

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

25 FEBRUARI 2022

Online vergadering via MS Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (MOW), Jorine Callebert (Traject), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Wieland Claes (OVK), Stijn Daniels (Vias Institute), Roel De Cleen (OVK), Kirsten De Mulder (Mint), Ellen De Pauw (AWV), Tom Destoop (Boerenbond), Gil De Vogelaere (Provincie Vlaams-Brabant), Stijn Dhondt (VSV), Steven Fagard (Provincie Vlaams-Brabant), Glenn Godin (Mobiel 21), Ine Herten (VSV), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Dirk Lauwers (Universiteit Gent), Christèle Maljean (VCLP – politie), Geert Popelier (VAB), Steven Raes (GOCA), Eric Troniseck (Centrex), Bert Van Hemelen (De Lijn), Wouter Vanderstede (Kind & Samenleving), Marleen Van Der Velden (Landelijke Gilden), Chris Vanhee (Kabinet Lydia Peeters), Frank Van Thillo (MORA), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving), Elisabeth Vlaeminck (VSV), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia).

Verontschuldigd: Erik Caelen (Brulocalis), Tina Caers (VVP), Wies Callens (Fietzersbond), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Niels Janssen (AWV), Carmen Van Look (Bezer).

AGENDA

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV)

2. Naar 0 fietsdoden in 2040

- **Fietslachtoffers in kaart gebracht**

Pascal Lammar (MOW)

- **Met welke maatregelen kunnen we de doelstelling van 0 fietsdoden in 2040 realiseren?**

Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen)

3. Pauze

4. Verkeersveiligheid op maat van kinderen en jongeren

- **Verplaatsingsgedrag, trends en ongevallencijfers bij kinderen en jongeren**

Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit)

- **De kindnorm**

Wouter Vanderstede (Kind en Samenleving)

5. Varia

- **Campagnes 2022**

Stijn Dhondt (VSV)

- **Coalitie van 30: stand van zaken**

Gert Venken (VSV)

- **Vlaams Congres Verkeersveiligheid gaat digitaal**
Ine Herten (VSV)
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - Vrijdag 10 juni 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Brussel
 - Vrijdag 16 september 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Brussel
 - Vrijdag 9 december 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Online

Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag.

2. Naar 0 fietsdoden in 2040

2.1. Fietsslachtoffers in kaart gebracht

Pascal Lammar (MOW) brengt een overzicht van de ongevalscijfers met betrekking tot fietsers.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Gaat het over doden 30 dagen of doden ter plaatse?
- Pascal Lammar: Het gaat over doden 30 dagen.
- Cathy Berx: Wat is de achtergrond waartegen cijfers moeten bekeken worden? Bv. Hoeveel kilometers per type fiets, hoeveel kilometers in het algemeen of op een bepaald moment, aandeel elektrische fiets/speed pedelec/gewone fiets per leeftijdscategorie.
- Roel De Cleen: Hoe verhoudt het aantal fietsslachtoffers zich tot de algemene evolutie van het fietsgebruik en dat op een meerjarige tendens? Die relatie is belangrijk. Als het aantal slachtoffers sneller stijgt dan de toename van het fietsgebruik, stelt zich een probleem. Het is belangrijk om te kijken naar de evolutie van het aantal gereden kilometers en het aantal verplaatsingen die gebeuren en dat in relatie zetten t.o.v. het aantal slachtoffers. Op die manier krijgen we een beter globaal beeld over hoe goed of slecht we bezig zijn.
- Pascal Lammar: Het is zeker relevant om de relatie te leggen en dat zal in de mate van het mogelijk nog gebeuren.

- Cathy Berx: Deze presentatie is interessant om te tonen in het burgemeestersoverleg van de provincie Antwerpen. Het aandeel van fietsongevallen op het type weg (gemeentelijk of gewestelijk) is interessant. Zou fijn zijn als deze presentatie geactualiseerd kan worden op basis van de cijfers van 2021 en verrijkt kan worden met bijkomende info die een antwoord bieden op de terechte vragen van deze vergadering.
- Dirk Lauwers: De 'safety by numbers' speelt ook een rol. Mits een goed beleid kan je door meer fietsers te realiseren ook minder fietsslachtoffers krijgen, niet alleen relatief maar ook absoluut. Kijk ook naar Brussel, waar er vorig jaar 20% meer fietsers waren en het aantal slachtoffers niet steeg. In Nederland had je de vorige decennia hetzelfde fenomeen. Op het Vlaams niveau zijn er duidelijke targets geformuleerd zoals 20% meer fietsgebruik én tegelijkertijd een kwart minder fietsslachtoffers. Die twee doelstellingen moeten samen en dat betekent dat het relatieve risico sterk moet dalen. De relatieve risico's zijn interessant, maar de targets moeten er ook bij gezet worden. Het aantal fietsslachtoffers zou ook in absolute zin moeten afnemen, ook als er meer gefietst wordt. Verder zijn de relatieve risico's interessant om in kaart te brengen. Het zou goed zijn om rond de relatieve risico's en de targets info op te nemen. Deze info is ook interessant voor de Taskforce Verkeersveiligheid. De opgave om deze twee doelstellingen te realiseren is enorm. Het stijgende aandeel fietsslachtoffers binnen zones 30 km/uur is verontrustend. Het risico in fietsstraten is ook interessant om te bekijken. De 'safety by numbers' werkt in Brussel. Waarom zou het niet in Vlaanderen kunnen werken?
- Cathy Berx: Meer fietsen zou het risico op slachtoffers in het verkeer moeten verminderen. Als er minder voertuigen en meer fietsers op de baan zijn, zou het aantal fietsslachtoffers moeten dalen. Is het mogelijk om deze presentatie nog te actualiseren op basis van de vragen en opmerkingen? Ook de verwerking van de cijfers van 2021 is nuttig. Het lijkt me ook aangewezen om met deze presentatie op andere fora aan de slag te gaan.
- Pascal Lammar: Geen probleem! Ik zal bekijken welke bijkomende gegevens er op basis van de opmerkingen nog toegevoegd kunnen worden.
- Steven Fagard: Op basis van cijfers van een verzekeraar zou een speedpedelec per 100.000 gereden kilometers 4 slachtoffers kennen t.o.v. 1,7 slachtoffers bij elektrische fiets (info komt van netwerkmoment van Voka – presentatie Driveolution). Bij de verzekeraars zijn er interessante cijfers te halen. Is het mogelijk om zo'n cijfers te verwerken?
- Pascal Lammar: Dat is zeker interessant.

2.2. Met welke maatregelen kunnen we de doelstelling van 0 fietsdoden in 2040 realiseren?

Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen) schetst welke maatregelen we met z'n allen moeten nemen zodat de doelstelling van nul fietsdoden in 2040 gehaald kan worden.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Roel De Cleen: Men mag niet te vlug kiezen voor een invoering van een zone 30 of fietsstraat terwijl de doorstroming van zwaar verkeer niet aangepakt wordt. Gemengd verkeer kan in principe enkel bij plaatselijk verkeer. Bij aanwezigheid van Lijnbussen zou fietsinfrastructuur noodzakelijk zijn.
- Eddy Klynen: Dit is een zeer goed verhaal van Pascal en Wout. Dit maakt duidelijk dat de ambitie niet vrijblijvend is. Er komt heel wat bij kijken en gaat gepaard met duidelijke maatregelen. Momenteel gebeurt er nog te weinig. Kan dit onderwerp opgenomen worden als agendapunt voor de volgende bijeenkomst van de Taskforce Verkeersveiligheid? We moeten bekijken hoe we die mooie ambitie uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de Grote Versnelling concretiseren in concrete maatregelen. Naar een inschatting van het SWOV zou het aantal fietsslachtoffers verdubbelen. We gaan dus uit ons kot moeten komen om de doelstellingen te halen.
- Dirk Lauwers: We moeten inderdaad beseffen dat dit een enorme opgave wordt. Er zullen heel veel maatregelen nodig zijn. Deze rijpe presentatie moeten we even laten bezinken. Het pleidooi van meer openbaar vervoer en de modal shift mag gerust op de eerste plaats komen. Systeemveiligheid staat volgens onderzoek (Stockholm Declaration) op level 2. Level 3, het hoogste niveau, is werken aan de mobiliteit. Ook aan het grote aandeel ongevallen met camionettes in de ongevallencijfers moeten we meer aandacht besteden. Toch moet zone 30 en de handhaving hierop nog meer nadruk krijgen. De 17 acties in het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen moeten aangescherpt worden in functie van deze presentatie. Het aantal slachtoffers daalt nooit, elk jaar komen er bij. Hopelijk zijn het er altijd minder dan het jaar voordien. Kortom, deze presentaties zijn fundamenteel en vragen om reflectie, die ook best aan het Verkeersveiligheidsplan gekoppeld worden.
- Cathy Berx: Het zijn buitengewoon goede presentaties. Het is belangrijk om beide presentaties samen te nemen om een volledig beeld te krijgen. Zo blijkt dat wanneer je de gegevens afzet t.o.v. het aantal gereden kilometers, het risico per 100.000 km substantieel groter is op gewestwegen dan op gemeentewegen. Het is cruciaal om te blijven herhalen dat de doelstelling niet vrijblijvend is en dat deze consequenties heeft. Het is een multilevel governance verhaal: het is echt een opdracht van eenieder, ook van organisaties en van weggebruikers zelf. Het is een én-én-én verhaal waarbij je systemisch en naar de infrastructuur moet kijken, maar ook naar het gedrag van eenieder. Interessant zou ook zijn om te weten wat de letselerst is in relatie tot het beschermingsmateriaal dat al dan niet gedragen wordt (fietsverlichting, helm, ...). Een goede risicocommunicatie is ook essentieel. Dit ontslaat overheden nooit van hun verplichting om in een veilige infrastructuur te voorzien en in te zetten op circulatieplannen en het scheiden van verkeersstromen met bijvoorbeeld tijdvensters. Fietsers lopen het meeste gevaar wanneer iedereen gebruik wil maken van dezelfde infrastructuur op hetzelfde moment. Daarnaast moeten de eenzijdige fietsongevallen ook aangepakt worden door bv. trolleybussen in te zetten versus tramsporen.

- Wout Baert: Een ongeval bestaat uit verschillende factoren die ertoe leiden en het gedrag is niet altijd aan één iemand toe te wijzen. Info over de sterkte van het letselongeval gerelateerd aan het type ongeval zal bezorgd worden.
- Cathy Berx: Deze info zal nog verder besproken worden in het kader van het Traject Verkeersveilige Gemeenten binnen de provincie Antwerpen. Gemeenten zouden meer aan risicocommunicatie kunnen doen door te communiceren over het aantal ongevallen en het type ongevallen. Het streven naar 0 verkeersdoden zou iets moeten zijn wat gemeenten expliciet uitdragen, iets waar ze trots op zijn en waar we met zijn allen werk van maken. “Wij gaan voor 0 verkeersdoden”. Verkeersongevallen, doden en zwaargewonden in en door het verkeer leiden ook tot een onwaarschijnlijk hoge en vermijdbare kost voor de samenleving.

3. Pauze

4. Verkeersveiligheid op maat van kinderen en jongeren

4.1. Verplaatsingsgedrag, trends en ongevallencijfers bij kinderen en jongeren

Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit) geeft een inleiding over het thema met een schets van het verplaatsingsgedrag, de trends en de ongevallencijfers bij kinderen en jongeren.

Voor inhoud: zie presentatie. De vragen van de leden werden na de volgende, aansluitende presentatie behandeld.

4.2. De kindnorm

Wouter Vanderstede (Kind en Samenleving) vertelt hoe ze samen met De Ambrassade en Bataljong aan een Kindnorm(en) voor verkeersveiligheid en mobiliteit werken.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Bedankt voor de interessante en goed opgebouwde presentatie. Is er iemand die niet akkoord is met deze voorstelling? We willen hier graag verder handen en voeten aan geven. Dit veronderstelt dat jongeren mee aan de tekentafel zouden moeten staan om vanuit hun leefwereld mee na te denken bij de aanleg of vernieuwing van infrastructuur.

- Steven Fagard: Bij provincie Vlaams-Brabant wordt in het reglement Veilige Schoolomgeving een toegankelijkheidsadvies gevraagd bij elk ingediend ontwerp. Verder is er steeds minder neiging om te gaan controleren op de normen. We hebben heel uitgebreide vademecums die niet altijd op jonge kinderen voorzien zijn. Zo is het bijvoorbeeld niet altijd wenselijk om over een lange afstand een fietsstraat in te richten en jonge kinderen aan trage snelheid op de baan te laten fietsen, terwijl ze ook veilig op het voetpad kunnen fietsen met de ouder naast hen op de baan. Gemeenten zijn vaak onderbemand of hebben te weinig tijd om hier goed over na te denken. Normen zoals '8 to 88' zijn goed, maar er is nog veel werk aan de winkel om de normen voeten aan de grond te geven.
- Cathy Berx: We moeten zoeken en streven naar manieren om dit verder te laten indalen naar iedereen die met weginrichting- en aanleg bezig is. Het gaat over meer dan verkeersveiligheid, maar over de hele systemische benadering. Je ziet soms ouders met kleine kinderen op de achterbank kleine fietsertjes in een fietsstraat of woonerf opjagen of niet achter de fietsers blijven rijden. Sensibiliseren, informeren, responsabiliseren ...zullen noodzakelijk blijven.

5. Varia

Campagnes 2022

Stijn Dhondt (VSV) geeft een overzicht van de huidige en volgende campagnes.

Voor inhoud: zie presentatie.

Coalitie van 30

Gert Venken (VSV) geeft een update over het project Coalitie van 30. Vandaag zijn er al 24 leden toegetreden tot de coalitie, waaronder ook provincie Antwerpen. Een deel hiervan zijn steden en gemeenten. Het grootste deel zijn organisaties. Aan de leden van het VFV wordt gevraagd zich aan te sluiten en om deze oproep nog verder te verspreiden. Tijdens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid zal er een presentatie over de coalitie aan bod komen. Het project werd ook genomineerd voor de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2022 die tijdens het congres uitgereikt wordt. Op 20/05/22 zal er een eerste uitwisselingssessie met de leden van de coalitie plaatsvinden.

Alle info, waaronder ook een kaartje waarop alle leden aangeduid zijn, is terug te vinden op

<https://www.coalitievan30.be/>.

Cathy Berx nodigt de VSV uit om de Coalitie van 30 voor te stellen op het volgende burgemeestersoverleg van provincie Antwerpen en zal het zelf in het overleg met de andere provinciegouverneurs onder de aandacht brengen.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid gaat digitaal

Ine Herten (VSV) geeft mee dat er reeds meer dan 500 deelnemers inschreven voor het digitale Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat dinsdag 15 maart 2022 zal plaatsvinden. Inschrijven is gratis en nog steeds mogelijk via <https://www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/>.

Actiepunten:

- Pascal Lammar (MOW) bezorgt nog de bijkomende gevraagde info.
- Het concretiseren van de doelstellingen in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan agenderen op de Tasforce.
- De VSV is uitgenodigd om de Coalitie van 30 voor te stellen op het burgmeesteroverleg van provincie Antwerpen op 30/03/22.

Volgende bijeenkomst: Vrijdag 10 juni 2022, van 10.00 tot 12.00 uur, fysiek in Brussel (indien de covid-situatie het toelaat)

6. Bijlage

Hieronder staat een samenvatting van de vergaderchat in Teams.

Dirk Lauwers:

- Barometer evolutie: ik onderstel vergeleken met vroegere barometers dus zonder doden 30 dagen?
- Rotonde heeft een te slechte naam in Vlaanderen? Cfr. WGO ziet rotondes als maatregel pro verkeersveiligheid.

Baert Wout: Op die twee momenten zijn ook veel ouderen onderweg op uitstap, samen met schoolkinderen.

Elizabeth Vlaeminck: Ook worden er tijdens de wintermaanden minder de fiets gebruikt, vermoed ik.

Dirk Lauwers:

- Zijn er ook cijfers fietsgebruik over de dag (risico per gereden km donker-licht)?
- Idem vorige vraag voor e-fietsen: risico per km?

BERX Cathy: Categorie 50-55 ontbreekt op slide 20.

Dirk Lauwers:

- Aandeel e-fiets ouderen: ook hier naar risico zien, ligt dit hoger bij ouderen dan voor gewone fietsen? Ik dacht in Nederland nauwelijks?
- Botsmatrix is niet alleen voor evolutie interessant, inderdaad eenzijdige onderschat maar wel goed beeld botsingen.
- Lichte vracht = inclusief pick-ups?!

Kirsten De Mulder: Ook hier onderscheid type fiets (botsingsmatrix)?

BERX Cathy: Komt er (relatief) snel een actualisering van de PowerPoint (met verwerking van de cijfers 2021)?

Dirk Lauwers: 2021 zijn voorlopige cijfers dus vergelijking in trend is gevaarlijk, definitieve gegevens doden 30 dagen zijn klassiek pas in de zomer bekend?

Stijn Daniels: Cijfers die getoond zijn bevatten wel degelijk doden 30 dagen. Zullen in definitieve versie nauwelijks nog wijzigen.

Dirk Lauwers:

- In 2020 waren er 15 doden meer genoteerd (alle vervoerswijzen) in VIAS-rapport juni t.o.v. barometer februari? (moet ik dubbelchecken)
- Ongeval = kritische combinatie van factoren?

BERX Cathy: Zijn er cijfers over verschillen qua ernst al naargelang het fietsslachtoffer al dan niet een helm draagt?

Dirk Lauwers:

- Risicovolle vervoerswijze: internationaal en ook in Vlaanderen 2021 vooral stijging bij voetgangers?
- Bij 2. snelheid (zone 30), problematiek camionettes, vrachtwagens binnen de bebouwde kom, conflictvrije lichtenregelingen?
- In schema: andere weggebruikers eerst zetten, cf. botsmatrix, zelfs rekening houdend met onderrapportage eenzijdige ongevallen??
- Bij andere weggebruikers: rijvaardigheid is ruimer gebruik voertuig cf. groot aandeel openslaande portieren (Dutch reach in VR cf. GB?)

Eddy Klynen: Zijn er minder fietsslachtoffers omdat er meer openbaar vervoer is OF zorgt meer openbaar vervoer ervoor dat er minder auto's zijn en minder conflicten?

Dirk Lauwers: Mobiliteit en verkeersveiligheid slide cf. ook onderzoek voor Stockholm Declaration (nieuw paradigma nodig: modal shift = level 3, systeemveiligheid = level 2 (is daarvoor getoonde SWOV slide, level 1 verkeersveiligheidsmaatregelen sensu strictu bv. alcohol).

Steven Fagard: Is aandeel fietsslachtoffers in zone 30 ook geen pleidooi om daar alsnog te ontvlechten => veilige schoolroutes & trage wegen <-> fix the mix.

Dirk Lauwers: @steven me dunkt vooral voor handhaving?

BERX Cathy: Eens met Dirk, maar blijf toch ook oog hebben voor wat mensen zelf kunnen, moeten doen: aanpassen van gedrag en (zelf)bescherming!

Bert van Hemelen: Klopt, fietsstraat en lijnbus gaan niet samen.

Dirk Lauwers: Inderdaad, tijdsvensters zijn erg belangrijk, merkwaardig dat pilootproject in Borgerhout ondanks positieve evaluatie niet verder uitgerold wordt in Antwerpen, is waard om op Vlaams niveau op te nemen me dunkt.

Volckaert An: Ja, ook in het Safe System Approach spreekt men van "shared responsibility".

Dirk Lauwers: Inderdaad, gedrag is onderdeel systeemveiligheid!!

Eddy Klynen: @Chris Vanhee en Bart Boucké: akkoord om realisatie fietsambitie te agenderen op de Taskforce?

BERX Cathy: Het zou allicht wel nuttig zijn om een onderscheid te maken tussen kinderen/jongeren in (groot)stedelijke context resp. landelijker Vlaanderen.

Dirk Lauwers: Zou het bespreken van ontwerpplannen met betrokken kinderen geen standaard moeten zijn, vorm van participatie (niet enkel plannen zelf, maar begin ontwerpproces = detecteren behoeften kinderen)?

Steven Fagard: Sterke link tussen kindnorm en normen toegankelijkheid (tot 10 jaar mag je over de stoep rollen > drempelloos en voldoende ruim).

Dirk Lauwers: Op te nemen in participatieprotocollen, aanbesteding weg(her)inrichtingsprojecten AWV?