

Aanwezig:

Kabinet

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

Mobiliteitsdeskundigen

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

Administratie

Bart Boucké (DMOW)
Koen Van Raemdonck (DMOW)
Pascal Lammar (DMOW)
Yoline Tavernier (DMOW)
Heidi Cuypers (AWV)
Veerle Schoutteet (AWV)
Kathy Vandenmeersschaut (AWV)

Verontschuldigd:

Tim Buyse (MORA)
Cathy Macharis (VUB, mobiliteit)
Filip Boelaert (DMOW)
Eddy Klynen (VSV)

Agenda:

- 1) Goedkeuring verslag vorige vergadering
- 2) Tunnelveiligheid
- 3) Evaluatie subsidies veilige schoolomgevingen
- 4) Semestriële voortgangsrapportering
- 5) Varia

Verslag:

1) Goedkeuring verslag vorige vergadering

- Opvolging actiepoint rond stadstractoren (voorgesteld door Kris Peeters): dit punt wordt in juni op het Netwerk Verkeerscoördinatoren gebracht. Kris Peeters wordt op de hoogte gehouden.
- Het verslag wordt goedgekeurd.

2) Tunnelveiligheid

Toelichting door Heidi Cuypers en Kathy Vandenmeersschaut, AWW: zie presentatie als bijlage voor details

- Er wordt toelichting gegeven bij 5 thema's:
 - Wat is tunnelveiligheid?
 - Verkeersveiligheid en fileproblematiek
 - Vluchtconcept bij brand
 - Kwantitatieve risicoanalyse
 - Masterplan Tunnels
- Onder het Masterplan Tunnels van AWW vallen alle tunnels in Vlaanderen die langer zijn dan 250 m en in beheer zijn bij AWW (of tijdelijk in beheer zijn bij derden), met gecentraliseerde bewaking, bediening en besturing.
 - Die tunnels (en de nodige ingrepen voor elke tunnel) werden door AWW grondig in kaart gebracht.
 - Het doel is om binnen een tijdspanne van tien jaar de veiligheid en de betrouwbaarheid van alle tunnels in Vlaanderen op orde te zetten en een professioneel assetmanagement in te voeren.
 - In het kader van het masterplan wordt ook rekening gehouden met nieuwe tunnels die in de toekomst gebouwd zullen worden en worden ook nieuwe tunnelexperten opgeleid.
- AWW benadrukt de veelheid aan actoren en technologieën betrokken bij tunnelveiligheid. In het geval van een brand in een tunnel moet bv. een hele keten van mensen, sensoren etc. nauw samenwerken.
- Bovendien houden de processen ook rekening met mogelijke defecten: wanneer bepaalde systemen defect zijn (bv. sensoren), kunnen tussentijdse maatregelen worden genomen om risico's te voorkomen (bv. snelheidsverlaging, toeritdosering)

Conclusies bespreking:

- De taskforce benadrukt het belang van vergevingsgezindheid en van voldoende aandacht voor de verkeersveiligheid bij de tunnelinrichting. AWW benadrukt dat de

verkeersveiligheidsauditoren steeds mee aan tafel zitten bij ontwerpfase en bij de opvolging van incidenten. Er werden ook tunnelveiligheidsbeambten aangesteld voor TEN-T tunnels.

- De leden stellen voor om goede afspraken te maken met bv. de havenbedrijven, over het al dan niet toelaten van bepaalde transporten over de weg (bv. bepaalde chemische stoffen), met het oog op het garanderen van de tunnelveiligheid.
- De taskforce informeert naar de processen en richtlijnen voor tunnels bedoeld voor o.a. treinen, voetgangers en fietsers. AWV verduidelijkt dat die niet onder de scope van het Masterplan Tunnels vallen, maar dat voor dergelijke tunnels andere richtlijnen beschikbaar zijn (bv. Vademecum fietsvoorzieningen). De unieke situatie van de Kennedytunnel, waarbij een vluchtkoker ook als fietstunnel dienstdoet, wordt niet meer toegepast bij nieuwbouw.
- De leden vragen naar de veiligheid van minder mobiele personen in het geval van een incident. AWV licht toe dat daarvoor specifieke richtlijnen werden geschreven, om ervoor te zorgen dat ook mensen in een rolstoel de ruimte hebben om (mits hulp) de vluchtkoker te bereiken en de tunnel veilig te verlaten.
- De taskforce informeert naar de richtlijnen voor hellingen in tunnels. AWV duidt dat daarvoor richtlijnen zijn opgenomen voor nieuwbouw en dat die richtlijnen vandaag ook strikter zijn dan vroeger.
- De taskforce vraagt naar de richtlijnen rond de pechstrook. AWV licht toe dat het basisprincipe is dat de pechstrook wordt doorgetrokken. Als daarvoor onvoldoende ruimte is, moet er een minimumdoorsnede worden voorzien (dat werd in samenspraak met de brandweer bepaald).
- Tot slot wordt er voorgesteld om met de leden van de taskforce een bezoek te brengen aan de Beverentunnel, zodra de renovatie van die tunnel van start gaat.

3) Evaluatie subsidies veilige schoolomgevingen

Toelichting door Davy Janssens, UHasselt: zie presentatie als bijlage voor details

- Deze studie werd uitgevoerd van maart tot december 2023 en behandelde de subsidiedossiers van 2019 t.e.m. juni 2022.
- Enkele bevindingen en conclusies:
 - De subsidie heeft een bijzonder hoog bereik (71% van de lokale besturen maakte er gebruik van).
 - Financiële analyse: veel aanvragen die maar 24% van budget opgebruiken, weinig aanvragen die een vrij groot deel van het budget gebruiken.
 - Algemeen verkeersveiligheidsgevoel: veel scholen vinden dat de omgeving veiliger is geworden, ondanks het feit dat het vaak over kleine ingrepen gaat. Burgers zijn wat kritischer: 25% vindt het veiliger of even veilig als voordien.
 - De meerderheid van de ondervraagden vindt dat uitvoeringstermijn verlengd moet worden, en dat de zone van 100 m rond de school uitgebreid moet worden.
 - De meerderheid van de gemeenten vindt het maximumbedrag toereikend.
 - Schoolstraten krijgen een duidelijk positieve evaluatie.
 - Complexere/duurdere projecten hebben een hogere impactevaluatie (niet onlogisch: mensen zien duidelijker dat er ingrepen worden uitgevoerd).

Conclusies bespreking:

- De taskforce is positief over het grote bereik van de subsidie, maar merkt wel op dat slechts een laag percentage van gemeenten aangeeft dat de uitgevoerde werken zonder de subsidie niet gerealiseerd zouden zijn. De beschikbaarheid van de subsidie (en de daaraan verbonden uitvoeringstermijn) zou de uitvoering van bepaalde ingrepen wel versneld kunnen hebben.

- De taskforce sluit zich aan bij de mening van de ondervraagden dat de zone die momenteel voor de subsidie in aanmerking komt (100 m rond de school) te beperkt is. De leden benadrukken daarbij ook het belang van veilige schoolroutes, niet alleen veilige schoolomgevingen. (N.v.d.r.: Schoolomgevingen en schoolroutes sluiten idealiter op elkaar aan, maar zijn niet hetzelfde. De beperking van de perimeter was niet alleen ingegeven naar analogie met de vroegere module 10-projecten, maar ook door de focus van de subsidie op kleinschalige, infrastructurele ingrepen.)
- De taskforce is van mening dat voor sommige, grotere projecten de uitvoeringstermijn van 6 maanden te kort is. (N.v.d.r.: Dit botst wel opnieuw met het opzet van de subsidie om louter op kleinschalige, infrastructurele ingrepen in te zetten.)
- Het lijkt de taskforce nuttig om na de uitvoering van individuele projecten die met deze subsidie werden ondersteund een meer grondige evaluatie uit te voeren, met het oog op het verzamelen van goede praktijken.

4) Semestriële voortgangsrapportering

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

- In deze voortgangsrapportering valt vooral de stijging van het aantal fietsdoden op (+11 t.o.v. het vorige jaar). Dat blijft dus een belangrijk aandachtspunt. Ook het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens en het aantal bromfietzersongevallen (incl. speedpedelecs) zijn gestegen t.o.v. het referentiejaar.
- Evolutie richting de streefcijfers:
 - Verkeersdoden: op schema om streefcijfers te halen.
 - Zwaargewonden: er kan een daling worden vastgesteld, maar die is nog onvoldoende om de streefcijfers te halen.
 - Letselongevallen: het aantal duikt net onder dat van het referentiejaar, maar moet nog sterker dalen om de streefcijfers te halen.
 - Dode en zwaargewonde voetgangers: vragen bijkomende aandacht (gaan in stijgende lijn, hoewel we net onder de streefcijfers blijven).
 - Dode en zwaargewonde fietsers: nog het verst verwijderd van de streefcijfers.
 - Ongevallen met jonge autobestuurders: we blijven onder de streeflijn en er is een afname t.o.v. 2022.

Conclusies bespreking:

- Met betrekking tot fietsers:
 - De taskforce toont grote bezorgdheid over de toename van het aantal dode en zwaargewonde fietsers.
 - Er wordt gevraagd of kan worden nagegaan of elektrische fietsen vaker bij de eenzijdige geregistreerde ongevallen betrokken zijn dan klassieke fietsen. (nvdr: het aandeel bij klassieke en elektrische fietsers is vergelijkbaar in de dataset).
 - Er wordt gevraagd of speedpedelecs als een aparte categorie in de rapportering kunnen worden opgenomen. DMOW licht toe dat dat al het geval is bij de officiële cijfers, maar dat dit nog niet mogelijk is bij de voorlopige cijfers.
 - De taskforce wijst op nieuwe potentiële risico's waarvoor voldoende aandacht moet zijn (bv. toenemende snelheid en snelheidsverschillen op fiets- en jaagpaden door de snelle opkomst van de elektrische fiets en speedpedelec, en het effect daarvan op het gedrag van andere fietsers).

- Naast fietsers, vragen ook voetgangers extra aandacht. De focus van het beleid op de actieve weggebruiker moet dus behouden blijven.
- De ongevallen met jonge autobestuurders blijven onder de streeflijn. Dat is een goede zaak, maar mogelijk speelt de stijgende leeftijd waarop mensen beginnen met autorijden daar ook een rol in.
- De taskforce benadrukt het blijvende belang van voldoende alcohol- en snelheidscontroles.
- De taskforce vraagt om in deze rapporteringen naast het risico waaraan weggebruikers worden blootgesteld, ook aandacht te hebben voor het risico dat weggebruikers creëren voor anderen (mogelijk nuttige verandering van perspectief).
- De taskforce benadrukt dat mobiliteitsbeleid steeds aan de basis ligt van verkeersveiligheid. Dat verband mogen we niet uit het oog verliezen.
- De leden merken op dat de cijfers voorlopig nog geen duidelijk effect laten zien van de aangepaste regelgeving voor e-steps. Die nieuwe regelgeving ging pas in september 2023 in, mogelijk volgt de impact op de ongevallencijfers pas later.
- De taskforce merkt op dat een grondige analyse van expositie en gebruik van bepaalde vervoersmodi belangrijk is voor een correcte interpretatie van de cijfers. Zo daalt de klassieke bromfiets in populariteit, door een verschuiving naar o.a. e-steps en elektrische bromfietsen en speedpedelecs. Het is zinvol om die verschuivingen in kaart te brengen.
- De leden geven aan dat het interessant kan zijn om de demografie (vergrijzing) mee in rekening te nemen bij het analyseren van de verkeersveiligheids cijfers.
- De taskforce stelt voor om een alternatief voor een boom te zoeken bij de voorstellingswijze van eenzijdige ongevallen in de botsingsmatrix.

5) Varia

- Het variapunt rond de veiligheid aan busstations (voorgesteld door Dirk Lauwers) wordt naar de volgende vergadering verplaatst.
- Kris Peeters vraagt om in een volgende vergadering een toelichting te voorzien over de manier waarop verkeersveiligheidsoverwegingen werden meegenomen bij de recente uitbreiding van de kilometerheffing voor vrachtwagens.
- Datum volgende vergadering: data worden zsm gecommuniceerd.