

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

5 DECEMBER 2017

**Aanwezig:** Lodewijk De Witte (voorzitter), Vanessa Albrecht, Erik Asselman, Hans Bonnarens, Tom Brijs, Winfried Casters, Werner De Dobbeleer, Kirsten De Mulder, Freya De Muynck, Bram De Pooter, Luc Henau, Stijn Huysveld, Niels Janssen, Dirk Lauwers, Sofie Lodewyckx, Marc Nuytemans, Greta Remy, Eric Troniseck, Katrijn Van Beek, Stanny Van Herzeele, Jan Vandaele, , Ignace Van Overbeke, Grégory Vandenbulcke, Schoutteet Veerle, An Volckaert.

**Verontschuldigd:** Bert Belliën, Wim Billet, Steffen Briers, Eric Caelen, Katia De Geyter, Erwin Debruyne, Eef Delhaye, Paul Duré, Eddy Klynen, Thomas Rayen, Koen Ricour, Koen Van Wonterghem, Fons Uyttenhove, Stijn Vancuyck, Wouter Van den Berghe, Miguel Vertriest, Patrick Westerlinck, Peter Wiels, Herman Willemse.

## AGENDA

### 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Lodewijk de Witte (voorzitter VFV)

### 2. Conflictvrije kruispunten en verkeerslichtenregeling

- Inleiding en probleemschets - Dirk Lauwers
- City of things: nieuwe oplossingen voor meer veiligheid en vlotte doorstroming van fietsers en voetgangers – Bram Depooter (stad Antwerpen)
- Conflictvrije kruispunten: acties Agentschap Wegen en Verkeer – Stanny Herzeele (AWV)
- Nieuwe leerlijn dode hoek voor kinderen en jongeren – Helen Craps (VSV)

### 3. Vooruitblik

- Campagne sociaal en preventief verkeersgedrag (februari)
- Campagne snelheid (april)
- Rest van campagnekalender 2018

### 4. Varia:

- **Aankondigingen**
  - Fietscongres 5 juni 2018
- **Volgende vergadering**
  - 20 april (10.00 uur – 12.00 uur)

**Verslag:** Kirsten De Mulder

## 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Lodewijk de Witte (voorzitter VFV) verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag.

## 2. Conflictvrije kruispunten en verkeerslichtenregeling

### Inleiding

Inleidend op het thema van deze bijeenkomst geeft professor Dirk Lauwers in zijn toelichting ter inleiding een verkenning van het thema en een probleemschets.

Reeds in 1980 startte Nederland experimenten met conflictvrije regelingen. De algemene standaard is er conflictvrije regelingen voor voetgangers en fietsers.

### 1. Wat verstaan we onder conflictvrije kruispunten?

60% van de kruispunten in Vlaanderen zijn min of meer conflictvrij. Met min of meer bedoelen we conflictvrij voor linksafslaand autoverkeer versus rechtdoorrijdend autoverkeer. Conflictvrij wordt dan gereduceerd tot conflictvrij uit tegenovergestelde richtingen. 60% van de kruispunten is dus te beschouwen als gedeeltelijk conflictvrij, maar niet volledig.

Wanneer we spreken over volledig conflictvrije kruispunten betreft het regelingen waar overstekende voetgangers en fietsers niet in conflict kunnen komen met zowel links- als rechtsafslaand (gemotoriseerd) verkeer.

Twee types van conflictvrije regeling

- Aparte fase  
Zoals we het bij ons kennen.
- Vierkant groen

Vierkant groen is een traditie in de Angelsaksische landen. Bijvoorbeeld in Londen. Hier gaat het vooral om voetgangers, maar ook fietsers maken er gebruik van.

## **2. Problematiek**

In België vonden het voorbije jaar 50 dodehoekongevallen plaats tussen vrachtwagens en fietsers, wat bleek uit een internationaal project en onderzoek door het toenmalige BIVV. Dodehoekongevallen zijn voornamelijk een probleem tussen vrachtwagens en fietsers. In de helft van de gevallen hebben dergelijke ongevallen zeer ernstige gevolgen. 22% kent een dodelijke afloop, 24% leidt tot ernstige letsels. Nederland telt met veel meer fietsers ongeveer evenveel slachtoffers in dodehoekongevallen. Er is dus duidelijk een probleem in Vlaanderen. Uit diepteonderzoek van het BIVV blijkt ook de nood aan bewustzijn rond het bestaan van een dode hoek ook achter de vrachtwagen. De dodehoekproblematiek betreft vooral bromfietsers en fietsers, en vergroot nog met de opkomst van speed pedelecs en elektrische fietsen. De leeftijdscategorie 11 – 20 jaar komt het sterkste naar voor als risicogroep. 3/4<sup>de</sup> van de dodehoekongevallen gebeuren op een kruispunt (waarvan de helft op kruispunten zonder verkeerslichten). De SWOV wijst erop dat er ook dodehoekongevallen op rotondes gebeuren. Hier focussen we op conflictvrije regelingen bij lichtengeregelde kruispunten. Fietsberaad zet deze week een kennisfiche op de website over conflictvrije kruispunten. Focus hierbij zijn bedrijfswagens.

Los van de cijfers heeft de problematiek een dramatisch effect: het gaat om leven of dood. Wat de recente fietsdoden betreft: we hebben te maken met een generatie die meer fietst, waar een fietscultuur heerst. Dit staat nu onder druk na de recente dodelijke fietsongevallen, waaronder minstens één dodehoekongeval. Conflictvrije regelingen zijn een manier om om te gaan met de dodehoekproblematiek. Daarnaast zijn er ook voertuigtechnische maatregelen en educatie (VSV), maar voortdurend kijken in alle spiegels vraagt veel van de chauffeur. Ook een stadsbestuur kan veel doen. Hierbij kunnen we verwijzen naar de Zuidwijk in Amsterdam: daar is een hoofdroute voor vrachtwagens, en gebeurt de beleving enkel buiten de schooluren. In andere straten is een specifieke toelating nodig. Ook is er het charter Werftransport. In Antwerpen is er geen beleving tijdens de spitsuren, maar wel overdag tijdens schooltijd. Verkeertechnische ingrepen: inbuigen is geen oplossing voor het vermijden van de dode hoek, daarom zien we in het nieuwe vademecum fietsvoorzieningen meer aandacht voor het uitbuigen. De SWOV stelt dat indien een kruispunt niet conflictvrij geregeld is, de oversteek 5 m moet uitbuigen om de (brom)fietsers zichtbaar te maken. Op elk nog niet-conflictvrij geregeld kruispunt is de opstelling in een opstelvak voor fietsers of voorstart gewenst. Zo kunnen (brom)fietsers uit de dode hoek blijven.

## **3. Conflictvrije regelingen: waar gaat de discussie over?**

Het gaat om een fundamentele keuze

Vision zero wordt gepropageerd door de Europese Commissie, de WHO en Vlaanderen. De doelstelling van nul verkeersdoden kunnen we echter niet bereiken als we niet tot een vermindering van het autoverkeer komen.

Capaciteitsverlies is ten dele een vals probleem

Capaciteitsverlies wordt aangedragen als argument tegen volledig conflictvrije regelingen. Naarmate er meer rechtdoorrijdend fietsverkeer is, moet rechtsafslaand autoverkeer echter ook zonder conflictvrije regeling langer wachten alvorens verder te kunnen rijden. Ook bij niet-conflictvrije kruispunten verminderen fietsers dus de doorstromingscapaciteit voor het autoverkeer. De extra groentijd voor fietsverkeer bij een conflictvrije regeling gaat daarom slechts ten dele ten koste van de doorstromingscapaciteit voor autoverkeer.

Groentijd

Fietsers zijn snel weg. Voetgangers moeten in de conflictvrije fase wel voldoende tijd krijgen om over te steken. Hierbij moet men ook rekening houden met de minder mobiele voetgangers (senioren, mensen met een kinderwagen,...).

Faseverdeling: creatieve oplossingen

Elke verkeersstroom om de beurt groen geven is misschien niet de beste oplossing. Sommige stromen zijn misschien te combineren in één fase, bijvoorbeeld 'half vierkant groen' voor voetgangers en fietsers. Wees creatief. Voor rechtsafslaand verkeer is een specifieke opstelstrook nodig. Een andere oplossing is om afslaand (auto)verkeer op bepaalde kruispunten te verbieden.

Valkuil: wachttijd voor fietsers en voetgangers kan je niet vergroten

Bij vergroting van de wachttijd voor fietsers en voetgangers krijg je roodlichtnegatie en dus een nieuw veiligheidsprobleem. Ideaal is een cyclustijd van 25 seconden. In Nederlandse fietssteden geldt op fiets snelwegen als norm een maximum wachttijd van 25 seconden buiten de spitsuren en 45 seconden binnen de spitsuren, en 75 seconden op andere fietsroutes. Een extra groenfase in de cyclus kan voorzien worden voor fietsers, daar waar auto's slechts één keer groen krijgen. Dit is ook de standaard in bv. Utrecht: fietsers moeten tweemaal groen hebben per cyclus.

Proefprojecten met vierkant groen zijn reeds gebeurd in onder meer Hasselt (sinds 1999) en Groningen (zie filmpje in de presentatie). Kanttekening: je moet je als fietser in het 'ballet' invoegen, wat niet voor iedereen evident is. Belangrijk dat dit goed educatief begeleid wordt.

Tot slot: verkeersveiligheid is geen compromis!

Op een bepaald punt moet een afweging worden gemaakt tussen veiligheid en doorstromingscapaciteit. Compromissen ten nadele van de veiligheid zijn ethisch moeilijk te verantwoorden.

## **1. City of things: nieuwe oplossingen voor meer veiligheid en vlotte doorstroming van fietsers en voetgangers**

Bram De Pooter licht toe hoe de stad Antwerpen nieuwe technologie inzet en verder wil inzetten op meer veiligheid en een vlotte doorstroming van voetgangers en fietsers.

De recente zware ongevallen met fietsers veroorzaakten heel wat opschudding, ook politiek, maar er beweegt wat. Er zullen stappen worden gezet naar meer conflictvrije kruispunten. Het concept 'The City of Things' omvat slimme oplossingen die daarbij kunnen helpen.

### **1. Algemeen beeld**

In Antwerpen gaat het aantal fietsers in stijgende lijn, de telpalen registreren punt voor punt en maand na maand meer fietsers, maar ook het aantal fiets- en voetgangersslachtoffers stijgt. Toch wil de stad bij een stijgend aantal fietsers streven naar een daling van het aantal fietsersslachtoffers. Het probleem van de fiets- en voetgangersslachtoffers is vooral een gevolg van de kruispunten.

Op de volgende aspecten wil de stad inzetten:

- 1) Wegwerken van conflicten
- 2) Andere bezorgdheden:
  - Fietsen in tegenrichting
    - Op dubbelrichtingsfietspaden veel meer ongevallen, meer verkeersonveiligheid
  - Roodlichtnegatie neemt toe
  - Niet aangepaste infrastructuur waardoor er te weinig opstelcapaciteit is voor de fietsers
    - Meer kijken naar het fietsgedrag is belangrijk. De gedragingen zijn problematisch, maar wat belangrijk is: ze geven ook aan wat er schort in het systeem aan de kruispunten. Het is belangrijk om er lessen uit te trekken en aanpassingen te doen om fietsen in de tegenrichting en roodlichtnegatie te vermijden.

### **2. Antwerpen als smart city**

Partners van de stad in het kader van smart city zijn Imec (sinds een jaar werken ze er nauw mee samen), de universiteit en de bewoners.

Antwerpen heeft een 'smart zone': zo gebruiken ze een wijk in de buurt van het Zuid als 'living lab'. Het is belangrijk om als stadsbestuur de richting van de ontwikkelingen aan te geven. Soms is het beter om zelf zaken uit te werken, soms om het aan start-ups over te laten. Hierbij formuleert de stad een probleemstelling en hebben bedrijven een half jaar de tijd om een oplossing voor te stellen.

Het probleem met smart city is dat de oplossingen voornamelijk autogericht zijn vb. parkeeroplossingen. Vaak bieden ze ook geen oplossing ten gronde, maar betekenen ze net een vergroting van het probleem. Vlotter parkeren betekent dan meer autoverkeer aantrekken. Willen we meer veiligheid en meer voetgangers en fietsers in een smart city? Dan zal de overheid, in dit geval dus de stad, meer moeten sturen.

In een smart city is er bovendien ook nood aan goede data: gebruik van camerabeelden, detectoren...

### **3. Wat rolt de stad uit?**

Verkeerslichtencoördinatiecentrale (VLCC)

Een eerste project is de verkeerslichtencoördinatiecentrale (VLCC) in samenwerking met AWW. Hierbij gaat het om een slimme verkeerslichtencomputer die het merendeel van de kruispunten aanstuurt.

Ondertussen is de stad er een jaar mee bezig.

Het uitgangspunt hierbij is een geloofwaardige regeling afgestemd op het wenselijk gebruik, niet lichten die 'draaien omdat ze nu eenmaal altijd zo draaien'. Zo zijn sommige verkeerslichten al 10 jaar op dezelfde manier afgesteld terwijl het verkeersbeeld veranderd is. Het is een pilootproject.

- Volledig conflictvrije regelingen worden de norm, niet langer de semi-conflictvrije regelingen
- Er zijn maximale wachttijden voor voetgangers en fietsers, en normen voor snelheden op fietsroutes.
- Meer detectie van weggebruikers is mogelijk. Nu werken we met weinig detectie in Vlaanderen. Meer afstemming op maat van de gebruiker.

Bemerkingen:

- Het is moeilijk om de doelstellingen te halen op het terrein. De keuze voor meer conflictvrije kruispunten is één van de redenen hiervoor. Het combineren van verkeersstromen in een conflictvrije regeling is nadelig voor de doorstroming van het autoverkeer, maar ook van het fiets- en voetgangersverkeer.
- Detectie van fietsers is een uitdaging. Efficiënte benutting van de groentijd betekent dat als er geen fietsers zijn, idealiter ook geen groentijd voor fietsers moet worden gegeven. Het enige wat we nu kunnen doen is met drukknoppen werken: dit doen we beter niet, want dan moet de fietser toch stoppen en wachten. In de cyclus houden we daarom altijd rekening met fietsers, of er nu zijn of niet. Misschien bieden apps in de toekomst soelaas.
- Geloofwaardige regelingen: het probleem van roodlichtnegatie ontstaat niet zomaar, het wordt veroorzaakt door lange wachttijden voor fietsers en voetgangers.
- Beste oplossing voor dodehoekongevallen: verbod op rechtsafslaand autoverkeer. Soms is het echter niet mogelijk om rechtsafslaand autoverkeer te verleggen naar het volgende kruispunt. Meestal zijn de hoofdrichtingen voor fietsers en auto's dezelfde. Belangrijk om zeer goed te monitoren.
- Wachtverzachters op plaatsen waar we het niet ideaal georganiseerd krijgen voor voetgangers en fietsers. Wachtijd mag niet te lang zijn, anders averechts effect.

- Extra groen voor fietsers bij slecht weer? Weerspredictie koppelen aan de groentijd voor voetgangers en fietsers is technisch mogelijk. Dit leidt tot de discussie of er geen extra groen voor fietsers en voetgangers moet zijn bij goed weer. Bij druk verkeer is dit niet haalbaar, wel bij lage verkeersintensiteiten (het Nederlandse model).

#### Wat staat er nog op stapel?

- VLAIO: in de smart zone komt een verkeerslicht dat via de 'cloud' geregeld zal worden op basis van floating car data (FCD). In het begin gebeurt dit met hulpvoertuigen. Detectielussen sturen maar vanuit één punt data door, zijn duur, werken niet altijd en zijn grotendeels onbeschikbaar in de stad. Regeling via FCD heeft deze nadelen niet.
- Uitbreiding fietsmeetnet: meer data over aantallen fietsers en verkeersstromen. Doorstroming daarop afstemmen.
- Snelheidsadvies voor fietsers: laat fietsers anticiperen op verkeerslichten. Een 100-tal meter voor het verkeerslicht krijgt de fietser het advies om sneller, trager of even snel te fietsen. Belangrijk: eerst een conflictvrije regeling creëren. Zeker op de fietssnelwegen zijn er toepassingsmogelijkheden.
- Bijkomende signalisatie voor het vermijden van de dode hoek.
- Heat map-toepassing zoals in Amsterdam: hierdoor werd de opstelruimte voor fietsers vergroot.
- Veiligheidscamera's kunnen ook dienen om het gedrag van voetgangers en fietsers te monitoren. Men gaat na of de bestaande camera's hiervoor te gebruiken zijn.
- Verkeerslichtenregelingen meer afstemmen op het gebruik.
- Project waar de bewoners in betrokken zijn: oversteekbaarheid van kruispunten voor bejaarden verbeteren door hen langere groentijd te geven. De 'ontruimingstijd' houdt er nu al rekening mee, maar men vindt het niet voldoende. Daarom was een voorstel om een 'zapper' te gebruiken waarmee ouderen een langere groentijd kunnen krijgen. Ook jeugdbewegingen en scholen zijn vragende partij: zij raken niet met hele groep over bij de huidige groentijd. Vandaar de vraag om i.p.v. de zapper, kruispunten slimmer te maken. Ook kan gebruik gemaakt worden van de camera's die de verkeerslichten aansturen. Zo kan bij conflicterend verkeer, aan dan dat verkeer nog geen groen gegeven worden als bv een bejaarde nog aan het oversteken is.
- Voor voetgangers: aandacht voor oversteekbewegingen en de looplijnen. Hierbij gaat het om het testen van technologie: beelden, data kunnen tot bijkomende acties leiden cf. meer verlichting, zebra's...
- Slimme voertuigen: deze zijn nog niet voor morgen, maar kunnen wel mee zorgen voor veiliger kruispunten. De stad Antwerpen wil in 2018 een aantal stadsvoertuigen uitrusten met ISA. Dit is tevens belangrijk in combinatie met de verdere uitrol van de zone 30 tegen eind 2018 (zal met borden aangegeven worden). ISA kan helpen om de snelheidsbeperking mee te respecteren.

- Smart City en de mobiliteit van de toekomst: de fiets is hét stedelijk vervoermiddel van nu en de komende decennia. Helaas hinkt de markt achterop. Imec is een belangrijke partner voor het aanleveren van slimme oplossingen. We mogen hierbij niet terugvallen op apps, de oplossing zit in het slimmer maken van de fiets zelf. Het Velo-systeem biedt daar kansen ook toe.
- Tot slot: we kijken niet ver genoeg vooruit en zijn te weinig bezig met systeemdenken. We denken erg oplossingsgericht, pragmatisch. Zo zijn er ook fietsen die de lucht zuiveren (Daan Roosegaarde). Dit zijn zaken waar de stad mee bezig zou moeten zijn.

## 2. Conflictvrije kruispunten: acties Agentschap Wegen en Verkeer

Stanny Van Herzele teamhoofd verkeersplanning licht de acties van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) toe.

In 2016 is Vlaanderen gestart met een Vlaams actieplan om de toenemende problemen inzake doorstroming en veiligheid op te lossen.

Wat zijn slimmere verkeerslichten?

Volgens de visie van AWV gaat het om flexibele en veilige verkeerslichten met aandacht voor kwetsbare weggebruikers.

AWV heeft een groot park aan kruispunten in beheer. Echter, de verkeerskundige werking ervan wordt niet echt opgevolgd. Deze zou maximaal afgestemd moeten zijn op de verschillende verkeersstromen. De huidige voertuigafhankelijke regelingen werken op basis van radars en lussen. Deze worden gebruikt om groenfasen te verlengen of over te slaan.

Wanneer we het over verkeersregelingen in het algemeen hebben gaat het om netwerkregelingen. De regelaar kan met verschillende kruispunten en de verkeersdeelnemers daar rekening houden. Een test bv in Antwerpen werkte niet echt. De doorstroming verbeterde niet, ook niet voor fietsers.

Wat zijn de doelstellingen van het Actieplan van 2016?

- Maximaal conflictvrije kruispunten: zo weinig mogelijk conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer
  - Als dat niet kan: deelconflicten toelaten. Wanneer is maximaal conflictvrij niet mogelijk?
    - Op bestaande kruispunten, omdat de capaciteit het niet altijd toelaat. Infrastructuuringrepen zijn dan niet mogelijk. In dat geval bekijkt men de alternatieven voor de kwetsbare weggebruikers. Mogelijkheden:
      - Linksaf begeleiden, aparte fasen in lichtenregeling (proefproject Roeselare), oranjegele knipperlichten als voetgangers en fietsers op het kruispunt zijn.
      - Vierkant groen? Dit vereist een aanpassing van het verkeersreglement. Volgend jaar hoop AWV ermee van start te gaan. In Nederland is intensiteit een belangrijke parameter.



- In Roeselare werd een kruispunt met veel ongevallen conflictvrij gemaakt met drukknoppen. De aparte fietsfase geeft een sterke reductie van het aantal slachtoffers.
- Meer detectie: er is het gevoel dat er een 'starre' regeling is. Detectie van de verkeersdeelnemers is belangrijk om beter te bepalen welke richtingen groen moeten krijgen en welke niet.
- Actualisatie verkeerslichtenregelingen
  - Gebruik van uitgebreide telgegevens
  - Uitrol: verkeersregeling aanpassen en zoveel mogelijk conflictvrij.
  - Per jaar wil men 350 kruispunten aanpassen. Er is een bijkomend budget van jaarlijks 5 miljoen euro voor slimmere verkeerslichten.
  - 180 lichtenregelingen zijn opgemaakt volgens dit actieplan.
    - De effecten zijn positief voor alle verkeersdeelnemers. Een uitzondering: lichte stijging aantal stops en verliestijd in Mechelen. Wel een belangrijk conflict weggewerkt. Keuze voor verkeersveiligheid.
- Verkeerskundig onderhoud

### 3. Nieuwe leerlijn dode hoek

De VSV ontwikkelde in samenwerking met diverse partners een nieuwe leerlijn voor de dode hoek. Helen Craps (VSV) licht toe waarom deze leerlijn tot stand kwam en wat ze inhoudt.

Vroeger lag de nadruk op het bepalen van de dode hoek. Maar waar ligt deze precies? Voor kinderen is dit vaak moeilijk te begrijpen. Op zich zijn de huidige manier van lesgeven en de ontwikkelde materialen niet slecht, maar de vraag is of ze passen bij de doelgroep.

Met de leerlijn dode hoek werden de juiste doelen gekoppeld aan de juiste doelgroepen. Algemeen komt dit neer op:

1. Ga niet op zoek naar het gevaar, maar pas het gedrag inzake de dode hoek aan.
2. O.b.v. leeftijd/doelgroepen
3. Er zijn drie belangrijke gedragingen
  - hou drie meter afstand rondom grote voertuigen
  - fietser, blijf achter de vrachtwagen
  - zien en gezien worden: ga op zoek naar het oogcontact. Indien oogcontact onmogelijk: ga dan op minstens 3 meter van de vrachtwagen verwijderd staan.

In het kader van de nieuwe leerlijn werd een poster ontwikkeld voor basis en secundair onderwijs.

## 4. Discussie

Het Forum heeft volgende **opmerkingen en vragen**:

Lodewijk De Witte opent de discussie met de vragen: hoe de situatie verbeteren, zijn we allemaal goed bezig?

- Dirk Lauwers geeft aan dat men duidelijk het probleem op de agenda heeft staan, maar welk gewicht geef je eraan? Dit moet ons zorgen baren. Het gaat niet zozeer om haalbaarheid, maar het gaat ook om wenselijkheid. We mogen nooit het argument gebruiken dat wat haalbaar is in Amsterdam, niet haalbaar is bij ons. Het gaat immers om beleidskeuzes. Zo waren er 50 jaar geleden meer fietsers in Antwerpen dan in Kopenhagen. AWV lijkt duidelijk op de rem te staan met 'maximaal', 'als het niet mogelijk is'. Welke prioriteit geef je er aan? Neem je de huidige verkeersintensiteiten als toekomstbeeld of hou je rekening met een modal shift? Op een aantal kruispunt moet je durven met minder autoverkeer rekenen. Bijvoorbeeld: knip leien: de verkeerslichten daarbuiten regelen de dosering. Wil men de prijs betalen? Wat beschouw je als aanvaardbare collateral damage voor de doorstroming?
- Lodewijk De Witte noemt twee discussies in Leuven, een tunnel voor fietsers, een tunnel onder de ring zou te duur zijn. Hij geeft aan dat het inderdaad om keuzes gaat en niet enkel om technische oplossingen. Belangrijk is ook om te kijken naar 'we willen de stromen anders'. Verder wordt de problematiek te weinig doelgericht bekeken. AWV is soms te veel ingenieur en te weinig beleidsmatig bezig. Het is belangrijk om techniek aan te wenden in de context van de gedragswetenschappen.
- Waarom werd in Mechelen wel prioriteit gegeven aan verkeersveiligheid en waarom op de andere kruispunten niet? De andere kruispunten waren al conflictvrij.
- De fiets is de toekomst van het verkeer in de stad, maar nog niet helemaal doorgedacht? De modal shift is een randvoorwaarde geworden. We zijn ervan doordrongen. Keuze voor meer verkeersveiligheid gaat echter vaak ten koste van de doorstroming van de fietser en het openbaar vervoer. In een stedelijke context staan bussen vaak mee in de wachtrij, waardoor het openbaar vervoer vaak de dupe is. Kruispunten blokkeren vaak het volgende kruispunt. Bijten we eerste 5 jaar door de bittere appel tot er minder autoverkeer is?
- Hoe de wachtrij zo kort mogelijk houden? We moeten het autoverkeer minder gastvrij ontvangen. Zonder die politieke keuze kom je er niet uit.
- Minder auto's betekent ook minder parkeren. Parkeergeleiding druist daar tegen in. Het is belangrijk om nieuwe technologieën in te zetten in de richting die je wilt.
- Veiliger en vlotter = belangrijk voor fietser. Dit zal het fietsgebruik doen toenemen en oplossing bieden. 10% van de tijd moet een fietser stoppen, dit betekent ook 10% meer energieverbruik. Niet enkel verliestijd moet je dus in rekening brengen voor de fietser.

- We kunnen zoeken naar oplossingen om de dode hoek te vermijden. Stel dat er geen dodehoekongevallen meer gebeuren, zijn de problemen dan opgelost? Zwaar verkeer veroorzaakt meer dan verkeersonveiligheid, er is bv ook de blootstelling van kinderen aan pollutie. Pollutie zorgt voor een groter effect op de volksgezondheid dan verkeersonveiligheid.

**Op basis van de discussie kan het volgende worden besloten:**

- Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid onderschrijft het belang van conflictvrije regelingen voor meer veiligheid en vlotte doorstroming van voetgangers en fietsers, en vraagt om dit thema hoger op de agenda te plaatsen. Dat het op het forum ter sprake kwam, is een goede zaak.

### 3. Vooruitblik

Gezien de tijd krap is, beperkt Werner De Dobbeleer (VSV) zich tot een vooruitblik.

#### 1. Campagne sociaal en preventief verkeersgedrag

Hierbij zijn er twee grote groepen te onderscheiden:

- Het niet naleven van de volgfstand tussen voertuigen op de autosnelweg.
  - Mensen geven aan dat dit gevaarlijk is.
  - Vraag vanuit het Forum: wordt de medewerking van politie verwacht? Politie heeft geen technologische middelen om dit te controleren, de wetgeving is onduidelijk ('voldoende veiligheidsafstand'). Minder dan 1 seconde volgfstand wordt beschouwd als bumperkleven. Sensibilisering kan ook op zich staan.
- Binnen de bebouwde kom: onvoldoende zijdelingse afstand houden ten opzichte van fietsers bij het inhalen door gemotoriseerd verkeer enerzijds en de fietser die onvoorspelbaar gedrag vertoont anderzijds.

#### 2. Campagne snelheid

Basis van deze campagne:

- Eerste outline: boodschap om de maximumsnelheid niet te overschrijden en aan te passen aan de omstandigheden wanneer nodig.
- Overtredingen in zone 30: draagvlak vergroten om de maximumsnelheid hier na te leven.

Voor deze campagne ook zullen er ook acties op het lokale niveau zijn.

#### 3. Kalender

In de zomerperiode komen er verdere campagnes rond slaperigheid aan het stuur en rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen.

Vraag vanuit het Forum: op welke basis worden de thema's gekozen? Op basis van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. De thema's komen ook geregeld terug omwille van het herhalings-effect.

## 4. Varia

- Aankondigingen
  - Vlaams Congres Verkeersveiligheid
    - 6 maart 2018
  - Fietscongres 5 juni 2018
    - Call for abstracts t.e.m. 15 december 2017

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering : vrijdag 20 april 2018 (10.00 uur – 12.00 uur)

Locatie : ELLIPSGEBOUW, Koning Albert II-laan 35 te 1030 Brussel