

**Aanwezig:**

Kabinet

Minister Lydia Peeters  
Chris Vanhee (raadgever)  
Evelyne Bauer (raadgever)  
Jill Haeyen (woordvoerder)

Mobiliteitsdeskundigen

Tom Brijs (UHasselt, mobiliteit)  
Johan De Mol (UGent, mobiliteit)  
Eddy Klynen (VSV)  
Dirk Lauwers (UAntwerpen, mobiliteit)  
Kris Peeters (PXL Hasselt)  
Joris Willems (PXL Hasselt)

Decretale adviesorganen

Koen De Meyer (MORA)

Administratie

Bart Boucké (DMOW)  
Koen Van Raemdonck (DMOW)  
Liessa Iliaens (AWV)  
Kristof Rombaut (AWV)  
Veerle Schoutteet (AWV)

**Verontschuldigd:**

Tim Buyse (MORA)  
Pascal Lammar (DMOW)  
Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)  
Filip Boelaert (DMOW)  
Kathy Vandenmeerschaut (AWV)

## **Agenda:**

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Autonoom rijden en verkeersveiligheid
- 3) Oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen/stadstractoren
- 4) Werkprogramma verkeersveiligheid 2024
- 5) Varia

## **Verslag:**

### **1) Goedkeuring verslag vorige vergadering**

- Ter opvolging van de vorige vergadering bezorgde Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen de leden via mail een analyse van het aantal dodelijke fietsslachtoffers per miljard kilometer. De leden kunnen nog feedback bezorgen op de nota tot 10 december 2023.
- Er werden reeds opmerkingen van Kris Peeters en Johan De Mol ontvangen. In de vergadering werd nog eens extra opgemerkt dat voorzichtigheid geboden is bij het vergelijken van verschillende landen, zowel door potentiële methodologische verschillen, maar ook door verschillen in fietsweginfrastructuur.
- Dirk Lauwers vraagt of het mogelijk is om deze cijfers verder te differentiëren naar leeftijd. Vermoed kan worden dat het goede nieuws nog positiever is voor jongeren, wat zou kunnen betekenen dat de inspanningen die geleverd worden om schoolverkeer en -omgevingen veiliger te maken zijn vruchten afwerpt.. DMOW gaat hier verder mee aan de slag, met de bedenking dat de gedifferentieerde OVG-cijfers naar leeftijd voldoende robuust moeten zijn om nuttige conclusies te kunnen trekken.
- Het verslag wordt goedgekeurd.

### **2) Autonoom rijden en verkeersveiligheid**

**Toelichting door Kristof Rombaut, AWW:** zie presentatie als bijlage voor details

- De nieuwe Europese ITS richtlijn werd gepubliceerd op 30 november 2023. Binnen de nieuwe richtlijn zijn vier prioritaire domeinen gedefinieerd, waarvan één specifiek gaat over C-ITS V2X specificaties.
- Op Vlaams niveau wordt gewerkt aan het Mobilidata-programma en werd recent de Taskforce Autonoom Rijden opgericht om de ontwikkelingen in dit veld op te volgen.
- Het EU CCAM Partnership is een initiatief van de Europese Commissie dat voor de periode 2021-2027 500 miljoen euro voorziet voor verschillende researchdomeinen. Binnen dat partnerschap worden diverse concrete projecten uitgewerkt.
- Niet alleen voor de connectiviteit van gemotoriseerd verkeer, maar ook voor die van de fiets (zeker de speedpedelec) is steeds meer aandacht. De nieuwe ontwikkelingen bieden ook heel wat mogelijkheden voor de veiligheid van de fietser.
- Binnen de automatisatie van voertuigen kunnen we vijf verschillende niveaus onderscheiden.

### **Conclusies bespreking**

- De taskforce erkent dat er indrukwekkende en belangrijke ontwikkelingen gaande zijn op het vlak van autonoom rijden. De leden hebben echter wel een aantal bekommernissen bij de evoluties vanuit het verkeersveiligheidsoogpunt.
- De taskforce geeft aan dat het diagram van Hillier (zie presentatie als bijlage) enigszins gecontesteerd is, door een te sterke focus op de weggebruiker (en minder op de relevantie

van bv. vergevingsgezinde wegen). De factor weg speelt m.a.w. vaker mee dan initieel gedacht.

- Het is volgens de taskforce belangrijk om binnen elk niveau van automatisatie te bekijken hoe we maximaal kunnen inzetten op verkeersveiligheid. Het boeken van verkeersveiligheidswinsten zou het streven moeten zijn, eerder dan het bereiken van een hoger automatisatieniveau.
- De taskforce vraagt om een sterkere koppeling te maken met het Verkeersveiligheidsplan en consequent in te zetten op een aantal beleidsprioriteiten (bv. de veiligheid van fietsers). AWV verduidelijkt dat er al heel wat *use cases* met een focus op fietsers in opbouw zijn binnen het Mobilidata-programma (bv. individuele detectie van fietsers, kortere wachttijden voor fietsers bij regenweer ...)
- De focus op gedeeld vervoer vindt de taskforce alvast interessant. Mogelijk kan er nog een link worden gelegd naar de toepassing ervan voor basisbereikbaarheid, specifiek in meer landelijk gebied.
- De taskforce merkt op dat te sterk rekenen op technologie voor het oplossen van bepaalde verkeersveiligheidsproblemen verlamvend zou kunnen werken. Dat er snel grote stappen vooruit worden gezet op het vlak van autonoom rijden, betekent niet dat er vandaag geen verkeersveiligheidskeuzes meer moeten worden gemaakt en dat er geen verantwoordelijkheid meer moet worden genomen voor het mobiliteitsbeleid. Die boodschap moet duidelijk worden meegegeven in de communicatie over deze projecten.
  - AWV merkt op dat fysieke infrastructuur vandaag de kernactiviteit van mobiliteitsdiensten blijft. Investerings in digitale infrastructuur zijn voorlopig nog ontoereikend. In de toekomst moeten we naar een symbiose tussen beide evolueren.
- De taskforce merkt op dat niet altijd duidelijk is welke toestemmingen moeten worden gevraagd voor (proefritten met) bepaalde autonome voertuigen en aan welke instanties. AWV bevestigt dat het wetgevend kader vandaag nog ontbreekt en dat dat in de toekomst scherper moet worden gesteld.
- De leden vragen om aandachtig te zijn voor een mogelijke verschuiving van de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid naar actieve weggebruikers, die geconnecteerd zouden moeten zijn om veilig te zijn. Het kan niet de bedoeling zijn om een eenvoudige verplaatsing complex te maken.
  - AWV verduidelijkt dat voor het goed functioneren van autonoom rijden niet verwacht wordt dat actieve weggebruikers detecteerbaar zijn via kledij of digitale middelen. Het zijn de constructeurs van de autonome voertuigen zelf die zich verantwoordelijk stellen voor het garanderen van de verkeersveiligheid.
- De taskforce benadrukt dat we het maatschappelijk doel van deze ontwikkelingen steeds goed voor ogen moeten houden. Het debat is vandaag sterk technologisch georiënteerd, maar moet ook op een maatschappelijk niveau worden gevoerd. Bovendien moet de overheid de evoluties in de juiste, gewenste richting sturen.
- Correcte data is erg belangrijk voor het functioneren van autonome voertuigen en systemen als ISA. Het up-to-date houden van de verkeersbordendatabank is daarom een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast moet ook worden nagedacht over de manier waarop allerhande data correct kan doorstromen naar de voertuigen (bv. dynamische snelheidsborden, afwijkende voorraansregelingen ...)
- De taskforce benadrukt ook het belang van de juiste opleiding voor chauffeurs.
- AWV stelt dat de link tussen de Taskforce Verkeersveiligheid en de Taskforce Autonoom Rijden bewaakt zal worden. Het is belangrijk dat informatie wordt uitgewisseld en dat de leden van beide groepen de mogelijkheid hebben om input en reacties te delen.
- De taskforce erkent de technologische meerwaarde van deze ontwikkelingen, maar waarschuwt voor de implementatie in de toekomst. Te vaak zien we dat schitterende technologie niet

optimaal wordt ingezet (bv. ISA dat al lang bestaat, maar vandaag met een knopje kan uitgeschakeld worden). De toekomst ziet er rooskleurig uit, maar enkel als de overheden de juiste beslissingen nemen en het stuur in de hand nemen.

### 3) Oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen/stadstractoren

- Dit agendapunt werd geagendeerd op vraag van Kris Peeters. Kris schetst kort de aanleiding voor de vraag: er is een verschuiving merkbaar in het soort voertuigen dat door onze straten rijdt (steeds meer tractoren, voornamelijk voor de verplaatsing van loonwerkers naar werven), ook in stedelijke centra. Die voertuigen zijn niet aangepast aan de stedelijke context en brengen verkeersveiligheidsrisico's met zich mee (geen dodehoekcamera's, geen afgeschermd wielkasten ...)

### Conclusies bespreking

- Volgens de taskforce is er een nood om de problematiek beter in beeld te brengen. Er zijn momenteel nog geen cijfergegevens beschikbaar (aantal voertuigen, ongevallen ...) DMOW neemt daarvoor contact op met de collega's bij de federale politie (Centrex). DMOW wijst er wel op dat het in kaart brengen op ongevals niveau niet eenvoudig zal zijn. We hebben weliswaar cijfers, maar er gebeuren nu eenmaal niet zo veel ongevallen met tractoren in een stadscontext, waardoor het trekken van conclusies op basis daarvan niet voor de hand ligt.. Het onderwerp kan ook worden meegenomen als kandidaat-onderzoeksthema voor de toekomst
- De taskforce bespreekt een aantal mogelijkheden om het probleem aan te pakken:
  - Categorisering van de voertuigen in kwestie: Een categorie kan gekoppeld worden aan bepaalde beperkingen (bv. uren waarin deze voertuigen in bepaalde omgevingen mogen rijden), die vervolgens gericht kunnen worden gehandhaafd. De taskforce merkt daarbij op dat de regelgeving idealiter in elke gemeente dezelfde zou zijn.
  - Lagere maximumsnelheid: Door dit soort voertuigen een lagere maximumsnelheid op te leggen, kan het gebruik ervan ontraden worden, specifiek voor gebruik over langere afstanden. Deze maatregel lijkt vooral nuttig buiten de bebouwde kom.
  - Gebruiksbeperkingen in bestekken: Lokale besturen, AWV en andere MOW-entiteiten zouden in hun bestekken bepaalde afspraken kunnen opnemen (bv. een verbod op het gebruik van tractoren voor verplaatsingen naar werven, in het algemeen of specifiek in schoolomgevingen, binnen bepaalde tijdstippen ...)
  - Promotie van het werfcharter: Het werfcharter kan sterker worden gepromoot, al blijft het charter vrijblijvend.
- De leden concluderen dat er wat deze problematiek betreft een belangrijke taak is weggelegd voor de federale overheid. Er wordt gesuggereerd om vanuit deze taskforce een duidelijk signaal te geven door de federale overheid een formele vraag te stellen om de problematiek te bekijken.
- AWV gaat na welke relevante info er in hun bestekken is opgenomen en bekijkt intern of AWV het werfcharter ook mee kan ondertekenen. Bijkomend kan de vraag tot ondertekening van het charter door de VSV ook aan Lantis en De Werkvennootschap gesteld worden.

#### 4) Werkprogramma verkeersveiligheid 2024

**Toelichting door Bart Boucké, DMOW:** zie presentatie als bijlage voor details

- Niet alle 37 maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan kunnen ook elk jaar concreet aan bod komen in het werkprogramma. Er moet ruimte zijn om accenten te leggen, om te innoveren en vernieuwen, en om al lopende maatregelen verder te zetten.
- In 2024 vallen echter wel alle 37 maatregelen in het vizier van het werkplan. De bijgaande presentatie gaat in op een aantal belangrijke elementen.

#### Conclusies bespreking

- De taskforce stelt voor om een aantal speerpunten sterker naar voren te laten komen, bv. snelheidsregimes. DMOW benadrukt dat actieve weggebruikers centraal blijven staan als een van de belangrijkste speerpunten en snelheid in een aantal specifieke maatregelen expliciet aan bod komt.
- De taskforce vraagt welke inspanningen er nog geleverd worden voor de verdere uitrol van de zones 30. DMOW en AWV geven mee dat steeds meer lokale besturen een of meerdere zones 30 invoeren en aangeven gebruik te maken van het afwegingskader van AWV voor die invoering.
  - Wat het invoeren van een zone 30 op een gewestweg betreft, vraagt de taskforce AWV nogmaals wie de eindverantwoordelijkheid heeft in die beslissing (AWV of het lokaal bestuur). AWV verduidelijkt dat zo'n snelheidsaanpassing altijd in overleg met het lokaal bestuur gebeurt.
- De taskforce vraagt om de problematiek van de pick-up trucks mee op te nemen.
- De taskforce benadrukt het belang van veilige OV-halteplaatsen.
- De leden merken op dat er een gebrek aan mogelijkheden is om verschillende snelheden voor verschillende voertuigen (bv. personenwagens vs. vrachtwagens) te handhaven, bv. via trajectcontroles (snelheidsmanagement).
- De taskforce vraagt om aanpassingen in de rijopleiding, rekening houdend met ADAS toepassingen.
- Tunnelveiligheid is een bezorgdheid. AWV licht toe dat het agentschap al een kader voor tunnelveiligheid heeft en dat er voor verschillende tunnels maatregelen genomen worden om de veiligheid te verhogen (snelheidsverminderingen, afsluiten bij incidenten, toeritdosering ...) De veiligheid en de impact van de genomen maatregelen worden steeds gemonitord en elk significant incident wordt geanalyseerd.
- De taskforce vraagt om voortgang te maken met de ontwikkeling van de voetgangerstool in het kader van MIA.
- De leden halen aan dat een aantal constructeurs de toegang tot CPU weigert. Daar is een taak weggelegd voor de Europese Unie.
- De taskforce benoemt de problematiek van de bypasses en de gevaarlijke situaties die die creëren voor actieve weggebruikers.
- De taskforce merkt op dat er al veel vooruitgang is geboekt in de monitoring van de cijfers, maar vraagt of er ook een ex-ante evaluatie kan worden gemaakt over de impact van de maatregelen, om te kunnen inschatten of we de doelstellingen kunnen halen met de maatregelen die worden voorgesteld.

## 5) Varia

- Kris Peeters vraagt of er aandacht kan worden besteed aan de uitbreiding van het rekeningrijden voor vrachtwagens die in voorbereiding is, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Het kabinet geeft aan dat het onderwerp mogelijk zal worden meegenomen bij de Verkeersveiligheidstafels van december 2023.
- Datum volgende vergadering: data worden zsm gecommuniceerd.