oranje knipperlichten als verplicht op te nemen in de Code van de wegbeheerder in het geval van niet-conflictvrije oversteken.

6) Varia

- De volgende vergadering vindt plaats op 6 december 2023. Op de agenda staat alvast het werkprogramma 2024, ITS en autonome voertuigen.
- Kris Peeters vraagt om ook de problematiek van de 'stadstractoren' op de agenda van de volgende bijeenkomst te zetten.