

1576 (2022-2023) – Nr. 1
ingediend op 13 februari 2023 (2022-2023)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier

over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen
2021-2025

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2. Toelichting door Filip Boelaert.....	5
2.1. Inleiding	5
2.2. Streefcijfers.....	6
2.3. Maatregelen met indicatoren en acties	7
2.4. Verkeersveiligheidsonderzoek	7
2.5. Werkprogramma 2023	8
2.6. Proeftuinen MIA	8
3. Toelichting door Kathy Vandenmeersschaut.....	10
3.1. Algemeen.....	10
3.2. Drones.....	10
3.3. Afwegingskaders	11
3.4. Realisaties op het terrein.....	12
3.5. Werkprogramma AWV 2023	13
4. Vragen en opmerkingen van de leden	14
4.1. Rita Moors.....	14
4.2. Stijn Bex	14
4.3. Martine Fournier	16
5. Antwoorden van de sprekers	16
5.1. Antwoorden van minister Lydia Peeters.....	16
5.2. Antwoorden van Filip Boelaert.....	18
5.3. Antwoorden van Kathy Vandenmeersschaut	19
6. Replieken	19
Gebruikte afkortingen	21

Bijlagen: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 22 december 2022 een gedachtewisseling over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025; meer specifiek betrof het de voortgangsrapportering van september 2022 met:

- minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal Agentschap Wegen en Verkeer.

De sprekers maakten gebruik van een presentatie die, net zoals het voortgangsrapport, terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Na de vergadering bezorgde minister Lydia Peeters nog cijfermateriaal in antwoord op een aantal vragen. Deze informatie is ook als elektronische bijlage opgenomen.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat verkeersveiligheid iedereen aanbelangt. In de tweede helft van december vonden weer heel trieste gebeurtenissen plaats. Op 18 december 2022 merkte in Zottegem een autobestuurder een jongetje van drie jaar, samen met zijn mama, te laat op. Het jongetje van drie liet daarbij het leven en de mama raakte zwaargewond. Woensdagsavond 21 december 2022 werd in Pelt een dochter van tien jaar samen met haar papa op een oversteekplaats aangereiden. Ook zij kwam om en de papa werd afgevoerd naar het ziekenhuis. Het zijn helaas trieste feiten waar men continu mee geconfronteerd wordt. Eens te meer moet men alles op alles zetten om dergelijke situaties te voorkomen. Dat jonge mensen het leven laten in het verkeer is totaal onaanvaardbaar. Dat is een verantwoordelijkheid van iedereen.

In de commissie gaat het heel vaak over verkeersveiligheid. Ondanks de beste bedoelingen van iedereen, vertonen de statistieken een stagnering en voor bepaalde categorieën zelfs een lichte stijging van het aantal verkeersslachtoffers. Dat betekent dat er nog meer inspanningen moeten gebeuren. Ruim driehonderd dodelijke verkeersslachtoffers per jaar is absoluut onaanvaardbaar. Verkeersveiligheid is alleszins een werk van lange adem waarbij elke schakel in het complexe raderwerk van infrastructuur, educatie, sensibilisering, engagement en handhaving een cruciale rol speelt. Er is geen wondermiddel, wat betekent dat men zich moet blijven inspannen en tegelijkertijd moet nagaan hoe men kan bijsturen.

Men moet ook blijven stilstaan bij de gevolgen van de verkeersonveiligheid, voor de slachtoffers, maar zeker ook voor de nabestaanden. In het verleden had de minister zelf al contact met heel wat nabestaanden en slachtoffers. Ze kan helaas de klok niet terugdraaien maar er is bij hen wel een engagement dat ook de minister nog meer motiveert om iedere dag opnieuw te strijden voor meer verkeersveiligheid.

Over het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 heeft de minister altijd gezegd dat het niet de bedoeling is het in de kast te leggen om het er te gepasten tijde terug uit te halen. Het is een dynamisch plan met concrete maatregelen waaraan acties en KPI's worden gekoppeld. De minister wil ook continu alle cijfers monitoren, wat ook gebeurt. Er is een semestriële voortgangsrapportering. De laatste werd op de Vlaamse Regering van 10 november 2022 ter kennisgeving meegedeeld. Daarnaast is er ook een jaarlijks werkprogramma. Dat voor 2023 wordt op 23 december voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Om een kentering te krijgen in de verkeersveiligheidsstatistieken wordt samengewerkt met heel veel stakeholders. Dat is ook belangrijk bij de MIA-aanpak. De minister wil snel een kentering zien op het terrein, ook al zijn vaak een aantal grote infrastructuurwerken nodig. Er is heel regelmatig overleg in de taskforce waar onder meer experts en de administratie deel van uitmaken. Daarnaast zijn de

provinciale verkeersveiligheidstafels van belang, waar men samen met lokale besturen en lokale politie aan tafel zit.

Een van de speerpunten in het werkprogramma 2023 is de MIA-quickscan. Die kwam er na een gesprek met de gouverneur van West-Vlaanderen, waar men al werkt met geanonimiseerde processen-verbaal. Zo wordt ter plaatse al een aantal maatregelen uitgevoerd om te voorkomen dat er op die locaties nieuwe zware ongevallen gebeuren. Dat kunnen infrastructurele maatregelen zijn, maar ook maatregelen inzake handhaving, educatie, sensibilisering en dergelijke meer. Deze benadering wil de minister, samen met de Save 2.0-methode die al wordt uitgerold samen met onder andere de Ouders van Verongelukte Kinderen, gebruiken voor de MIA-quickscanmaatregel. Daarbij wordt gekeken, samen met de lokale besturen en heel wat experts, hoe men op die locaties waar een zwaar ongeval is gebeurd, kan komen tot een aantal quick wins. Verder wordt bekeken hoe de daarbij opgedane ervaring en kennis in de toekomst kunnen gebruikt worden, ook in het kader van toekomstige afwegingskaders, om zo proactief op andere locaties in te zetten op meer verkeersveiligheid.

Een eerste case loopt in Gent met de schoolomgeving van de Antwerpsesteenweg en de Land van Waaslaan in Gent. Er werden een aantal actiescomités en buurtbewoners ontvangen op het kabinet van de minister. Samen met een aantal experts werd ter plaatse bekeken welke maatregelen men daar kan nemen. De lessen die daaruit worden getrokken, worden gebruikt om proactief ook andere locaties verkeersveiliger te maken. Ook in Zottegem, Pelt en Genk zullen verkeersdeskundigen, AWV en medewerkers van het parket en de politie een analyse maken. Naast deze maatregelen wordt de kindnorm verder uitgerold, net zoals de 'safe system approach'.

Er werden tussentijds doelstellingen voor de verkeersveiligheid vooropgesteld. Uit de voortgangsrapportering blijkt dat men niet op de goede weg is om de tussentijdse doelstellingen te halen. Integendeel, zeker voor de actieve weggebruikers gaat men achteruit. Men zal dus bijkomende maatregelen moeten nemen.

2. Toelichting door Filip Boelaert

2.1. Inleiding

Filip Boelaert merkt op dat de slachtoffers van het ongeval in Pelt een fluohesje droegen en dat het zebrapad was verlicht. Toch zijn ze aangereden. De vraag stelt zich hoe men hiermee aan de slag kan. Elk verkeersongeval is voor de spreker en zijn medewerkers telkens opnieuw een wake-upcall om door te gaan, om nog meer te doen en om te kijken wat er mogelijk is.

Bij het Verkeersveiligheidsplan is elke schakel belangrijk. Ze staan opgesomd op de eerste slide van de presentatie: engagement, streefcijfers, maatregelen, onderzoek, afwegingskaders en realisaties op het terrein. Engagement is veelvuldig aanwezig in deze sector. Er zijn heel wat verenigingen actief rond verkeersveiligheid, al dan niet gesubsidieerd, al dan niet vanuit een intrinsieke motivatie. Slide 2 bevat voorbeelden van initiatieven van de voorbije jaren zoals de Dag van de Motorrijder, de evaluatie van de rijopleiding, het droneproject met MIA, initiatieven rond tractoren op de weg enzovoort.

Verder vermeldde de minister al de provinciale verkeersveiligheidstafels; er werd gewerkt rond voetgangersoversteekplaatsen, inrichtingsprincipes voor lokale wegen, verkennende gesprekken rond verkeersplatforms, een update van een werkboek schoolomgeving. De VSV bracht drie adviesgroepen rond onderwijs op de been en er is het Vlaams Forum Verkeersveiligheid dat gecoördineerd wordt door de VSV. Er zijn nog de taskforces om het Verkeersveiligheidsplan zelf op te volgen

en een jaarlijks Vlaams Congres Verkeersveiligheid, met in 2022 meer dan achthonderd inschrijvingen het grootste van Europa. Dat alles toont aan dat er aandacht gaat naar verkeersveiligheid maar als men de artikels over verkeersongevallen ziet in de krant, denkt men altijd dat er niet genoeg gebeurt en dat het nog beter kan.

2.2. Streefcijfers

Filip Boelaert zal uit de semestriële voortgangsrapportering een aantal elementen uitlichten. Zoals de minister al stelde, evolueren de streefcijfers niet altijd in de juiste richting. De tabel op slide 5 geeft een overzicht van de zes streefcijfers die zijn opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan. De evolutie van die cijfers wordt periodiek opgevolgd. De tabel toont de cijfers van het jaar 2021 omdat dat het laatst volledig beschikbare jaar is. Ze worden vergeleken met de cijfers van 2019 als referentiejaar. 2019 is het jaar voor de coronapandemie om zo een correcte vergelijking te maken.

Voor de streefcijfers voor zwaargewonden, dode en zwaargewonde voetgangers, en doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders leek men in 2021 op schema te zitten (doelstelling -50 procent tegen 2030). Voor de streefcijfers voor letselongevallen zit men niet op schema en voor de streefcijfers voor verkeersdoden, en dode en zwaargewonde fietsers is er zelfs nog veel meer werk. De laatste kolom toont de evolutie op basis van de meest recente cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute voor Vlaanderen voor de periode tussen januari en september 2022. De cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer zijn nog niet definitief omdat daar nog de slachtoffers moeten bijgeteld worden die overlijden binnen de dertig dagen na het ongeval. Het gaat dus om onderschatte cijfers maar ze geven wel duidelijk aan in welke richting men evolueert. Uit die cijfers blijkt dat er een stijging is van het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers en letselongevallen vergeleken met dezelfde periode (van januari tot september) in 2021. Daaruit blijkt een negatieve evolutie van de streefcijfers voor bijna alle categorieën. Dat is geen opbeurend beeld.

Ten aanzien van het referentiejaar 2019 zijn er lichte stijgingen van het aantal letselongevallen en van het aantal doden ter plaatse. Het aantal slachtoffers zelf daalt met 2 procent nog licht. Er is wel een stijgend gebruik van de fiets, in het bijzonder de elektrische fiets en de speedpedelec, de bromfiets en de e-step. Er is ook nog steeds de invloed van de gekende killers in het verkeer die mee een rol spelen.

Het behalen van de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan blijft een grote uitdaging. Het recent gepubliceerde rapport FietsDNA 2022 geeft wel stijgende tevredenheid weer voor de fietsveiligheid. Dat geeft aan dat de situatie verbetert, maar niettemin is er gezien de cijfers nog een lange weg af te leggen. Bij het aantal doden ter plaatse naar type weggebruiker is de stijging het hoogst bij de fietsers. Anderzijds is er een daling van het aantal doden ter plaatse bij ongevallen met lichte vrachtwagens. Omdat het aantal doden ter plaatse voor de meeste vervoerswijzen stijgt, status quo blijft of licht afneemt ten opzichte van 2020 zal een combinatie van al die eerder vermelde schakels absoluut noodzakelijk blijven. Het stijgend gebruik van de fiets en de bromfiets leidt tot bijkomende uitdagingen waar men oplossingen voor moet vinden.

Vervolgens toont Filip Boelaert slide 6 met de conflictmatrix (periode januari tot september 2022). Die geeft weer wie een ongeval heeft met wie. De conflicttypes tussen actieve weggebruikers en andere vervoerswijzen worden in vet aangegeven en de meest voorkomende conflicttypes staan in kleur weergegeven: rood voor het hoogste aantal, gevolgd door blauw. De meest voorkomende en geregistreerde conflicttypes betreffen de aanrijdingen tussen personenwagens en fietsers (22,4 procent), gevolgd door aanrijdingen tussen personenwagens onderling (15 procent), daarna eenzijdige auto-ongevallen (8 procent) en eenzijdige fietsongevallen

(6,3 procent). Verder vallen ook nog de conflicttypes personenwagens/bromfiets, fiets/fiets, personenwagen/voetganger, personenwagen/lichte vrachtwagen en personenwagen/motorfiets op met telkens meer dan vijfhonderd letselongevallen. De ongevallen tussen fietsers onderling en tussen een fietser en een bromfietser zijn verhoudingsgewijs het sterkst gestegen met een kwart ten opzichte van dezelfde periode in 2021.

Een andere conflictmatrix (slide 7) toont het beeld voor het aantal verkeersdoden ter plaatse. De donkerste velden staan voor de conflicttypes waarbij het hoogste aantal verkeersdoden te betreuren viel. De eenzijdige auto-ongevallen springen er daarbij uit, gevolgd door de ongevallen tussen personenwagens/vrachtwagens, personenwagens/voetganger, vrachtwagens/fiets en personenwagens/fiets. Ongevallen met zachte weggebruikers staan hoog in de ranking. De grootste stijging ten opzichte van dezelfde periode in 2021 is waar te nemen bij de conflicttypes ongevallen tussen een personenwagen en een voetganger en ongevallen tussen een vrachtwagen en een fiets.

2.3. Maatregelen met indicatoren en acties

Voor de maatregelen met indicatoren en acties heeft de spreker het onderdeel over de fietsvoorzieningen (zie slide 9 en 10) uit het rapport gehaald (maatregel 1). Er is een probleem bij de fietsers. Er is een grote stijging van de ongevallen waarbij ook de ernst van de letsels stijgt. Men blijft heel sterk inzetten op de blijvende verbetering van de fietspaden langs gewestwegen. Daarbij streeft men naar een maximale toepassing van de ontwerprichtlijnen van het vernieuwde vademecum Fietsvoorzieningen. De fietsoversteekplaatsen krijgen bijzondere aandacht. Ook het vademecum Vergeevingsgezinde Wegen wordt toegepast.

Uit het recente FietsDNA-rapport blijkt dat de algemene tevredenheid over fietsinfrastructuur toeneemt in de richting van 50 procent en dat het aantal ontevreden Vlamingen afneemt tot onder de 20 procent. Volgens hetzelfde rapport wil de Vlaming vooral beter onderhouden, bredere en meer fietspaden, in die volgorde. Met de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW heeft men hier de voorbije jaren heel sterk op ingezet, en dat zal men ook de komende jaren doen. Het voorziene budget in 2022 voor fiets in het GIP was meer dan 300 miljoen euro. Dat bedrag werd ook ongeveer volledig besteed volgens de voorlopige cijfers. Op het terrein ziet men de verandering maar de weg is nog lang.

2.4. Verkeersveiligheidsonderzoek

Onderzoek is een andere schakel in het hele verkeersveiligheidsbeleid. De resultaten uit onderzoek moeten toelaten om concrete conclusies te trekken en concrete maatregelen te nemen. In 2022 werden drie verkeersveiligheidsonderzoeken afgerond (zie slide 13): de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding voor het behalen van het rijbewijs categorie B, de evaluatie van de wijziging van de algemene snelheidsbeperking van 90 naar 70 en de evaluatie van het actieplan Verkeerslichten. Die onderzoeksrapporten zijn allemaal publiek: <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsonderzoek>.

Medio 2022 werden de resultaten en aanbevelingen van de evaluatiestudie van de vernieuwde rijopleiding voor het behalen van het rijbewijs B in de commissie besproken (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1317/1). Een aantal maatregelen werd intussen geselecteerd om mee aan de slag te gaan. Zo worden manoeuvres opgedeeld in twee categorieën naar gelang de moeilijkheidsgraad, zodat dit onderdeel van het praktijkexamen voor elke kandidaat ook dezelfde moeilijkheidsgraad krijgt. Een andere wijziging is het rijden met een navigatietoestel en het rijden op basis van richtingaanwijzers; beide worden een verplicht onderdeel van het praktijkexamen. Daarnaast wordt vanaf 1 oktober 2023 in Vlaanderen het vormingsmoment voor de

vrije begeleiding opnieuw ingevoerd. De minimale oefenperiode voor een kandidaat-bestuurder wordt verlengd van drie naar vijf maanden. Uit de evaluatiestudie bleek immers dat een minimale oefenperiode idealiter minstens vijf maanden moest bedragen om effecten te zien inzake een verhoogde verkeersveiligheid. De begeleider die door de kandidaat-bestuurder wordt gekozen moet opnieuw een vormingsmoment volgen. Wat de evaluatiestudie van het actieplan Verkeerslichten betreft, is een van de hiermee gelinkte realisaties de opmaak en de recente afronding van een nieuw afwegingskader rond conflictvrije verkeerslichtenregelingen door AWW.

2.5. Werkprogramma 2023

Vervolgens overloopt Filip Boelaert enkele zaken van wat er nog op stapel staat voor 2023. Het gaat om een hele reeks maatregelen in het kader van enkele fiches uit het Verkeersveiligheidsplan. Er wordt ingezet op verbindende initiatieven tussen sensibilisering, educatie en handhaving. Een van de initiatieven is het bijkomend ter beschikking stellen van 10.000 speekseltesten via de diensten van de gouverneur. Door die speekseltesten kan men bestuurders bewust maken van hun gedrag.

Verder zijn er maatregelen zoals het verspreiden van een brochure met de verkeersregels voor de fietsers (maatregel 14 verticale leerlijn) en via bijkomende kanalen zoals fietsverkopers, maar ook digitaal ontsloten. Een andere actie is de implementatie van de kennis van de wegcode bij de herinvoering van het vormingsmoment voor begeleiders van kandidaat-bestuurders. Een laatste maatregel is het doelgericht verhogen van de impact van de geïntegreerde aanpak van de MIA-quickscan, wat al door de minister werd toegelicht.

2.6. Proeftuinen MIA

Bij de proeftuinen van MIA gaat het hele beleidsdomein MOW, AWW in het bijzonder, met externe experts aan de slag. Vanuit het departement werd actief meegewerkt aan een proeftuin in West-Vlaanderen, de MIA-proeftuin Werf genoemd. Er werden in drie gemeenten (Kortrijk, Zonnebeke en Roeselare) proefprojecten uitgevoerd (zie slide 17). MIA is de bestuurlijke aanpak die focust op eenvoud, maar vooral ook op een snelle en een versnelde output, met inspraak en een bottom-upbenadering met de gemeenten op het terrein om bij kleine infrastructuurwerken gevaarlijke punten op gewestwegen aan te pakken. Dat kunnen infrastructuurwerken zijn, maar ook andere maatregelen om het gebruik van de fiets te bevorderen. De bedoeling was om in een heel vroeg stadium te detecteren welke conflicten zich op een bepaald weggedeelte voordoen, bij voorkeur vooraleer daar ongevallen gebeuren.

Filip Boelaert toont slide 18 en speelt een video af. Op de drie locaties worden camera's opgesteld die al het verkeer filmen gedurende drie tot vijf maanden. De video's worden daarna geanalyseerd met behulp van slimme algoritmes en artificiële intelligentie. Om redenen van privacy wordt elke weggebruiker vervangen door een vierkantje met een nummer en het type weggebruiker. De weggebruikers kunnen gevolgd worden door hun trajectlijn.

2.6.1. *Van camerabeeld tot traject en verkeersconflict*

Hoe gaat men van camerabeeld tot verkeersconflict (zie slide 20)? Er zijn heel wat camerabeelden en aan de hand van artificiële intelligentie en slimme algoritmes verwerkt men die data. Dat is een massale hoeveelheid data die men in een drietal stappen verwerkt. In een eerste stap worden de weggebruikers uit het camerabeeld gehaald door artificiële intelligentie. In een tweede stap genereert men daaruit de automatische trajecten. Uit die trajectdata kan men conflicten detecteren en conflictparameters berekenen. Die baseren zich op standaarden uit de industrie van de verkeerstechnologie, de academische kennis en state-of-the-artmethodes.

2.6.2. *Bigdata-analyse*

Filip Boelaert geeft het voorbeeld van een kruispunt in Kortrijk, waar een aantal opvallende vaststellingen werden gedaan. Zo stoppen in de zijstraat wagens gemiddeld 21 keer per dag voorbij de haaiantanden. Het gevolg is dat de fietser die op het fietspad op de hoofdweg rijdt, van het fietspad moet uitwijken naar de rijbaan. Een andere vaststelling is dat als men een afslagbeweging maakt naar de Kuurnsesteenweg, er gemiddeld 37 auto's ook de bocht afsnijden. Een derde vaststelling is dat er 129.266 voetgangers zijn gepasseerd op 154 dagen. Dat is een gemiddelde van meer dan 800 voetgangers per dag. Filip Boelaert toont een filmpje van een auto die stopt voorbij de haaiantanden en de daarvan vermelde gevolgen. Dergelijke mogelijke ongevallen wil men absoluut vermijden.

Filip Boelaert toont een tweede case in Roeselare (zie slide 24 en 25). Daaruit blijkt onder meer dat fietsers gevaar lopen door een dode hoek bij een afslag op een rotonde, waar gemiddeld 1170 fietsers per dag passeren. Voor de andere vaststellingen kan verwezen worden naar slide 24.

Een derde case gaat over Zonnebeke (zie slide 26 en 27) en toont aan dat er sprake is van structureel spookrijden aan een vluchtheuvel, drie keer per dag van de oostelijke naar de westelijke richting, en gemiddeld twaalf keer per dag van de westelijke naar de oostelijke richting. Dat komt omdat het kruispunt in een bajonetvorm ligt. Gemiddeld 66 fietsers passeren per dag op de route oost-west en men stelde ook hoge snelheden vast tot 95 kilometer per uur in de bebouwde kom. Filip Boelaert toont een filmpje met een voorbeeld van het spookrijden.

Uit die analyses blijken dus zaken die men anders niet kan vaststellen. Inzetten op die innovatieve technologie is heel leerrijk.

2.6.3. *Overkoepelende inzichten bigdata-analyse*

Welke inzichten kan men uit die analyses halen? De spreker onderscheidt er drie: inzichten op het vlak van intensiteiten, snelheden, trajecten en conflicten.

Met de analyses kan men intensiteiten en wachttijden berekenen. Uit een grafiek op slide 29 blijkt dat voor het bestudeerde rond punt in Roeselare op bepaalde takken tijdens de spits de wachttijd soms verdubbelt. Dat leidt tot filevorming, maar ook tot verkeersonveilig gedrag. De drempel om tussen te voegen verlaagt namelijk als men lang moet wachten. Als men ongeduldiger wordt, heeft dat mogelijke verkeersonveiligheid tot gevolg.

Ten tweede zijn er inzichten op het vlak van snelheid. In Zonnebeke blijkt er een probleem van snelheid te zijn. Op slide 30 is te zien dat de gemiddelde snelheden bijna altijd boven de 50 kilometer per uur lagen in de bebouwde kom.

Ten derde zijn er inzichten op het vlak van trajecten, die men kan bestuderen via zogenaamde flowdiagrams (zie slide 31). De voorbeelden tonen de loop- en fietslijnen, waaruit een aantal patronen van die weggebruikers naar voren komen. Daaruit kan men leren om maatregelen te ontwerpen die rekening houden met de manier waarop voetgangers zich verplaatsen. Het is een illusie te denken dat de voetganger loopt waar men dat als wegontwerper wil. Een voetganger neemt graag de kortste weg. De rechtse figuur toont de fietslijnen tijdens diezelfde 154 dagen. Daaruit blijkt dat fietsers vaak het voetpad nemen om de afslag te maken.

Filip Boelaert toont vervolgens een filmpje (slide 32) waarbij het programma een situatie detecteert als een conflict, wat niet het geval was. In die analyses door artificiële intelligentie moet men dus achteraf als mens toch nog een aantal correcties aanbrengen. Slide 33 toont de rol van de mens en artificiële intelligentie;

AI is heel sterk in dataverzameling en de analyse ervan, maar er is een menselijke tussenkomst nodig om de context te begrijpen, vooral als het gaat over conflicten en bijna-ongevallen

Filip Boelaert concludeert dat een uitdagend project succesvol werd afgerond (slide 34). Men kon antwoorden formuleren op vragen over het nut van een dergelijke analyse. Bovendien werden waardevolle inzichten opgedaan op methodologisch, en ook op praktisch vlak, voor gemeenten en experts. Ten slotte kan men stellen dat er een heel duidelijk potentieel is voor deze technologie en dat de verdere uitrol heel wat dichterbij staat. Obstakels werden in kaart gebracht, maar ook best practices.

3. Toelichting door Kathy Vandenmeersschaut

3.1. Algemeen

Kathy Vandenmeersschaut stelt de proeftuin in Limburg voor, die de naam Strike kreeg. Het is een onderzoekstraject onder leiding van IMOB van de UHasselt waarbij innovatieve methodes worden ontwikkeld om op een proactieve manier onveilige verkeerssituaties in kaart te brengen en de burger te betrekken bij verkeersveiligheid.

Het MIA-proefproject in Limburg bestaat uit drie deeltrajecten. Het eerste project houdt de ontwikkeling van een platform voor burgerparticipatie in, waarbij burgers kunnen bijdragen aan verkeersveiligheid. Men is bezig met de ontwikkeling van een applicatie waarin burgers verkeersonveilige locaties kunnen aanduiden, foto's kunnen inladen en kunnen zien of er al meldingen gedaan zijn voor die locatie. Het is de bedoeling om na te gaan of er bij de lokale besturen interesse is om met zo een platform te werken. Er loopt een proefproject met vijf gemeenten in Limburg. Een van de gemeenten gaat het platform op korte termijn volledig openstellen voor alle burgers. Een aantal andere gemeenten gaan eerst werken met hun verkeerscommissie. De bedoeling is om een aantal maanden de mogelijkheid te geven om meldingen te doen. Hierna volgt een evaluatie, zowel bij de burgers als bij de steden en gemeenten. AWV zal zelf ook nagaan of uit het burgerplatform elementen kunnen gehaald worden voor het eigen meldpunt Wegen.

Op het derde project zal de spreker niet diep ingaan. Het is gelijkaardig aan het door Filip Boelaert verduidelijkte proefproject in West-Vlaanderen van proactieve conflictanalyse met behulp van vaste camera's. Bij dergelijke projecten zijn er beelden over langere tijd. Maar het is ook heel interessant om beelden van korte periodes te hebben, bijvoorbeeld bij het begin en einde van de schooltijd. Daarvoor is er het tweede project, een verkeersveiligheidsanalyse met drones.

3.2. Drones

Voor het tweede deelproject zijn er drie locaties in Limburg uitgekozen. Op twee locaties, Beringen en Lanaken, gaat het om een schoolomgeving en in Dilsen-Stokkem gaat het om een dubbelstrookrotonde. Voor die drie locaties zijn de beelden opgenomen, zijn er rapporten opgemaakt door IMOB en werden deze besproken om te kijken welke maatregelen mogelijk zijn. Er is grote interesse in deze aanpak bij andere lokale besturen. AWV ziet ook veel heil in deze werkwijze en heeft zelf aan UHasselt gevraagd om een bepaalde locatie te kunnen analyseren.

IMOB probeert uit de beelden verkeersveiligheidsindicatoren te halen in het kader van zijn verkeersmodellen. IMOB bezorgt zo ook informatie over de modal split, snelheden en intensiteiten en gaat na of er nog andere verkeersindicatoren uit die beelden gehaald kunnen worden. De spreker vindt het belangrijk dat de resultaten ook zullen meegenomen worden in de lessen zodat toekomstig afgestudeerden die proactieve aanpak kunnen introduceren bij lokale besturen, studiebureaus enzovoort.

Slide 40 toont een beeld dat afkomstig is van de drones in de schoolomgeving in Lanaken. De analyse toont aan hoe de verschillende weggebruikers die locatie gebruiken. Zo ziet men bijvoorbeeld of bepaalde oversteekplaatsen veel of weinig gebruikt worden en mogelijks bewegingen die men niet verwacht. Wanneer men inzoomt op deze locatie, ziet men een ongewenst gebruik, namelijk heel wat wagens die een keerbeweging maken op een plaats aan een school waar er een zebrapad is. Er wordt bekeken hoe men dit kan vermijden. Men krijgt op die manier inzicht in de ongewenste bewegingen.

Slide 42 toont de schoolomgeving van Beringen. Ook hier zijn de verschillende weggebruikers in een verschillende kleur aangeduid. Het is de locatie waar men het verst gevorderd is: op basis van de beelden is een ontwerp gemaakt. Er volgt nu overleg met de school en het lokaal bestuur en daarna wordt het ontwerp uitgevoerd. De oversteekplaatsen worden verlegd en verbreed. Op basis van de oversteekbewegingen kan de juiste locatie worden bepaald. Er wordt een voetgangers- of fietsersoversteek geplaatst, een zijstraat wordt afgesloten om de bewegingen op het kruispunt te verminderen en de bushaltes worden verplaatst om gevaarlijke oversteekbewegingen te vermijden. Op basis van de dronebeelden en de analyse krijgt men ook een overzicht van de bijna-conflicten (zie slide 43). Zoals al eerder werd gezegd door Filip Boelaert, is het belangrijk om die beelden te interpreteren en niet zomaar de computer te laten bepalen welke maatregelen nodig zijn.

Uit de beelden en data wil men verder waardevolle verkeersparameters halen. De spreker gaat vervolgens in op slide 45. Men heeft het aantal weggebruikers in kaart gebracht in een bepaalde tijdzone in een schoolomgeving. Uit de tabel blijkt dat in de ochtend en namiddag 23 procent actieve weggebruikers zich naar de school verplaatsen en dat heel wat scholieren naar school komen met gemotoriseerd verkeer.

Een andere verkeersparameter die men uit dergelijke beelden en analyses kan halen is de snelheidsinformatie (zie slide 46). Daaruit blijkt dat heel wat verkeer zich niet houdt aan de snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur.

3.3. Afwegingskaders

3.3.1. *Afwegingskader conflictvrij regelen*

Een belangrijk afwegingskader voor AWV is dat over conflictvrij regelen. Slide 49 geeft het schema weer dat men doorloopt. Men start altijd met de idee om een verkeerssituatie volledig conflictvrij te krijgen maar dat is niet altijd mogelijk. Er kan bijvoorbeeld te weinig ruimte zijn op een locatie. Een andere reden kan zijn dat men te lange wachttijden creëert voor actieve weggebruikers waardoor men bij rood licht gaat oversteken. Fileopbouw waardoor er elders een onveilige situatie ontstaat, is nog een andere reden.

Als conflictvrij regelen niet mogelijk is, gaat men stap voor stap conflicten toelaten. Een eerst type conflict dat men toelaat, zijn conflicten tussen gemotoriseerd verkeer waarbij actieve weggebruikers geen gevaar lopen. Als dat niet volstaat, zal men jammer genoeg conflicten met actieve weggebruikers moeten toelaten. Dan zal men extra veiligheidsverhogende maatregelen nemen zoals bijvoorbeeld knipperlichten, een voorstart voor fietsers enzovoort.

De perceptie is lang geweest dat AWV doorstroming belangrijker vindt dan verkeersveiligheid. Zeker het afgelopen jaar is de verkeersveiligheid als prioriteit naar voren geschoven. Om die reden is er een nieuw afwegingskader voor de verkeerslichten. Voortaan laat men meer fileopbouw toe voor gemotoriseerd verkeer. De wachttijden voor de actieve weggebruikers op fietssnelwegen en op het BFF worden lager ingesteld. Men zal ook geen conflicten meer toelaten tussen rechtsafslaand,

gemotoriseerd verkeer en dubbelrichtingsfietspaden. Waar men toch conflicten met actieve weggebruikers moet toelaten, zal AWW voortaan knipperlichten installeren.

Waar men conflicten met de actieve weggebruikers moet behouden vanwege de specifieke situatie zal men voortaan een bijkomende verkeersveiligheidsanalyse doen. Men zal dan uitzoomen over een grotere zone in dat gebied om samen met het lokaal bestuur te kijken of er een andere oplossing mogelijk is.

In het Verkeersveiligheidsplan is een specifieke maatregel opgenomen rond conflictvrije en slimme lichtregelingen (zie slide 50). Men werkt op twee sporen. Ten eerste is er het actieplan Verkeerslichten en ten tweede zijn er slimmere verkeerslichten op basis van de weggebruiker of de intensiteit van het verkeer. Slide 51 toont enkele cijfers. AWW heeft iets meer dan 1700 verkeerslichtengeregelde kruispunten in beheer. Bij elke herinrichting of bij een kruispunt waar een nieuw verkeerslicht komt, wordt het actieplan toegepast. Daarnaast wordt gefocust op de gevaarlijke punten op de dynamische lijst en de schoolroutes die aangemeld zijn door de lokale besturen. In juli 2022 was 72 procent van de kruispunten gedeeltelijk conflictvrij of had veiligheidsverhogende maatregelen. 92 procent van de kruispunten is volledig of gedeeltelijk conflictvrij. Iets meer dan 300 punten zijn volledig conflictvrij.

Uit een evaluatie van het actieplan blijkt dat het een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid. Het aantal letselongevallen en slachtoffers is hierdoor met 20 procent gedaald.

De spreker zegt dat, op basis van de al gekende cijfers, 135 kruispunten met verkeerslichten zijn aangepakt met het actieplan, waarvan 26 gevaarlijke punten van de dynamische lijst en 7 knelpunten op schoolroutes.¹

3.3.2. *Afwegingskader 30 kilometer per uur in de bebouwde kom*

Een ander afwegingskader is dat voor 30 kilometer per uur in de bebouwde kom (zie slide 52). Eind 2021 werd dit afwegingskader afgerond in samenwerking met het Departement MOW. Afhankelijk van de functie van de weg wordt bekeken of 30 of 50 kilometer per uur is aangewezen. Voor AWW is dat een heel belangrijk afwegingskader omdat het hiermee in dialoog gaat met de lokale besturen en echt wel wil rekening houden met de lokale context, in tegenstelling tot vroeger toen het agentschap het snelheidsregime oplegde. Dat past helemaal in maatregel 24 van het Verkeersveiligheidsplan om te zorgen voor logische, leesbare, veilige en consistente snelheidsregimes (zie slide 53). De spreker verwijst naar de slide voor bijkomende cijfers, bijvoorbeeld over het aantal dynamische zones 30 in Vlaanderen. Dat zijn er meer dan driehonderd.

3.4. Realisaties op het terrein

Verder wil Kathy Vandenmeersschaut nog een aantal realisaties op het terrein toelichten. Een belangrijke maatregel is de aanpak van de gevaarlijke punten op de dynamische lijst (zie slide 55). Er worden twee metingen gedaan. Een dynamische lijst van gevaarlijke punten op de gewestwegen wordt opgemaakt op basis van de ongevals cijfers van de laatste drie jaar. Op de actieve weggebruiker wordt een verhogingsfactor toegepast van 1,7 waardoor locaties met ongevallen met actieve weggebruikers sterker worden meegerekend en bijgevolg hoger in de ranking komen. Die manier van werken wordt sinds kort ook gebruikt om gevaarlijke punten langs gemeentewegen op te lijsten. Slide 56 toont enkele cijfers (situatie tot juli 2022). Van de lijst van 2021 werden op 65 gevaarlijke punten kleine maatregelen uitgevoerd. Ondertussen is dat cijfer gegroeid tot een honderdtal eind 2022. Op 9

¹ AWW deelt begin 2023 het definitieve cijfer mee: 142 kruispunten werden in 2022 aangepakt volgens het actieplan Verkeerslichten.

gevaarlijke punten werden uitgebreide werken uitgevoerd. Ondertussen zijn dat er een tiental. De lijst van 2021 telde 301 gevaarlijke punten. De lijst van 2022 telt ongeveer een gelijk aantal. De lijst met gevaarlijke punten langs de gemeentewegen is via de vervoerregioraden aan de lokale besturen verspreid. Voor de lijst van 2021 waren er 86 punten en voor 2022 88 punten.

Waar AWW ook sterk op wil inzetten zijn de veilige schoolroutes, en bijkomend veilige woon-werk- en woon-vrijetijdsroutes (zie slide 57). Veilige schoolroutes zijn heel belangrijk. Als een ouder de route niet als veilig beschouwd om zijn kind met de fiets naar school te laten gaan, zal hij de kinderen met de wagen naar school brengen. In het andere geval leren de kinderen fietsen en zal dat in de toekomst de modal shift alleen maar versterken. Jong geleerd, is oud gedaan.

Hiervoor zijn er verschillende maatregelen. Er zijn twee subsidies. Ten eerste is er de subsidie voor veilige schoolomgevingen op gewest- en gemeentewegen. Tussen 2019 en 2022 hebben 223 unieke gemeenten die subsidie aangevraagd. Daarmee maakt men 1637 schoolomgevingen veilig. Men trekt daarvoor 10,4 miljoen euro uit. Een tweede subsidie (sinds 2021) is die voor veilige schoolroutes op gemeentewegen. Voor 2021 en 2022 samen hebben 105 unieke lokale besturen die subsidie aangevraagd voor in totaal 331 schoolroutes. Het gaat om meer dan 13 miljoen euro.

Naast de twee subsidies is er de aanpak van schoolroutes langs gewestwegen. Op basis van een bevraging van de lokale besturen werden meer dan 800 punten geïdentificeerd. Eind 2022 zijn er 222 ingrepen voltooid.

3.5. Werkprogramma AWW 2023

In 2023 wil AWW verder inzetten op veilige fietsinfrastructuur. Het ontwerp-GIP 2023 bevat voor meer dan 300 miljoen euro fietsinvesteringen. AWW zal 170 à 175 miljoen euro investeringen voorzien hiervoor. Kathy Vandenmeersschaut is heel tevreden dat de doelstelling van 2022 voor AWW voor fietsinfrastructuur zal gehaald worden. Dat is opnieuw een grote sprong voorwaarts.

Verder wil AWW het nieuwe afwegingskader conflictvrij regelen toepassen op 125 locaties. Door de relancebudgetten kon men in 2021 en 2022 meer punten aanpakken, namelijk 135. De toekomstige doelstelling is 125 locaties per jaar, en indien mogelijk meer.

In 2023 zal de dynamische lijst 2021 afgewerkt worden en de lijst 2022 aangepakt worden. Zoals eerder werd aangegeven door de minister, is er in 2023 aandacht voor de MIA-quickscans. De voorbije maanden liepen al enkele, eerder interne, proefprojecten, onder meer in Gent aan Dok Noord, waar helaas een leerkracht werd doodgereden door een vrachtwagen. Ondanks het feit dat men uitging van een medische toestand van de vrachtwagenchauffeur, is men toch ter plaatse gegaan met onder meer AWW, stad Gent, de Fietzersbond en een verkeersveiligheidsexpert. Ze stelden vast dat er door de nieuwe wijk heel veel fietsverkeer is bijgekomen. Op basis daarvan werden een aantal ontwerpen gemaakt en recent besproken met dezelfde partijen. Na verdere afstemming en nadat nog een aantal zaken onderzocht zullen zijn, zal men overgaan tot een herinrichting van die locatie in 2023. Wat de spreker heel belangrijk vindt, is dat er verschillende en bijkomende inzichten zijn van de stakeholders. Op basis van die ervaringen gaat men verder met de MIA-quickscan. Het is belangrijk dat als er op een locatie een ongeval gebeurt, al het nodige wordt gedaan om nieuwe ongevallen in de toekomst te vermijden.

De richtlijnen voor de oversteekvoorzieningen voor voetgangers worden herbekeken, samen met een aantal stakeholders. Er is een nieuw ontwerp waarover in dialoog wordt gegaan met de experts van de taskforce Verkeersveiligheid.

In 2023 zal men ook inzetten op het afwerken van de schoolroute knelpunten op gewestwegen en het afwegingskader voor snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom bekijken. Tot slot wil AWW verkeersveiligheidsaudits opstarten op onderliggende wegen. Het gaat om een soort van verkeersveiligheidsaudit light met de bedoeling om bij het ontwerpen van projecten de kwaliteit ervan te verbeteren waarbij gefocust wordt op de actieve weggebruiker en op de verkeersveiligheid.

4. Vragen en opmerkingen van de leden

4.1. Rita Moors

Rita Moors zegt dat ze als schepen van Mobiliteit in Lummen heel goed de ambitie ervaart van de minister om in te zetten op veilige schoolomgevingen en -routes. Dat is een pluim waard.

In hoofdstuk twee van het Verkeersveiligheidsplan leest ze de doelstelling om lokale besturen inzicht te geven in de gevaarlijke punten langs gemeentewegen zodat zij zelf met die informatie aan de slag kunnen. Is die communicatie al gebeurd? Zo ja, hoeveel lokale besturen gingen daar al mee aan de slag?

In hoofdstuk drie staat dat er wordt beoogd om een 350-tal intelligente verkeersregelininstallaties te realiseren tegen eind 2024. Hoeveel zijn er tot nu toe gerealiseerd en hoeveel realisaties staan er gepland in 2023? Wanneer zal de bijgestuurde versie van het afwegingskader maximaal conflictvrij regelen voor verkeerslichten worden gefinaliseerd? Is er al een deadline vooropgesteld voor de richtlijnen voor voetgangersoversteken die worden geactualiseerd (hoofdstuk vijf)?

In hoofdstuk zeven gaat het over de MIA-proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen. In de volgende twaalf maanden worden zij afgerond. Wat zijn de volgende plannen in het kader van MIA?

Verkopers zullen worden gesensibiliseerd om nieuwe gebruikers informatie en richtlijnen mee te geven bij de aankoop van een voertuig, en ook om te verwijzen naar opleidingen (hoofdstuk negentien). Hoe precies zullen die verkopers daartoe worden aangezet en zullen zij opleiding moeten volgen? Zijn deze opleidingen verplicht?

Wat is de stand van zaken van de dodehoekproblematiek en de opvolging van nieuwe systemen (hoofdstuk 21)? In hoofdstuk 22 leest de spreker dat er een samenwerking zal worden opgezet met de VSV om een opleidingspakket uit te werken voor koeriersdiensten en de bouwsector. Is er een deadline en zal deze opleiding ook verplicht worden? Gemotoriseerde tweewielers moeten vanaf 1 januari 2023 na een ongeval of bij een doorverkoop verplicht naar de keuring (hoofdstuk 25). Zijn de keuringsstations hiervoor klaar en is het personeel van de keuringsstations voldoende voorbereid? Hoeveel bestaande snelheidscamera's zullen omgebouwd worden naar trajectcontroles in 2023 (hoofdstuk 28)?

4.2. Stijn Bex

Stijn Bex vindt het semestriële voortgangsrapport heel interessant en punctueel. Hij zal zich beperken tot een aantal algemene opmerkingen. De presentatie van de MIA-projecten was bijzonder interessant en toont aan dat men hiermee ingrijpend werk kan leveren. In welke mate is dat klaar om uit te rollen over heel Vlaanderen? In welke mate is het nodig om elke concrete situatie op die manier te analyseren? Of kan men vanuit een bepaalde ervaring ook lessen trekken voor andere locaties zonder de MIA-quickscan toe te passen?

Hij merkt op dat minstens de indruk wordt gewekt dat door het stijgende aantal fietsers, speedpedeleers, bromfietzers enzovoort het aantal ongevallen met die

gebruikers stijgt. Uit statistieken blijkt dat alleenstaande ongevallen met fietsers en onderlinge ongevallen tussen fietsers vrij beperkt zijn. Fietsongevallen zijn vooral ongevallen met gemotoriseerd verkeer. Bovendien is geweten dat wanneer er meer fietsers zijn, de veiligheid van de fietsers in principe zou moeten verhogen, omdat er een grotere zichtbaarheid is en autobestuurders makkelijker gaan rekening houden met die fietsers. Volgens Stijn Bex zit Vlaanderen dus met een heel groot probleem door de slechte inrichting van de wegen. Hij wil vooral oproepen om niet te doen alsof de stijging van het aantal ongevallen komt door de extra fietsers.

Hij stelt vast dat de wil er is bij de minister en administratie om echt werk te maken van meer verkeersveiligheid. Recent waren er echter de twee bijzonder tragische ongevallen waarbij de vraag kan worden gesteld hoe dit vermeden had kunnen worden. Hoewel hij het altijd moeilijk vindt om dat te doen, wil hij deze keer toch ingaan op het concrete ongeval in Pelt. Het gaat om een gewestweg met een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur, zogenaamde moordstrookjes als fietspaden en een zebrapad waar wel een verlichting boven staat, maar waar niet werd gekozen voor verkeerslichten om die voetgangers veilig te laten oversteken. Er is geen MIA-quickscan nodig om te weten dat dat een heel gevaarlijke situatie is. Zo zijn er heel veel locaties in Vlaanderen. Dan moet men de vraag stellen hoe men dit zo snel als mogelijk kan aanpakken. Stijn Bex vindt dat er te weinig sense of urgency is.

Hij weet dat de minister begaan is met verkeersveiligheid, maar het klopt niet dat het laaghangend fruit inzake verkeersveiligheid geplukt is, zoals de minister stelde tijdens de begrotingsbesprekingen. Dat blijkt uit de recente ongevallen, onder meer in Pelt. Hij citeert burgemeester Frank Smeets: "Het gaat om een gewestweg met veel doorgaand verkeer, veel vrachtverkeer, maar ook veel fietsers, dus veel gemengd verkeer, en dat maakt de situatie misschien wel onaangepast voor deze tijd." Over die 'misschien' valt volgens Stijn Bex nog te discussiëren. "Op de plek waar het ongeval gebeurd is, is 70 kilometer per uur toegelaten." Stijn Bex spreekt van moordstrookjes. Er bestaan blijkbaar al 40 jaar plannen om daar een ringweg aan te leggen. De Vlaamse overheid is daarmee wel bezig, maar dit ongeval had volgens de burgemeester overal kunnen gebeuren. Dat klopt niet vindt Stijn Bex. Ongevallen zijn altijd mogelijk maar een dergelijke weginrichting als in Pelt vraagt om ongevallen. Hij wil nog twee voorbeelden geven.

Er is het probleem met verkeerslichten aan zebrapaden aan gewestwegen. Er wordt nog altijd beslist op basis van een intern dienstorder uit 2011. Men is nog altijd aan het werken aan nieuwe richtlijnen voor oversteekvoorzieningen voor voetgangers. Dat gaat te traag. Mocht hij minister zijn, zou hij na het ongeval vragen waar er zich nog dergelijke zebrapaden bevinden en hoe men dat onmiddellijk zal aanpakken, al klinkt dat misschien te simplistisch.

Een ander probleem is het conflictvrij maken van kruispunten. Het voorbije jaar zijn heel wat zwarte punten aangepakt met meer focus op dat conflictvrij maken. Dat betekent dat eerder alle zwarte punten nog met het oude kader zijn aangepast. Als minister zou Stijn Bex vragen om opnieuw al die herinrichtingen te bekijken en daarop het nieuwe, strengere kader zo snel mogelijk toe te passen.

Het zijn twee voorbeelden van laaghangend fruit. Hij veronderstelt dat de minister dergelijke vragen ook aan de administratie heeft gesteld, die dan heeft geantwoord dat er bijvoorbeeld te weinig middelen of personeel voor zijn. Als uit de voorgestelde evolutie van de streefcijfers en het stijgende aantal ongevallen blijkt dat de verkeersveiligheid verslechtert, moet de minister dit bij de begrotingsbesprekingen aankaarten op regeringsniveau zodat ze dit kan aanpakken.

Het invoeren van een zone 30 in de bebouwde kom beschouwt Stijn Bex ook al als laaghangend fruit, maar die discussie wil hij nu niet opnieuw voeren.

Hij concludeert dat het gevoerde beleid niet volstaat en er als gevolg daarvan kinderen sterven. Dat is niet de persoonlijke fout van de minister of de administratie, maar hij vraagt zich af wanneer men de verkeersonveiligheid nu eens grondig gaat aanpakken.

4.3. Martine Fournier

Martine Fournier stelt vast dat verkeersveiligheid voor alle fracties een topprioriteit is. Het komt veelvuldig aan bod in de commissie. Telkens op dezelfde nagel blijven kloppen zal de zaken misschien doen vooruitgaan, maar het is niet eenvoudig. Men kan honderden maatregelen nemen en honderden miljoenen investeren in verkeersveiligheid, als sommige weggebruikers zich niet bewust zijn van de gevaren op de baan, blijft men ter plaatse trappelen. Een van de cruciale vragen is dus hoe men tussen de oren van bepaalde mensen kan kruipen en hun gedrag kan aanpassen. Men kan voortdurend sensibiliseren, maar bij sommige mensen lijkt dat verloren moeite.

Het valt Martine Fournier op dat de snelheid op de autosnelwegen wel een stuk afgenomen is. Dat is volgens haar het gevolg van de handhaving door de vele trajectcontroles. Als men in de portemonnee zit van de bestuurders kan men een stap vooruit zetten op het vlak van verkeersveiligheid.

Het is positief dat de oorzaak van de ongevallen wordt onderzocht. Cd&v heeft eerder al aangekaart dat er te weinig data beschikbaar zijn. Ze feliciteert daarom de minister voor het inroepen van het expertenteam dat een analyse moet maken van de ongevallen maar wordt er wel genoeg onderzoek gedaan naar het gedrag in het verkeer? AWV, Vias institute en de VSV voeren elk verschillende acties. Wat is de meerwaarde om met drie verschillende actoren dergelijke sensibiliseringsacties te doen?

Vervolgens heeft de spreker nog een vraag over de methodologie. Ze mist in de voortgangsrapportage van het Verkeersveiligheidsplan een heldere vergelijking met het vorige jaar en de komende jaren. Ze leest bijvoorbeeld bij maatregel drie dat er in 2022 67 slimme lichtregelingen in dienst genomen werden maar hoeveel waren er dat in 2021 en hoeveel plant men er in 2023, 2024 en 2025?

Bij maatregel één over de fietssnelwegen leest ze dat er 535,6 kilometer fietssnelwegen werden ingericht. Dit gaat echter over 2018-2019. In een volgende periode wordt er werk gemaakt van een update van de inventaris van de fietssnelwegen. Betekent dit dat het aantal kilometer niet consequent wordt bijgehouden?

In verband met maatregel twee, over de gevaarlijke punten, zou het handiger zijn als die lijst van gevaarlijke punten ook in de nota zou zitten zodat men sneller de stand van zaken zou kunnen zien.

Bij maatregel 21 over de dodehoekproblematiek leest ze dat er nieuwe systemen zullen ingevoerd worden. Welke soort systemen zijn dat? Martine Fournier verwijst naar eerdere uitspraken van de minister waarbij die stelde dat er geen spiegelafstelplaatsen zullen sluiten. De spreker hoort van bepaalde bedrijven dat de Vlaamse subsidie voor die spiegelafstelplaatsen zou verdwijnen. Klopt dat?

5. Antwoorden van de sprekers

5.1. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* is van oordeel dat de presentatie MIA een stuk concreter heeft gemaakt omdat hiervoor veel vragen bestonden wat het precies inhoudt.

Rita Moors vroeg naar heel wat cijfermateriaal over gevaarlijke punten, snelheidscontroles enzovoort. De minister zal deze cijfers ter beschikking stellen (zie bijlage 1).

Als het gaat over maximaal conflictvrij en voetgangersoversteekplaatsen vindt de minister het net goed dat daar heel gericht actie voor wordt ondernomen. Ze herinnert eraan dat de gewestwegen meestal bovenlokale verbindingswegen zijn waar doorstroming ook van belang is. In het verleden primeerde die doorstroming. De minister heeft dat nu omgekeerd: verkeersveiligheid moet te allen tijde primeren, ongeacht eventueel langere wachttijden. Om die reden ook wordt massaal ingezet op maximaal conflictvrij.

De MIA-proeftuinen eindigen in principe eind 2023. De bedoeling is om in de eerste helft van 2023 een evaluatie te laten maken van de probleemdetectie met de drones en de camerabeelden en ook van de burgerparticipatieplatformen. Daarna kan bekeken worden of dit voortgezet moet worden. Over beide aspecten heeft de minister al positieve feedback gekregen. Alleszins beschikt AWV over camera's en is het mogelijk om in de toekomst op een gelijkaardige manier kruispunten te bekijken en herinrichten. De kennis van het datalab wordt alleszins overgedragen aan AWV.

De minister merkt op dat sommige vraagstellers focusten op de 37 concrete maatregelen, maar niet voor elke maatregel zijn er al heel concrete acties. Wat al gedaan is, komt wel aan bod in de voortgangsrapportage en het actieprogramma waarin wordt weergegeven wat men nog plant.

De keuring van moto's gaat in vanaf 1 januari 2023. Dat betekent dat men geaccidenteerde moto's sowieso zal moeten aanbieden in een keuringscentrum. Er zijn daar voldoende mensen voor opgeleid. Tegen maart 2023 zouden er 28 keuringsstations hiervoor ter beschikking moeten zijn.

Momenteel zijn er ongeveer 526 trajectcontroles, vaak in beide richtingen, op ruim 230 locaties. Trajectcontroles zullen op termijn voor een mindshift zorgen. De snelheidslimieten zijn veiligheidslimieten en zijn niet bedoeld om mensen te pesten. Ook veel lokale besturen beginnen in te zetten op trajectcontroles in het kader van GAS-5. Er loopt bij hen nog een bevraging tot eind december 2022 waarbij ook gepeild wordt naar hun interesse in GAS-5.

De minister vindt dat Stijn Bex een aantal zaken uit de context haalt. Ze heeft tijdens de begrotingsbesprekingen, toen het ging over de verkeersveiligheidsstatistiek, inderdaad gezegd dat het laaghangend fruit op een aantal punten is geplukt. Wat bedoelde ze daarmee? In 2000 waren er achthonderd dodelijke verkeersongevallen. Sinds 2016-2017 stagneert het aantal op ongeveer driehonderd dodelijke ongevallen. Dat zijn er driehonderd te veel. Ondanks alle maatregelen die nog worden genomen, blijft dit aantal hetzelfde.

Wat het ongeval in Pelt betreft, vindt de minister het een beetje vreemd dat Stijn Bex doet alsof hij de waarheid in pacht heeft. Ze heeft een overleg gehad met de burgemeester van Pelt om te kijken of een doorbraak mogelijk is in een dossier dat al decennialang aansleept. Het probleem is dat de omleidingsweg die voorzien is in het Structuurplan Vlaanderen deels door natuurgebied loopt. Het ongeval had plaats op een heel drukke gewestweg. Het is te kort door de bocht om te zeggen dat dit ongeval niet zou gebeurd zijn, mochten die werken al zijn uitgevoerd.

Stijn Bex antwoordt dat hij dit niet heeft gesteld. De *minister* excuseert zich mocht ze dat dan fout begrepen hebben. Er is nog heel veel werk aan de winkel. Iedereen wil de bestaande, zogenaamde moordstrookjes weg maar heel vaak zijn er rioeringsprojecten, onteigeningen, lange doorlooptijden voor vergunningen, een voorafgaand archeologisch onderzoek enzovoort. Dat zijn geen argumenten om het goed te praten maar het is niet mogelijk om met een vingerknip alle gewestwegen

veilig te maken. Er wordt enorm ingezet op voetgangersoversteekplaatsen, conflictvrije kruispunten enzovoort, zoals Kathy Vandenmeersschaut al aantoonde. Het is en blijft een werk van lange adem. De minister zet alles op alles om een maximaal aantal middelen te krijgen voor verkeersveiligheids- en fietsinfrastructuur.

Er wordt niet over een nacht ijs gegaan om te beoordelen wat er exact is gebeurd bij de recente ongevallen. Experts zullen dit verder bekijken om te voorkomen dat dergelijke ongevallen zich nog voordoen.

De minister heeft er geen weet van dat de subsidie voor spiegelfstelplaatsen afgeschaft zou zijn. In het Verkeersveiligheidsplan wordt ingezet op ADAS-systemen in vrachtwagens die de vrachtwagenchauffeur signalen geven over voertuigen of personen in de dode hoek.

In de vraag over data rond fietsinfrastructuur ging het over fietssnelwegen, maar de minister is zelf vragende partij voor meer data over alle fietsinfrastructuur. De minister is op de hoogte dat Stijn Bex hierover een schriftelijke vraag heeft ingediend, en er wordt aan gewerkt. Ze vindt fietsdata zelf ook heel belangrijk omdat men daardoor veel beter aan de slag kan gaan.

5.2. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert zegt dat de MIA-proeftuinen zullen omgezet worden naar vast beleid. Men zal nagaan hoe men de geleerde zaken en de nieuwe technologieën kan integreren in de eigen werking binnen de middelen waarover men beschikt.

De fietsverkopers zullen, zoals vermeld in de presentatie, gesensibiliseerd worden om bij de verkoop een brochure mee te geven. Er komt ook een digitaal platform met informatie.

Een aantal keuringscentra zijn klaar voor de keuring van motorfietsen vanaf januari 2023 en tegen maart 2023 moeten ze allemaal operationeel zijn.

Men zal niet elk verkeerspunt gaan analyseren zoals in de MIA-proeftuinen, maar er worden wel lessen getrokken. In gelijkaardige situaties kan men dan gelijkaardige maatregelen nemen. Men zal dat ook moeten blijven doen, want ook na de herinrichting kunnen nieuwe problemen opduiken.

Mocht hij de indruk gewekt hebben dat het de fout van de fietsers is dat er meer ongevallen zijn, dan is dat verkeerd. Het is wel een feit dat er meer fietsers zijn en dat er bijvoorbeeld speedpedelecs zijn, waarmee autobestuurders nog niet vertrouwd zijn. Men moet de infrastructuur en het beleid daaraan aanpassen.

Er wordt gewerkt met een onderzoeksagenda en daarin zitten ook onderzoeken naar gedrag. Het is de bedoeling om dat te blijven doen omdat men op alle aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid moet inzetten. Gedrag is een van de grootste oorzaken van ongevallen maar ook een van de zaken waar men het moeilijkst impact op krijgt. De ambitie van nul verkeersdoden in 2050 is daardoor heel erg moeilijk maar dat moet absoluut een ambitie blijven.

Er werd gevraagd of het een meerwaarde is om de VSV en Vias institute nog in te schakelen voor verkeerscampagnes. Het ontwikkelen van verkeerscampagnes is volgens Filip Boelaert alleszins geen kerntaak voor de administratie. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is opgericht om te sensibiliseren. Het lijkt hem dus logisch om met die instellingen die daar expertise in hebben, samen te werken om die campagnes te doen. Uiteraard moeten die campagnes geëvalueerd worden en dat wordt gevraagd aan onder andere de VSV.

Tot slot is men volop bezig met het verzamelen van fietsdata, maar een aantal technische zaken maken dat dit trager loopt dan men zelf zou willen.

5.3. Antwoorden van Kathy Vandenmeersschaut

Kathy Vandenmeersschaut antwoordt dat de dynamische lijst met 86 gevaarlijke punten op gemeentewegen voor 2021 gecommuniceerd is naar de gemeenten, en dat de lijst van 2022 (88 gevaarlijke punten) nog moet megedeeld worden.

Voor het conflictvrij regelen van de verkeerslichten wordt het nieuwe afwegingskader vanaf nu toegepast. De doelstelling blijft 125 kruispunten per jaar. De voorbije jaren waren er dat steeds meer: in 2016 37, in 2017 90, in 2018 121, in 2019 112, in 2020 122 en in 2021 en 2022 135. Het is de bedoeling om tegen eind 2024 350 punten met iVRI uitgerust te hebben.

Het klopt dat heel wat verkeerslichten zijn aangepakt volgens het oude actieplan. Men zal nu het nieuwe actieplan toepassen, maar dat kan niet zomaar met een vingerknip. *Kathy Vandenmeersschaut* schetst het te doorlopen proces. Eerst worden tellingen gehouden. Voor een punt dat in 2016 werd aangepakt, zijn nieuwe tellingen aangewezen. Vervolgens wordt de lichtregeling ontworpen, daarna geprogrammeerd en ten slotte uitgevoerd op het terrein. Dat zijn heel wat stappen.

Het behalen van de doelstelling van 125 punten is een uitdaging. AWV en andere betrokkenen zoals aannemers doen hun uiterste best om dit op een grondige manier te doen.

Voor de actualisatie van het afwegingskader voor de voetgangersoversteekplaatsen ligt er een nieuwe basistekst voor die verder wordt besproken. De spreker hoopt dit in de volgende maanden finaal af te ronden op de taskforce Verkeersveiligheid.

Hoeveel snelheidscamera's werden omgebouwd naar trajectcontroles zal de spreker navragen (zie bijlage 1). Op het ontwerp-GIP is hiervoor 2 miljoen euro uitgetrokken.

Wat MIA betreft, is men volop bezig met de kennisoverdracht van het departement naar AWV. Het is niet de bedoeling om alle locaties met camera's uit te rusten, maar wel die locaties waar er een verkeersonveiligheidsgevoel is en waar men niet direct de oorzaken kan aanwijzen. Men wil dat objectiveren. Het kan ook nuttig zijn op plaatsen waar er verschillende visies bestaan van de verschillende stakeholders over de ingrepen die moeten gebeuren.

6. Replieken

Stijn Bex heeft geprobeerd om met de tragische ongevallen als aanleiding een algemene schets te geven. Hij heeft niet de pretentie om te zeggen dat hij ervoor had kunnen zorgen dat die ongevallen niet gebeurd waren. Hij stelt wel vast dat men op drukke gewestwegen met oversteekplaatsen en moordstrookjes als fietspad 70 kilometer per uur mag rijden. Hij heeft de minister op geen enkele manier horen zeggen dat dergelijke verkeerssituaties problematisch zijn en onderzocht moeten worden. De minister spreekt van rioleringswerken en onteigeningsprocessen, maar voor een snelheidsbeperking of het plaatsen van een verkeerslicht aan een zebrapad is geen onteigeningsproces nodig. Dat is eerder een quick win. Hij is het er dan ook absoluut mee oneens, en vindt het zelfs cynisch om dan te stellen dat het laaghangend fruit geplukt is omdat het aantal verkeersslachtoffers stabiliseert. Verkeersdeskundigen doen tal van voorstellen om het aantal verkeersslachtoffers versneld te doen dalen. Het is de plicht van de minister om na te gaan wat ze kan doen.

Zijn opmerking over de herinrichting van conflictvrije kruispunten ging niet alleen over de verkeerslichten, maar ook over de inrichting als geheel. Hij kan zich heel goed inbeelden dat het geen eenvoudig proces is om die verkeerslichten aan te passen maar als men van oordeel is dat het sneller moet gaan, moeten er manieren bestaan om dat sneller te doen. Als daar politieke wil voor is, budget voor wordt vrijgemaakt en er een echte sense of urgency is, kan dat wellicht sneller. Hij roept de Vlaamse Regering op om ervoor te zorgen dat het departement en AWW meer kunnen doen. Hij blijft dan ook op zijn honger zitten.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat het in Pelt gaat om een oversteekplaats voor voetgangers die verlicht is en dat momenteel de specifieke oorzaak van het ongeval niet duidelijk is. Het is veel te voorbarig om daar een analyse aan te koppelen.

In 2022 werd op een investeringsbedrag van 2 miljard euro, 580 miljoen euro specifiek besteed aan verkeersveiligheid.

Stijn Bex verwijst naar de hoorzitting over zone 30 in de bebouwde kom (*Parl.St. VI.Parl. 2020-21, nr. 762/1*). De snelheid maakt een wezenlijk onderscheid. Hij hoopt dat de minister de wetenschappelijke zekerheid niet betwist dat hoe hoger de snelheid is, hoe groter de kans is dat men niet tijdig kan stoppen. Bij een ongeval is de impact ook groter naargelang de snelheid. Het verlagen van de snelheid heeft in het verleden al aangetoond dat dit het aantal verkeersslachtoffers vermindert. Hij vraagt niet om 2 miljard euro voor verkeersveiligheid maar wel om na te gaan welke maatregelen, die zelfs niet veel geld hoeven te kosten, het aantal slachtoffers kunnen verminderen.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ADAS	Advanced Driver Assistance System
AI	artificiële intelligentie
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
iVRI	intelligente verkeersregelininstallatie
KPI	key performance indicator, kritieke prestatie-indicator
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
UHasselt	Universiteit Hasselt
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde