

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

22 SEPTEMBER 2017

Aanwezig: Lodewijk De Witte (voorzitter), Vanessa Albrecht, Erik Asselman, Wim Billet, Steffen Briers, Eric Caelen, Kirsten De Mulder, Luc Henau, Stijn Huysveld, Eddy Klynen, Marc Nuytemans, Nina Nuyttens, Gerry Peeters, Geert Popelier, Greta Remy, Stijn Vancuyck, Ivo Van Aken, Katrijn Van Beek, Grégory Vandenbulcke, Marleen Van der Velden, Sabine Van Lancker, Ignace Van Overbeke, Miguel Vertriest, An Volckaert.

Verontschuldigd: Bert Belliën, Hans Bonnarens, Eef Delhay, Kris Brijs, Werner De Dobbeleer, Paul Duré, Stef Leroy, Sophie Lodewyckx, Koen Van Wonterghem, Fons Uyttenhove, Koen Van Wonterghem, Wouter Van den Berghe, Peter Wiels, Herman Willemse.

AGENDA

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Lodewijk de Witte (voorzitter VFV)

2. Fietsveiligheid bij kinderen en adolescenten

Bas de Geus (Senior Researcher VUB)

3. Schoolstraten

- **Hoe vullen lokale overheden de 'schoolstraat' in?**

Sabine Van Lancker (Consulent Mobiliteitsbedrijf Gent)

- **Schoolstraten: wetsvoorstel tot opname in de wegcode**

Erik Caelen (adviseur VSGB)

4. Safe2work

Ivo Van Aken (Projectverantwoordelijke VSV)

5. Varia:

- Charter Werftransport
- Aankondigingen
 1. Dag van de Mobiliteitsprofessional 17/10/2017
 2. Vlaams Congres Verkeersveiligheid 6/03/2018
 3. Aankondiging Fietsgemeente/Fietsstad 5/06/2018
- Volgende vergaderingen
 - 5 december (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. Fietsveiligheid bij kinderen en adolescenten

Bas de Geus (Senior Researcher VUB) licht de resultaten toe van een aantal onderzoeken over fietsgebruik en perceptie van verkeersveiligheid bij kinderen, jongeren en hun ouders.

Toelichting

22% van de ouders vindt dat hun 13 – 18 jarige zoon of dochter niet alleen naar school mag fietsen. Belangrijk is het begrip ‘exposure’, waarbij het gaat over de hoeveelheid fietsen. Vaak spreekt men over het aantal ongevallen per jaar. Bijvoorbeeld in de vergelijking van het aantal slachtoffers voor of na de herinrichting van een kruispunt naar een rotonde. Bij de evolutie houdt men geen rekening met het feit dat de herinrichting meer fietsers aantrekt en dus het risico per gereden kilometers, ondanks een mogelijke stijging van het aantal fietsongevallen, afneemt. In Vlaanderen zijn er bijna geen studies over de link met exposure.

Uit onderzoek ‘Bicycle Crashes in Adolescents’ bij adolescenten en hun fietsongevallen en de vraag wat de jongeren (15 – 18 jaar) zelf vinden van het risico bleek het volgende:

- Ongevallen vinden meestal plaats op een rechte lijn, in zones 50 km/u. Een ongeval fiets-gemotoriseerd verkeer in een zone waar 50 km/u gereden mag worden, kan desastreuze gevolgen hebben.
- Hoe erger het ongeval, hoe vaker politie betrokken werd.
- Meer dan de helft van de ongevallen is te wijten aan beperkte concentratie door de fietser (valpartij) en fietsers die niet gezien worden door een derde partij (vnl. autobestuurders).
- Meer ongevallen worden geregistreerd door verzekeringsmaatschappijen dan door politie. De verzekeringsmaatschappijen kunnen bijgevolg een deel van de onderregistratie van fietsongevallen oplossen.

In het onderzoek ‘Bicycle Exposure in Adolescents’ bij adolescenten (15 – 18 jaar) in 8 scholen maakte men een onderscheid tussen kinderen die dagelijks naar school fietsten en zij die slechts enkele dagen per week met de fiets naar school gingen. Bevindingen uit dit onderzoek zijn:

- Kinderen die elke dag fietsen, leggen 4.4 km af (mediaan) terwijl kinderen die slechts enkele dagen per week fietsen 7.1 km afleggen (mediaan). Een korte woon-schoolafstand bevordert bijgevolg het fietsgebruik.
- Bijna 22% van de fietskilometers worden afgelegd op een traject met hoge verkeersintensiteit, meer dan 64% bij een snelheidsregime van 50 km/u en meer dan 66% van de afgelegde kilometers was geen fietspad aanwezig.
- 1% daling van de verkeersintensiteit geeft 1% meer dagelijkse fietsers

- 1% lagere gereden snelheid geeft 1% meer dagelijkse fietsers

Aan de hand van 'Bike-along interviews en gemanipuleerde foto's' werden ouders bevraagd naar hun perceptie van verkeersveiligheid om de factoren die het fietsgebruik mee bepalen van 10-12 jarigen in kaart te brengen. Conclusies hierbij waren:

- Afgescheiden fietspaden, zelfs op 30 km/u wegen zijn belangrijk voor ouders.
- Ook belangrijk zijn lage intensiteiten en lage gereden snelheden.
- Geen onderscheid tussen stedelijke en landelijke omgeving.

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

- Samengevat komt het er dus op neer dat afgescheiden fietspaden, lage verkeersintensiteiten en lage gereden snelheden bepalen of kinderen en jongeren fietsen.
- Kan de presentatie bezorgd worden?
 - o Ja, echter, er mag nog niet over gecommuniceerd worden.
- Is er verschil opgemerkt tussen kinderen op basis van leeftijd?
 - o Met de adolescenten is minder contact geweest dan met de jongere kinderen.
- Is er een verschil tussen 12 – 18 jarigen die als kind veel gefietst hebben en zij die als kind weinig gefietst hebben?
 - o Onderzoeker Dorien Simons (UGent) merkte een gedragsverandering in functie van leeftijdscategorieën en wat het transportmiddel betreft. Naarmate kinderen ouder worden, wordt de afstand die kinderen alleen afleggen groter. De impact die ouders op kinderen hebben neemt af wanneer kinderen ouder worden. Problematisch is dat bij kinderen die ouder worden (12 – 18 jaar), de fysieke activiteit afneemt. In een stedelijke context wordt de fiets hierdoor vervangen door het openbaar vervoer omdat sociaal contact hierdoor makkelijker is. Dit geeft een daling van het fietsgebruik en de zin om later opnieuw te gaan fietsen neemt af.
- Bestaat er onderzoek naar andere factoren dan omgevingsfactoren die bepalen of ouders het veilig vinden om hun kinderen alleen naar school te laten fietsen? Vb. angst dat het kind ontvoerd zou worden?
 - o Dit werd nog nooit in onderzoek mee opgenomen. De ondervragingen gebeuren aan de hand van verkeersgerelateerde vragen. Een mogelijke oplossing zou zijn 'buddy-cycling' of 'fietspoolen'.
- Willen mensen altijd gescheiden fietspaden? Is het wenselijk om overal gescheiden fietspaden aan te leggen?
 - o Bij het aanleggen van infrastructuur is het belangrijk om prioriteiten te stellen. 50 km/u-wegen genieten daarom de voorkeur boven 30 km/u wegen om ze van gescheiden fietspaden te voorzien.
 - o Voor ouders is in de perceptie van verkeersveiligheid het onderbord 30 km/u van ondergeschikt belang t.o.v. afgescheiden fietspaden.

- Welke is de bereidheid van jonge fietsers om om te rijden voor een minder snelle, maar wel veiligere route?
 - o Uit het Ping-project (Brussel) blijkt dat mensen (onderzoek bij volwassenen) vaak de snelste weg nemen, ook al is deze gevaarlijker. Mogelijke oorzaken hiervoor zijn: gewoontegedrag, haast, comfort... Belangrijk is bijgevolg dat prioritair ingezet wordt op veilige, comfortabele snelle routes.

3. Schoolstraten

Hoe vullen lokale overheden de 'schoolstraat' in?

Sabine Van Lancker (Consulent Mobiliteitsbedrijf Gent) licht de aanpak toe van de schoolstraten in Kortrijk.

Toelichting

Bij de schoolstraten gaat het om een tijdelijk verbod voor 'inrijdend gemotoriseerd verkeer'. Een belangrijke motivatie om van start te gaan met het project schoolstraten was het feit dat door de drukte in de schoolomgeving, de ambulance niet door kon in noodgevallen. In Gent zijn er momenteel 7 schoolstraten. Het eerste proefproject liep in 2012 - 2013, met een proefperiode van 14 weken.

Algemene knelpunten zijn:

- Moeilijk om voldoende gemachtigd opzichters te vinden. In geval van doorlopende straten: aan beide kanten de straat afzetten betekent dat je twee mensen moet vinden.
- Agressie t.o.v. gemachtigd opzichters.
- Gebrek aan kennis bij de burger over schoolstraten.
- Ontbreken van een wettelijk kader.

Dit leidde tot het actieplan schoolstraten dat bestaat uit acties om de scholen beter te ondersteunen. Gent organiseerde op 13 december in 2016 tevens een netwerkmoment met gemeenten met een of meerdere schoolstraten. Hieruit bleek dat: het project schoolstraat staat of valt met de inzet van vrijwilligers en het engagement van de school, er verschillende invullingen zijn (nadarhekken, bloembakken, octopuspalen, dynamische lichtgevende borden, gemachtigd opzichters...), er een wens is voor een wetgevend kader en het belang om dergelijke bijeenkomsten te organiseren.

Het idee van de schoolstraten komt van Bolzano (Italië). In Bolzano werd het opgestart in 1989 met burgemeestersbesluit.

Doelen van de schoolstraten zijn:

- Verhogen zelfstandigheid van kinderen
- Veiligheid van kinderen verhogen

- Responsabilisering van de omgeving

In Bolzano organiseert de mobiliteitsdienst samen met de politie de schoolstraten. Daar zorgt een pool van senioren voor de uitvoering en worden hiervoor door de stad betaald. Er wordt samengewerkt met een derde partij, een sociale organisatie voor de rekrutering en organisatie. In Bolzano zijn de schoolstraten tevens opgenomen in de wegcode. De vraag vanuit Gent is om de schoolstraten ook bij ons te laten opnemen in de wegcode.

Schoolstraten: wetsvoorstel tot opname in de wegcode

Op 17 november 2016 diende Daphné Dumery (N-VA) een wetsvoorstel in betreffende de invoering van de schoolstraat. Erik Caelen licht het wetsvoorstel en de opmerkingen hierbij toe.

Toelichting

Het wetsvoorstel is eigenlijk een copy paste van de speelstraten.

Gevolgen indien het wetsvoorstel goedgekeurd wordt en geen rekening gehouden wordt met artikel 42:

- De voetgangers moeten de trottoirs, de verkeersborden D9 of D10, de verhoogde of gelijkgrondse bermen niet meer volgen.
- De voetgangers moeten de rijbaan niet meer haaks op haar aslijn oversteken.
- Voetgangers zijn niet verplicht om het zebrapad te volgen.
- Voetgangers moeten geen rekening houden met de tweekleurige verkeerslichten voor voetgangers.
- Zij mogen wel gebruik maken van een zebrapad waarover een tramspoor of een eigen trambedding loopt wanneer een tram nadert.

Volgend artikel toegevoegd: 22 decies.

- 2^{de} lid:

Alleen bestuurders van motorvoertuigen, die in de straat wonen of van wie de garage in die straat gelegen is, alsook prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37 wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, alsook voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder, hebben toegang tot de schoolstraat.

- 3^{de} en laatste lid:

Bestuurders die in de schoolstraat rijden, doen dit stapvoets; ze laten de doorgang vrij voor de voetgangers en fietsers, verlenen hen voorrang en stoppen er zo nodig voor. De bestuurders van gemotoriseerde voertuigen brengen de voetgangers en fietsers niet in gevaar en hinderen hen niet. De bestuurders van fietsen rijden stapvoets.

Uit een rondvraag bij gemeenten blijkt:

- Geen unanimititeit m.b.t. toelaten of niet van bewoners (maar meeste gemeenten zijn geen voorstander om bewoners toe te laten)
- Sommige schoolstraten worden afgesloten met een vaste inrichting (vb. slagboom)
- Bord C3 wordt ook op een vaste steun geplaatst
- Uitreiken van vergunningen is een administratieve last. Bovendien is het niet duidelijk wie een vergunning kan krijgen.
- Het toelaten dat voetgangers (tijdelijk) gebruik mogen maken van de rijbaan is niet duidelijk voor kinderen en geeft een verkeerd signaal
- Wat met personen met een handicap, openbaar vervoer en taxi's?

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

- Is er geen andere oplossing dan een wettelijke regeling? Of beter een lokale regeling? Gemeenterecht heeft immers evenveel zeggenschap.
- Mogelijk beter op een klein wettelijk kader te voorzien voor de naam schoolstraat. Schoolstraat mag niet als onderbord staan. Best C3-bord: niemand mag er door.
- Invulling moet plaatsgebonden blijven.
- Opletten om de bevoegdheid van de gemachtigd opzichter uit te breiden.
- Ok voor een verankering van een definitie, maar best geen gedragsregels aan koppelen.
- Speelstraat heeft andere finaliteit dan de schoolstraat.
- Als de schoolstraat bewegen van ouders en kinderen stimuleert en een gedragswijziging tot stand kan brengen, is dat zeer goed.
- Wat met de impact op de omgeving? Parkeren en overlast in de omliggende straten vermijden.

Op basis van de discussie kan volgende worden besloten:

- Het forum onderschrijft het nut van de schoolstraat om kinderen en hun ouders voor het stimuleren van beweging en een toename van voetgangers en fietsers in de schoolomgeving.
- Het forum is van mening dat een opname van de schoolstraten in het gemeenterecht en dus een lokale regeling voldoende kan zijn. De gemeente kan tijdelijke maatregelen nemen.
- Indien toch een wettelijk kader voorzien wordt, dan best beperkt tot een definitie, zonder een koppeling aan gedragsregels.
- Tot slot dient naast de nabije schoolomgeving ook gekeken te worden naar mogelijke overlast in de omliggende straten.

4. Safe2work

Ivo Van Aken licht het nieuwe VSV-aanbod verkeersveiligheid bij bedrijven toe.

Toelichting

10% van alle arbeidsongevallen zijn verkeersongevallen. Echter, meer dan 40% van de dodelijke arbeidsongevallen zijn verkeersongevallen. Veiligheidsbeleid in bedrijven beperkt zich veelal tot de werkvloer. Echter, ook wanneer werknemers zich verplaatsen naar of voor het werk, kunnen bedrijven inspanningen leveren om de risico's te beperken. Onder de naam Safe2work lanceert de VSV een ruim aanbod van opleiding en sensibilisering voor bedrijven. De VSV werkt hiervoor met verschillende partners samen.

Actueel voor werkgevers vindt op 17 november de Safe2work-netwerkmeeting plaats in het nieuwe Havenbedrijf.

Meer info via www.safe2work.be.

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

- De maatschappelijke kost van een dode zou volgens de OECD 2,3 miljoen euro zijn i.p.v. 1 miljoen euro.

5. Varia

Enkele data om te noteren

- Dag van de Mobiliteitsprofessional op 17 oktober in Kortrijk
- Vlaams Congres Verkeersveiligheid op 6 maart 2018 in Gent
 - o Call for abstracts geopend: <https://2018.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/call-abstracts>
- Kandidaatstelling Fietsgemeente/Fietsstad 2018 vanaf oktober
 - o Meer info: <https://www.fietsgemeentestad.be/>
- Fietscongres op 5 juni 2018

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering

- Dinsdag 5 december 2017 (10.00 – 12.00 uur)

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