

## Vlaams Forum Verkeersveiligheid

12 juni 2023

### Fysieke vergadering in Hendrik Conscience, Brussel

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (DMOW), David Bourlard (VCLP), Tim Buyse (MORA), Tina Caers (VVP), Jorine Callebert (Traject), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Stijn Dhondt (VSV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven, Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Liessa Iliens (AWV), Niels Janssen (AWV), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen / Gent), Maarten Matienko (VAB), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Steven Raes (GOCA), Eric Troniseck (Centrex), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Chris Vanhee (Kabinet Minister van Mobiliteit en Openbare Werken), Gert Venken (VSV), Kelly Verbist (Provincie Vlaams-Brabant), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw), Isabel Verwee (Vias Institute).

**Verontschuldigd:** Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Tom Brijs (UHasselt), Erik Caelen (Cage bv), Wies Callens (Fietsersbond), Michel Cornelis (Provincie Vlaams-Brabant), Stijn Daniels (KU Leuven), Roel De Cleen (OVK), Werner De Dobbeleer (VSV), Kirsten De Mulder (MINT nv), Bert De Meyer (Edulogia), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Tom Destoop (Boerenbond & Landelijke Gilden), Glenn Godin (Mobiel 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Jan Soenen (Transport en Logistiek Vlaanderen), Els Van Den Broeck (Mobiel 21 vzw), An Volckaert (OCW), Dries Wathion (De Lijn).

#### Agenda

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering + terugkoppeling nota 25 maatregelen  
Cathy Berx (Voorzitter)
2. Inleiding 'Aandacht voor de voetganger'  
Naomé Carmeliet (Voetgangersbeweging vzw)
3. De voetganger in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025  
Bart Boucké (DMOW)
4. Naar nieuwe richtlijnen voor oversteekvoorzieningen voor voetgangers  
Niels Janssen (AWV)
5. Beleidsnoden voor de voetgangers vanuit de praktijk van stad Gent  
Veerle Bekaert (Mobiliteitsbedrijf stad Gent)
6. Evaluatie en vooruitblik campagnes  
Stijn Dhondt (VSV)
7. Varia
  - Winnaar VVP23 – Weg van 't School
  - Fietsgemeente/stad 2024
  - Volgende bijeenkomsten
    - Vrijdag 15 september 2023 – Brussel
    - Dinsdag 12 december 2023 – OnlineTelkens van 10.00 tot 12.00 uur  
Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

8. Netwerklunch

**Verslag:** Ine Herten



## 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering en terugkoppeling nota 25 maatregelen

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. In het vorige verslag is er één zin die inhoudelijk niet helemaal klopt. De verslaggever zal dit aanpassen in het verslag en de vernieuwde versie [op de website](#) plaatsen.

Naar aanleiding van de presentaties en besprekingen tijdens de bijeenkomst van het VFV van 14 februari 2023 werd een nota 'Realisatie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025' met 25 maatregelen opgesteld en aan de bevoegde instanties bezorgd.

De voorzitter dankt iedereen die aan deze sterke nota meewerkte. Deze werd naar aanleiding van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid (21/03/23 – Gent) verspreid. Er was veel media-aandacht voor de maatregelen, helaas werd die gaandeweg beperkt tot de maatregel 'snelheden' zoals bijvoorbeeld snelheidsverlaging 100 km/uur op snelwegen. Dit was niet de scope van de nota. De nota resulteerde in een uitnodiging voor de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken (04/05/23) waar de voorzitter de kans kreeg om de maatregelen voor te stellen en in debat met de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gaan. Het was een goede discussie. Voor de maatregel om 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom, blijft het standpunt van de minister en de meeste leden van de commissie dat er een verschil is tussen de landelijke en stedelijke context. Vandaar de visie dat het aan de lokale besturen moet blijven toekomen om te beslissen over het snelheidsregime in de bebouwde kom. Er zou ook geen draagvlak voor een in Vlaanderen brede verlaging van de standaardlimiet van 30 km/u in de bebouwde kom zijn, waarna de lokale besturen deze snelheidslimiet kunnen optrekken na een screening van de veiligheid van de wegen voor actieve weggebruikers in hun bebouwde kom. Ook blijft het argument dat 30 km/u maar wordt nageleefd voor zover en in de mate het wegbeeld in overeenstemming is met het snelheidsregime. Momenteel is het wegbeeld onvoldoende aangepast.

Gelukkig zien we steeds meer positieve signalen dankzij lokale besturen die resoluut de kaart van 30 als standaard limiet trekken en brede zones 30 installeren en/of deze uitbreiden. Zo heeft bijvoorbeeld gemeente Wommelgem recent beslist om een zone 30 zeer breed in te voeren. In de volle overtuiging dat het draagvlak wel verder zal versterken. Uit onderzoek blijkt inderdaad dat 85% van de bewoners van een zone 30 tevreden tot zeer tevreden is.

De vraag rijst wel of 25 maatregelen niet wat veel is en of we deze niet beter beperken tot een aantal cruciale maatregelen. De minister stelde dat ongeveer 95% van de acties uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen overeenkomen met de 25 maatregelen, ook al worden de meeste doelstellingen niet gehaald. Aan de auteurs van de nota wordt daarom gevraagd om dit te nader te bekijken. Waar stemmen de documenten overeen en waar zitten de verschillen?

Andere onderwerpen die naar boven kwamen in de discussie waren o.a. verplichte helmdracht voor fietsers, een groot draagvlak voor leermaatregelen, oproep naar aandacht voor de koerierssector en de medische rijgeschiktheid.

Tenslotte bevestigde de minister dat er grote nood is aan de actualisering van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Er is een discrepantie tussen de actuele context en het document dat uit 2003 dateert. Het moet geen lijvig document worden, maar we moeten wel tot de essentie komen. Dit sluit mooi aan bij het thema van deze bijeenkomst: de verkeersveiligheid voor voetgangers.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: De nota heeft veel weerklank gehad, maar we moeten nadenken over de strategie. Wales gaat 30 als standaardlimiet over de hele regio invoeren. Misschien moeten we meer op het provinciaal niveau inzetten. We pakken dit toch best op een iets grotere schaal dan de individuele gemeenten aan. Misschien is dit iets voor de Coalitie van 30 om verder op te pikken. Vision Zero is geen onmogelijke droom of doelstelling. Er zijn zeker succesverhalen bv. Parijs, Oslo. Met een beperkt aantal maatregelen zouden we stappen vooruit kunnen zetten. Er is een sterke anti-beweging die veel weerklank krijgt, maar het is een heel beperkte groep. De weerstand is groot bij de invoering, maar jaar na jaar wordt deze minder sterk.
- Cathy Berx: Er zijn voorbeelden genoeg, o.a. uit de provincie Antwerpen, die aantonen dat het wel degelijk kan. Er zijn gemeenten waar er effectief al enige tijd geen verkeersdoden te betreuren zijn. Bij elk werkbezoek aan lokale besturen binnen de provincie wordt de focus op 30 als standaardlimiet gelegd. Dat debat elke keer opnieuw gaande houden, heeft effect. Elk goed voorbeeld moeten we delen met elkaar. Dit kan misschien een plek krijgen op de website van de Coalitie van 30?
- Dirk Engels: We moeten de confrontatie aangaan door ook naar de ongevals cijfers te kijken. De meeste ongevallen gebeuren nog steeds binnen de bebouwde kom op assen waar er een snelheidslimiet van 50 km/uur geldt. We moeten blijven volhouden en info verspreiden vanuit de beschikbare cijfers.
- Cathy Berx: Binnen de provincie Antwerpen wordt er gewerkt aan een dashboard met de ongevalscijfers die gemeenten een goed beeld geeft. Dit kan een interessante presentatie voor het VFV zijn.
- Maarten Matienko: Verkeersveiligheid is niet altijd hét element om mensen te overtuigen. Met argumenten over klimaat en duurzaamheid boeken we misschien meer succes. De tendensen in de automarkt zullen ons verplichten na te denken over een snelheidsverlaging. De impact van de massa van voertuigen speelt ook mee. We moeten blijven communiceren, maar op een positieve manier.
- Isabel Verwee: Het is jammer dat de nota niet sneller aan de leden van het VFV bezorgd werd.
- Cathy Berx: Op de vergadering is er op geen enkel moment tegenspraak gehoord, waardoor dit op consensus wees. De vraag om nota's sneller te bezorgen, is uiteraard legitiem en nemen we graag ter harte.

## 2. Inleiding 'Aandacht voor de voetganger'

Naomé Carmeliet (Voetgangersbeweging vzw) geeft een inleiding op het thema van deze bijeenkomst met de centrale boodschap om aandacht te hebben voor de voetgangers in het beleid.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Wouter Van den Berghe: Het leeftijdsaspect wordt vaak vergeten in de analyses. Bijvoorbeeld: meer ouderen die zich te voet verplaatsen.
- Cathy Berx: Daarom is het des te belangrijker om de infrastructuur voor voetgangers nog beter in te richten.
- Dirk Lauwers: De nadruk op emotie is belangrijk in plaats van enkel naar het verkeerstechnische te kijken. Peter Jones (University College Londen) catalogiseert straten volgens de waarde van de plek: de kwaliteit, het beleven. Het gaat ruimer dan over functionele verplaatsingen. Het gezondheidsaspect is ook belangrijk. Onderzoek van de Universiteit Antwerpen concludeert dat indien er meer dan 300 auto's per uur voorbijrijden, het daar niet gezond is voor voetgangers. Je kan ook rekening houden met de asymmetrische opmaak: de ene kant van de straat is gezonder dan de andere kant en dan moet je focussen op de gezonde kant voor de voetgangersinfrastructuur.
- Cathy Berx: Ook stress is een belangrijke gezondheidsfactor.

## 3. De voetganger in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025

Bart Boucké (DMOW) licht toe hoe de Vlaamse Overheid met het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 inzet op de voetganger en voegt enkele persoonlijke beschouwingen toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

- Eddy Klynen: Hoe kan er gesteld worden dat we op schema zitten wanneer we voor 5 indicatoren een stijging zien?
- Cathy Berx: Ik mis de snelheidsregimes en de impact van snelheid in de analyses. Er zijn ook nog tig plekken die niet conflictvrij zijn voor voetgangers.
- Bart Boucké: In het najaar zal er op gemeentelijk niveau geanalyseerd worden in het kader van de verkeersveiligheidsstafels. De oefening met de snelheidsregimes, leeftijd, e.d. zal gemaakt worden.
- Cathy Berx: De Veiligheidsmonitor toont aan dat onaangepaste snelheid op de eerste plaats staat als het gaat over subjectieve onveiligheid. 65% van de ondervraagden ervaart agressief en te snel rijgedrag als de belangrijkste bron van onveiligheid. Als er een nieuw vademecum opmaakt wordt, zou deze basisinformatie moeten meegenomen worden. Ook het STOP-principe blijft best het consequent te eerbiedigen uitgangspunt.
- Isabel Verwee: De resultaten van de Veiligheidsmonitor zijn een krachtig signaal.

- Eric Troniseck: Dat verkeer op de 1<sup>ste</sup> plaats staat in de Veiligheidsmonitor is al decennialang zo. Het is een mooi signaal, tot wanneer je gaat handhaven. Dan lijkt het toch wat moeilijker. Er is 8% verplichte capaciteit voorzien voor handhaving verkeersveiligheid. Dat is echt weinig. Je moet het in het totale plaatje zien.
- Cathy Berx: Overtreders sneller informeren over een vastgestelde overtreding is echt wel gewenst. Dit vergroot de kans dat bestuurders hun gedrag aanpassen.
- Eric Troniseck: Crossborder is een goed hulpmiddel voor de geautomatiseerde handhaving. Snelheid is belangrijk, maar er zijn nog andere killers waar we nog geen automatische vaststelling kunnen doen.
- Dirk Lauwers: Snelheid moet toch centraal blijven staan wanneer je het over voetgangers hebt. En ook massa is cruciaal. Er worden in de VS nu meer voetgangers dan sinds de jaren '70 doodgereden en dit wordt aan SUV en massa van de voertuigen gekoppeld. Het aangrijpingspunt ligt hoger en dan zit je bij de zwakkere lichaamsdelen. Een aanpak is om parkeertarieven afhankelijk te maken van het gewicht van de wagen. Sommige buitenlandse steden zetten hier op in.
- Maarten Matienko: Elektrische voertuigen zijn vanwege de batterij sowieso zwaarder. Het vermogen of de vorm van de voertuigen zijn ook zinvolle criteria.
- Dirk Engels: Elektrische voertuigen veroorzaken meer ongevallen dan niet-elektrische. Daar zou ook eens onderzoek naar moeten gebeuren.
- Maarten Matienko: Het risico neemt toe, maar er zijn nog niet voldoende cijfers beschikbaar.
- Cathy Berx: Dit zou door een wetenschappelijk instelling nader bekeken moeten worden.
- Tom D'hollander: Afleiding, snelheid, intoxicatie, ... elke wagen die vertrekt betekent een klein percentage onveiligheid. Een deel van de ongevallen heeft niets met de killers te maken. We moeten gewoon evolueren naar minder wagens in het verkeer en inzetten op een modal shift. Dit discours hoor je minder. Auto's zijn niet nodig in schoolomgevingen bijvoorbeeld. Verkeersveiligheid betekent ook minder auto's. Er gaat bijna altijd over een conflict met gemotoriseerde voertuigen bij ongevallen met voetgangers.
- Dirk Lauwers: De Stockholm Declaration kaart dit ook aan.
- Wouter Van den Berghe: De valpartijen bij voetgangers zijn een blinde vlek, zo blijkt uit de ziekenhuiscijfers. En daar spreekt de infrastructuur een rol. Misschien moet er meer onderzoek naar gebeuren?
- Cathy Berx: Een belangrijke boodschap is om de voetpaden hindernisvrij te houden. De vraag naar valpreventie is relevant, maar tegelijk toch van een andere orde. Zeker wanneer een val door andere factoren dat de kwaliteit van de openbare ruimte te wijten is.
- Gisèle Vervoort: Is er onderzoek naar de impact van ongevallen zonder letsel op het mentaal welzijn? Ook de ruimte van parkeerplaatsen is een probleem, veel wagens zijn te groot geworden voor de beschikbare ruimte van een parkeervak.
- Bart Boucké: De parkeervakken werden in het verleden al eens verbreed.

## 4. Naar nieuwe richtlijnen voor oversteekvoorzieningen voor voetgangers

Niels Janssen (AWV) licht de nieuwe richtlijnen voor oversteekvoorzieningen voor voetgangers toe. Deze worden momenteel opgemaakt en zijn nog niet definitief.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Veel dank voor de zeer sterke en goed opgebouwde presentatie. Hopelijk wordt het snel afgeklopt en geïmplementeerd.
- Niels Janssen: Tegen het einde van het jaar zouden de richtlijnen klaar moeten zijn.
- Eddy Klynen: Is het de ambitie om het oude vademecum te vernieuwen?
- Liessa Ilaens: Er werd gekozen om dit onderwerp eruit te lichten om dit op korte termijn al te realiseren. En dan nadien zal er per wegcategorie gewerkt worden.
- Cathy Berx: Het is toch ook niet slecht om de conceptualisering erachter helder te maken. Het gaat over verschillende bouwstenen.
- Niels Janssen: Het vademecum is inderdaad verouderd en aan vernieuwing toe.
- Dirk Lauwers: De nieuwe richtlijnen geven een helder schema. Het is goed dat er werk van gemaakt wordt. We zouden nog meer vanuit STOP-principe moeten redeneren. Misschien moet de snelheid op sommige plaatsen verlaagd worden wanneer je niet veilig kan oversteken. De wegen met 2 rijstroken zijn inderdaad gevaarlijk. Je kan ook de keuze maken om in bebouwde kom niet meer 2 rijstroken in dezelfde richting te voorzien. Die capaciteit is niet overal nodig.
- Niels Janssen: Snelheid en intensiteit komen eerst aan bod. En zijn dus zeker belangrijk om mee te nemen.
- Dirk Lauwers: Doorlopende trottoirs zorgen soms voor dubieuze situaties waarbij je in een dode hoek kan terecht komen.

## 5. Beleidsnoden voor de voetgangers vanuit de praktijk van stad Gent

Veerle Bekaert (Mobiliteitsbedrijf stad Gent) brengt een getuigenis vanuit de praktijk van de stad Gent en geeft daarbij een overzicht van de beleidsnoden.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: De uitbreiding van Fietsberaad naar de doelgroep voetgangers moet weerklank krijgen.

- Cathy Berx: Er bestaat veel voor de voetgangers, maar het kan anders en beter. Het werk van AWV wordt sterk gewaardeerd. Er is nood aan een goed vademecum voor voetgangers. Dit kan modulair opgebouwd worden en hoeft niet in 1 keer uitgewerkt te worden. Het is onontbeerlijk voor lokale besturen om ermee aan de slag te gaan. We moeten alle goede voorbeelden delen en visualiseren en het draagvlak vergroten om de publieke ruimte veilig in te richten voor voetgangers. De combinatie met de modal shift is essentieel. Steps en andere voortbewegingstoestellen zijn vermoedelijk ook een bron van zorg in het verkeer.
- Tom D'hollander: Er zijn perverse effecten van het subsidiebeleid waardoor er minder aandacht gaat naar de infrastructuur voor voetgangers.
- Tina Caers: Misschien moeten we nadenken over een afwegingskader over de verdeling van de ruimte in totaliteit. Als iedereen op zijn eigen eilandje blijft zitten, zullen we er niet geraken en zal de voetganger in de verdrukking blijven. Wat is de hiërarchie in dit verhaal?
- Eddy Klynen: Begin juni is er een bijeenkomst van de Taskforce Verkeersveiligheid. Ik stel voor om de discussie die we hier vandaag voeren rechtstreeks aan de minister over te maken in de vorm van aanbevelingen.

## 6. Evaluatie en vooruitblik campagnes

Stijn Dhondt (VSV) blikt terug met de resultaten van de voorbije campagnes en geeft een overzicht van de campagnes die er dit jaar nog gepland zijn.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

## 7. Varia

- Winnaar VVP23 - Weg van 't School
  - [Filmpje](#)
  - Worden uitgenodigd op de volgende bijeenkomst.
- Fietsgemeente/stad 2024
  - De publieksbevraging loop nog tot einde juni.
  - Bedankt om de oproep mee te verspreiden.
  - Materiaal vinden jullie op: <https://www.fietsgemeente.be/>

### Actiepunten:

- Aanbevelingen voor de verbetering van de verkeersveiligheid voor voetgangers worden op de Taskforce besproken met de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

### Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 15 september 2023, van 10.00 tot 12.00 uur, in Hendrik Consciencegebouw in Brussel.