



Verslag vergadering Verkeersadviesraad

Datum: dinsdag 3 december 2019

Aanwezig: stemgerechtigd

- Katty Van der Borght
- Lowie Emmerechts
- Rose Sablon
- Willy Price
- Wim Raeymaekers
- Pascale Bauthier
- Frieda Verdoodt
- Frank Buyens
- Wilfried De Koster

Aanwezig: niet-stemgerechtigd

- William Engels
- Eric Thomas
- Johan Deleu
- Peter De Smedt
- Mia Van der Straeten

Verontschuldigd

- Chris Ringoot
- Pierre Vanderborght
- Jeroen Eenens
- Fred Scrayen
- Koen Hellinckx

Agenda

- Samenstelling VAR
- Doortstraat - aanpassing parkeerregime

- Vervoersregio Vlaamse Rand - advies ivm Vervoer op Maat
- Fietsstraten
- Schoolomgevingen - stand van zaken
- Charter OVK
- Leirekensroute - tunnel N47
- Luikerweg - verkeersborden
- Stationsstraat - fietsers
- Eeksken - wegversmalling
- Processiestraat - parkeerprobleem
- Parking Borchtsite - bussen
- Strategische nota provincie Vlaams-Brabant

Agendapunt 1: Samenstelling VAR

Aanstelling Voorzitter, Ondervoorzitter en Secretaris VAR

Overeenkomstig het nieuwe reglement op de gemeentelijke adviesraden

(<https://www.opwijk.be/algemeen-reglement-gemeentelijke-adviesraden>) moet er een nieuwe voorzitter, ondervoorzitter en secretaris worden aangeduid.

Bij consensus worden aangeduid:

- Wilfried De Koster als voorzitter
- Frank Buyens als ondervoorzitter
- Wim Raeymaekers als secretaris

Mia Van der Straeten blijft de contactpersoon van de VAR.

Mia herhaalt de oproep voor kandidaatstelling voor de GECORO. Frank, Wilfried en Willy zijn al kandidaat vanuit een andere geleding, Wim zal zich kandidaat stellen als vertegenwoordiger van de VAR.

Mia deelt mee dat er op het advies meerjarenplan 2020-2025 een antwoord zal geformuleerd worden vanuit het College Burgemeester en Schepenen naar de individuele raden.

Agendapunt 2: Doortstraat - aanpassing parkeerregime

Mia deelt een overzichtsfoto van de situatie uit.

Op vraag van een bewoner met een handicap om te kunnen beschikken over een aangepaste parkeerplaats, wenst de gemeente over te gaan tot het aanpassen van het parkeerregime in de Doortstraat. In de Doortstraat tussen ongeveer Specht en Meerweg wordt, gelet op de beperkte breedte van de weg aldaar, het beurtelings parkeren afgeschaft en wordt het permanent parkeren langs de kant met de pare huisnummers ingevoerd. Uiteraard wordt er langs die kant ook 1 parkeerplaats voorzien voor personen met een handicap. Net langs de pare kant zijn ook de meeste parkeermogelijkheden: 15 plaatsen in die zone (tegenover 8 aan de onpare kant). In de Doorstraat in de richting van de spoorweg wordt ter hoogte van huisnummer 21 ook nog een parkeerplaats voorzien voor personen met een

handicap. Tot slot wordt tevens voorzien in het parkeren op de verhoogde berm ter hoogte van de gemeentelijke loods.

Op dinsdag 26 november 2019 om 19u00 werd in GACII voor de buurtbewoners hierover een informatievergadering georganiseerd. Schepen Johan Deleu deelt mee dat finaal iedereen zich kon vinden in het voorstel. De bewoners zullen ook nog een brief krijgen zodra de beslissing genomen is. De Schepen geeft ook nog mee dat het de bedoeling is om deze opstelling een aantal maanden in de praktijk te testen. Naderhand zal die dan geëvalueerd worden met de buurtbewoners en kan er nog bijgestuurd worden, zo nodig.

Vanuit de vergadering wordt opgemerkt dat de pare kant ook de kant met de straatverlichting is en dat dit dus goed uitkomt. Tevens wordt verduidelijkt dat deze parkeerplaatsen niet persoonsgebonden zijn. Iedereen die aan de voorwaarden voldoet om op een parkeerplaats voor personen met een handicap te mogen parkeren, mag gebruik maken van de voorziene parkeerplaatsen. Indien deze parkeerplaatsen in de toekomst niet meer nodig zijn (verhuis, overlijden,...), kunnen deze parkeerplaatsen ook terug verdwijnen.

De VAR kan instemmen met dit voorstel. Zie ook bijlage 1

Agendapunt 3: Vervoersregio Vlaamse Rand - advies ivm Vervoer op Maat

De gemeente Opwijk moet op de vergadering van 13 december 2019 van de vervoerregio Vlaamse Rand antwoord geven op drie vragen in verband met vervoer op maat. Op voorstel van enkele suggesties van Mia vult de vergadering verder aan, wat volgende antwoorden als resultaat oplevert:

(1) Welke initiatieven bestaan er reeds?

- De laadpalen voor elektrische auto's (HTH, parking borchtsite en parking Kersenpit)
- De pendelparking aan het station
- Particulier autodelen van Opwijk 2040
- Fietsersbond afdeling Opwijk die mensen begeleidt op het terrein om het woon-werkverkeer richting Brussel met de fiets te doen

(2) Welke locaties komen in aanmerking als mobipunt?

- Het treinstation waar een fietsenstalling is, busstation, autoparking,...

Andere locaties worden geopperd, maar hebben onvoldoende potentieel.

(3) Wat zijn gewenste verbindingen vanuit Opwijk

- Verbindingen naar ziekenhuizen: Aalst, Dendermonde, Jette, Asse
- Verbinding naar Mollem (industriepark)
- Verbinding tussen de verschillende woonkernen en de dienstencentra (gemeentehuis, woonzorgcentra,...)
- Verbindingen naar sportcentra, bijvoorbeeld zwembad
- Verbinding OMA-route en Leirekensroute

Agendapunt 4: Fietsstraten

Een lid stelt vast dat het principe van de fietsstraten (max. 30 km/u, auto's mogen fietsers nooit voorbij steken,...) onvoldoende gekend is bij vele weggebruikers. Een fietsstraat heeft enkel zin als iedereen weet hoe hij zich moet gedragen. Als de gemeente een verkeerssituatie wijzigt door nieuwe borden of nieuwe regels in te voeren, dan zou er voldoende moeten gesensibiliseerd worden. Niet alleen via publicaties (Opwijk Info, Opwijk's Leven,...), maar ook via bijvoorbeeld spandoek ter plaatse.

De VAR onderschrijft dat er nood is aan meer sensibilisering en dat regelmatig herhalen noodzakelijk zal zijn.

De schepen wijst op het feit dat vaak een hele tijd van gewenning nodig is. Mia wijst op het feit dat er ter plaatse niet altijd de nodige plaats beschikbaar is om spandoek of infobord te plaatsen.

Er zal een artikel in verband met de fietsstraten opgenomen worden in Opwijk Info.

Agendapunt 5: Schoolomgevingen - stand van zaken

Lagere school De Knipoog (Mazenzele):

Het verkeersregime dat gedurende de werken aan de nieuwbouw van de school werd ingevoerd is niet meer nodig. Wel zou het stuk Kouterbaan vanaf de Gildelaan tot het Dorp worden ingericht als schoolstraat, waarbij enkel fietsers en voetgangers gebruik mogen maken van de straat. 's Morgens geldt dit van 08.00h tot 08.45h en 's avonds van 14.45h tot 16.00h. De straat wordt met een te verplaatsen hek afgesloten en bij gebrek aan secretariaat kan dit enkel tijdens de namiddagspeeltijd geplaatst worden, van daar de wat langere tijd 's avonds. Op woensdag zou het gelden van 11.40h tot 12.20h. Zie ook bijlage 2.

In de Verlorenkostbaan komt een schoolzone waar steeds 30 km/u zal gelden en die aangeduid wordt met groene streken. Er zal ook een parkeerverbod in de groene zone gelden.

De VAR kan instemmen met dit voorstel.

Als gevolg van dit punt worden er veel suggesties gedaan over een eventuele aanpassing van de verkeerscirculatie in die buurt. Momenteel dient er aan het kerkhof gedraaid te worden (omdat doorsteek via Sint-Pietersweg niet mogelijk is, staat een paaltje), wat voor problemen inzake doorstroming zorgt.

Er is een overleg ter plaatse geweest met de school, de politie en de gemeente. Hieruit zijn verschillende voorstellen geformuleerd, die verder onderzocht zullen worden. Het kerkplein zal al in een eerste fase een gedeelte ingekort worden.

Duidelijk een punt om later uitgebreider op terug te komen

Lagere school De Leertrommel (Opwijk-centrum):

Plannen voor de aanpak van deze schoolomgeving zouden voor ergens in het voorjaar zijn. Er werd een overzicht opgesteld van de maatregelen die kunnen ondernomen worden.

Lagere school De Boot (Opwijk-centrum):

Plannen niet voor op korte termijn

Agendapunt 6: Charter OVK

De vertegenwoordiger van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) vraagt of de gemeente bereid is om het charter van OVK te ondertekenen. Ook de vertegenwoordiger van het verkeersplatform stelde die vraag al.

Het charter heeft de volgende inhoud: <http://save.ovk.be/wp-content/uploads/2014/10/SAVE-charter-Steden-Gemeenten-A4-draft.pdf> Zie ook bijlage 3.

Gemeenten kunnen het charter ondertekenen met 7 doelstellingen voor een veiliger verkeer. OVK helpt hen deze doelstellingen te vertalen naar concrete actiepunten voor hun gemeente. Na een succesvolle

uitvoering van het actieplan wordt door OVK het SAVE-label uitgereikt. Ondertussen ondertekenden al 114 gemeenten het SAVE-charter en werden er al 79 labels uitgereikt.

De VAR stelt voor om iedereen de kans te geven om kennis te nemen van de inhoud van het charter en dit punt op een volgende vergadering te hernemen.

Agendapunt 7: Leirekensroute - tunnel N47

In 2015 kreeg iedereen in Opwijk een brief dat er op Leirekensroute een tunnel onder de N47 zou worden aangelegd. Kort daarna waren er blijkbaar problemen met de aanwezige nutsleidingen in de grond en werd de aanleg afgeblazen. Onduidelijk is wat momenteel de stand van zaken is en of de tunnel er ooit nog gaat komen.

De vertegenwoordiger van AMIGO stelt vast dat het oversteken van de N47 een gevaarlijk punt blijft. In een aantal gevallen is een chauffeur in de ene rijrichting soms hoffelijk is, maar in de andere rijrichting niet, wat voor gevaarlijke situaties zorgt.

Als de tunnel er niet komt of in afwachting van de tunnel stelt zich de vraag of de plaatsing van intelligente verkeerslichten geen oplossing zou kunnen bieden.

De VAR stelt voor dat de gemeente een brief schrijft naar het Agentschap Wegen en Verkeer om stand van zaken te kennen in verband met geplande tunnel en om voorstel van intelligente lichten te overwegen.

De vertegenwoordiger meldt ook nog dat daar in de buurt de afwatering op een bepaalde plaats niet helemaal in orde is waardoor ijsvorming mogelijk is op Leirekensroute. Details worden doorgegeven aan de dienst.

Agendapunt 8: Luikerweg - verkeersborden

Er worden vragen gesteld bij de aangebrachte borden: de begin- en eindborden zone-50, bebouwde kom en fietsstraat volgen kort op elkaar, maar staan wel degelijk correct. Er werd gekozen om eerder een bord te veel te plaatsen zodat weggebruikers eraan herinnerd worden dat ook buiten de bebouwde kom de maximaal toegelaten snelheid nog steeds 50km/u is omwille van de zone 50.

Vraag wordt ook gesteld of het knippen van Rodeveld meer verkeer langs de Luikerweg genereert. Op te volgen.

Agendapunt 9: Stationsstraat - fietsers

De situatie in de Stationsstraat is voor vele weggebruikers blijkbaar nog niet duidelijk, wat zelfs aanleiding geeft tot situaties waarbij autobestuurders fietsers er (foutief) op wijzen dat ze op de het rode fietspad moeten rijden in plaats van op de weg. Fietsers die richting het station rijden, moeten echter wel degelijk op de rechterkant van de weg rijden (langs de geparkeerde auto's). Het rode fietspad dient enkel voor fietsers die van het station richting centrum rijden.

Een lid van de vergadering wijst er ook op dat sommige fietsers het rondpunt in de verkeerde richting nemen.

De vertegenwoordiger van de fietsersbond wijst erop dat er heel veel auto's over het fietspad rijden, terwijl dit niet toegelaten is. Het betreft hier een officieel fietspad en geen (overrijdbare) fietssuggestiestrook. De fietsersbond zal een voorstel uitwerken hieromtrent en in een volgende vergadering hierop terugkomen.

De VAR vraagt dat de situatie nog eens uitgelegd wordt in Opwijk Info.

Tevens beveelt de VAR aan om in de Stationsstraat zelf aan de rechterkant in de richting van het station fietslogo's aan te brengen op het wegdek, zodat het zowel voor fietsers als voor andere weggebruikers duidelijk is waar er gefietst moet worden.

Agendapunt 10: Eeksken - wegversmalling

De nieuwe opstelling van de wegversmalling in het Eeksken blijft vragen op roepen. Een lid merkt op dat twee brave chauffeurs op elkaar kunnen blijven wachten...

De gemeente geeft aan de huidige opstelling er is gekomen op aangeven van de politie. Het is een proefopstelling die zal geëvalueerd worden.

Agendapunt 11: Processiestraat - parkeerproblemen

De Processiestraat is een éénrichtingsstraat. Er kan maar aan één kant geparkeerd worden. Heel wat bijkomend verkeer ook van de muziek- en tekenacademie. Dit geeft aanleiding tot parkeerproblemen. Tijdens de infoavond over het nieuwe parkeerbeleid in het centrum wezen de bewoners van de Processiestraat ook op het feit dat wagens op het einde van de straat verplicht richting het centrum gestuurd worden. Op die manier moeten ze dan via Kloosterstraat, Gasthuisstraat of Fabriekstraat het centrum opnieuw verlaten. Dit is niet logisch. In de meeste gemeenten probeert men net zo veel mogelijk verkeer uit het centrum weg te houden.

De schepen en de vertegenwoordiger van het verkeersplatform geven aan dat de eventuele verhuizing van de MAI naar VKO een oplossing kan bieden. Wordt vervolgd.

Agendapunt 12: Parking Borchtsite - bussen

Bussen die de parking van de Borchtsite moeten verlaten, moeten dit via de Kattestraat en Gasthuisstraat doen. In de praktijk kunnen de bussen die bocht niet nemen wegens een aantal verkeersborden die op de hoek van de uitrit staan. Bussen rijden dan tegen de verkeersrichting in via de Singel. De grond naast de in/uitrit is bouwgrond, zodat de paaltjes niet verder op het perceel kunnen worden geplaatst. Dit probleem stelt zich vooral bij schoolvoorstellingen in het HTH.

De oplossing zou kunnen zijn om op de momenten van schoolvoorstellingen de bussen langs de achterkant van de parking te laten wegrijden. Af te spreken met HTH.

Een lid van de vergadering werpt op of het niet mogelijk zou zijn om de bestaande parking tijdig aan te kondigen zodat ook mensen die van verder komen, weten dat ze daar terecht kunnen. Eventueel door te werken met een parkeerroute.

Een ander lid van de vergadering wijst op de problematiek van hangjongeren en eventuele beschadigingen (van fietsen). De vraag stelt zich of er gebruik gemaakt kan worden van camera's en ingezet worden op meer controle.

Agendapunt 13: Strategische nota provincie Vlaams-Brabant

De vertegenwoordiger van AMIGO wijst op het bestaan van het Strategisch Overleg van de provincie Vlaams-Brabant. Dit Strategisch Overleg bestaat uit onder meer afgevaardigden van de gemeenten, de politiezones, het parket, de transportsector, Vias, het VSV, de provinciale diensten,... Dit overleg heeft een Strategische nota uitgewerkt inzake verkeersveiligheid. Het zou interessant kunnen zijn om deze nota te onderzoeken en na te gaan of de gemeente deze nota mee kan onderschrijven. Zie bijlage 4.

De nota zal worden overgemaakt.

Gelet op het gevorderde uur worden de agendapunten van de Fietsersbond Opwijk verschoven naar de volgende vergadering.

Verslag: Wim Raeymaekers

Datum volgende vergadering: maandag 27 januari 2020

De Voorzitter,

De Secretaris,

Wilfried De Koster

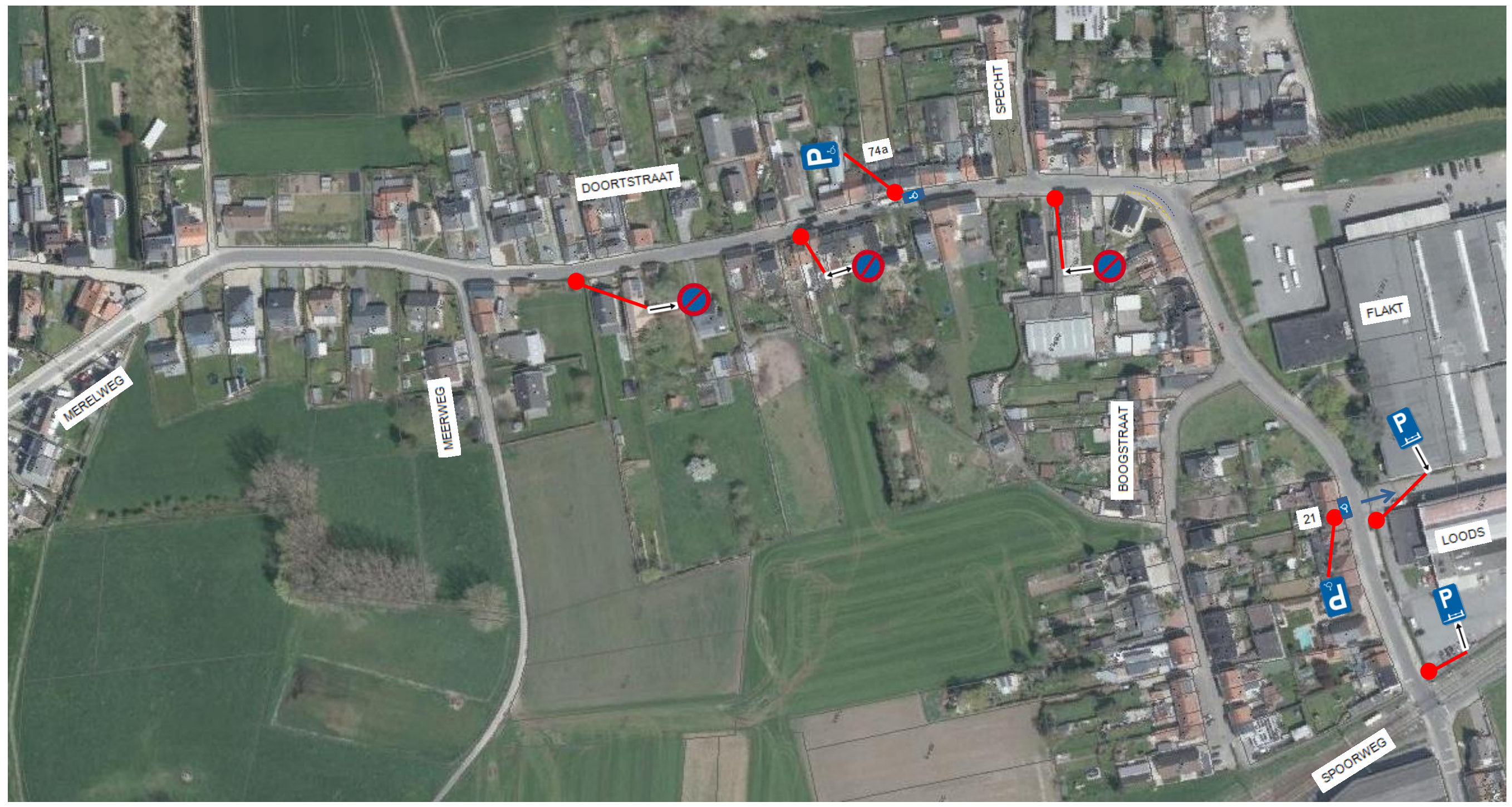
Wim Raeymaekers

Bijlagen

- Bijlage 1: Aanpassing parkeerregime Doortstraat
- Bijlage 2: Schoolstraat Kouterbaan
- Bijlage 3: Charter van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK)
- Bijlage 4: Strategische Nota Verkeersveiligheid Provincie Vlaams-Brabant

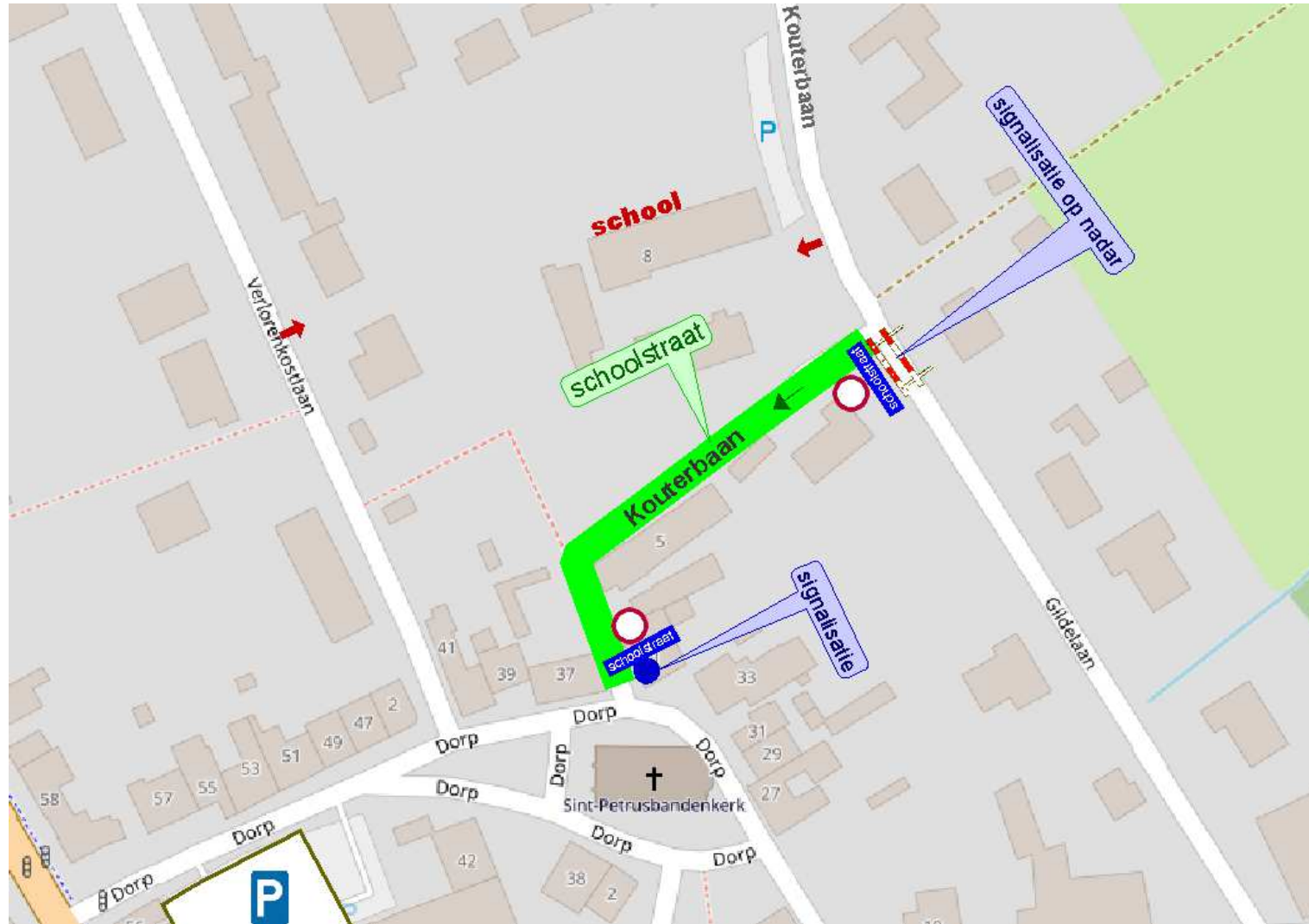


DOORTSTRAAT – aanpassing parkeerregime
afschaffing beurtelings parkeren, parkeren op zijberm, parkeerplaatsen minder valide,





KOUTERBAAN - invoering schoolstraat





SAVE

SAMEN ACTIEF VOOR EEN VEILIG VERKEER

Elk kind dat in het verkeer omkomt, is er een te veel.

OVK wenst daarom alle steden en gemeenten aan te sporen permanent aan een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te werken, in het bijzonder op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen, opdat er geen (jonge) verkeersslachtoffers zouden vallen.

De gemeente kan een actieve rol spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid. Door de ondertekening van dit SAVE-charter Steden & Gemeenten gaat de gemeente het engagement voor meer verkeersveiligheid aan!



Wij verklaren dat onze stad/gemeente bereid is een globaal en gecoördineerd beleid te ontwikkelen om alle weggebruikers, en in het bijzonder kinderen en jongeren, beter te beschermen. Daarvoor zal onze stad/gemeente een actieplan uitwerken dat aansluit op één of meerdere van volgende doelstellingen:

1. De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse.

- ✗ Nieuwe infrastructuurprojecten analyseren aan de hand van een verkeersveiligheidsaudit.
- ✗ Gevaarlijke punten voor zwakke weggebruikers in kaart brengen.
- ✗ Deze gevaarlijke punten systematisch aanpakken.

2. De implementatie van het STOP-principe.

- ✗ Bij alle infrastructuurwerken.
- ✗ Bij elke mobiliteitsbeslissing.
- ✗ In het beleid van de gemeente.

3. De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.

- ✗ Plaatsen waar kinderen en jongeren vertoeven systematisch veiliger maken.
- ✗ Deze plaatsen moeten jongeren autonoom en veilig kunnen bereiken.
- ✗ Verkeersveiligheid verkiezen boven verkeersdoorstroming en parkeren.

4. Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.

- ✗ Subjectieve en objectieve pakkans opdrijven door meer controles.
- ✗ Permanent communiceren over het waarom van deze acties.
- ✗ De strijd aangaan met weekendongevallen.

5. De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar de beleidsverantwoordelijken.

- ✗ Het STOP-principe toepassen op alle dienstverplaatsingen.
- ✗ De gemeentediensten moeten voor alle bewoners bereikbaar zijn volgens het STOP-principe.
- ✗ Het gebruik van duurzame en veilige vervoermiddelen voor woon-werkverkeer stimuleren.

6. Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren.

- ✗ Meewerken aan bestaande én ontwikkelen van nieuwe preventiecampagnes.
- ✗ Organiseren van een verkeersveiligheidsdag.
- ✗ Een actief communicatiebeleid voeren.

7. De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.

- ✗ Proactief hulpaanbod aan verkeersslachtoffers en naasten.
- ✗ Via nauwe samenwerking de afstemming tussen dienstverleners verbeteren.
- ✗ De gids "Als het verkeer je raakt. Praktische gids na een verkeersongeval" ter beschikking stellen.

De Gemeente

Lokale Politie

OVK

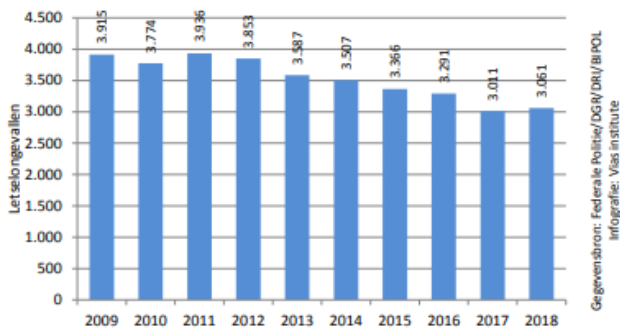
..... /..... /.....

Strategische nota verkeersveiligheid 2020 - 2025

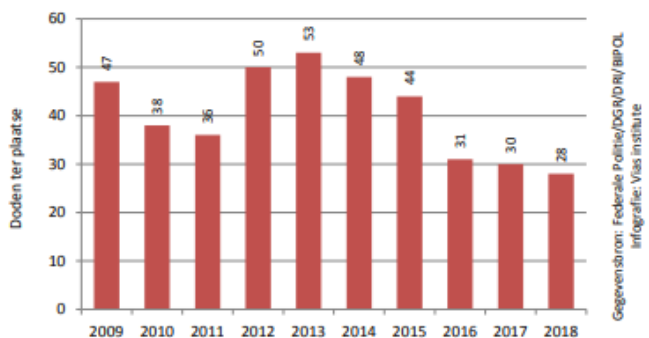
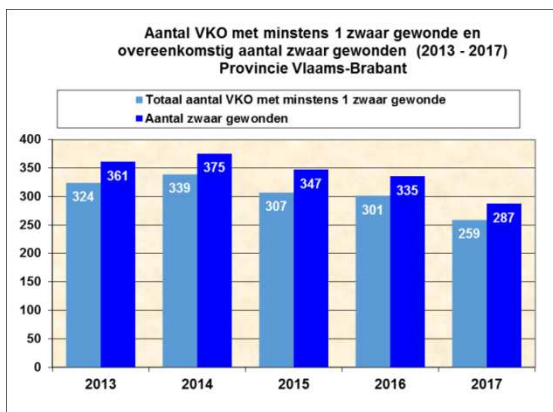
Verkeersveiligheid is een thema dat iedereen aanbelangt. We begeven ons dagelijks met steeds meer mensen in het verkeer. Mobiliteit betekent voor velen van ons vrijheid en we beschikken over tal van mogelijkheden om ons te verplaatsen. De schaduwzijde van de toegenomen verkeersdruk is, dat ze het gevoel van leefbaarheid op het lokale niveau steeds meer aantast. Uit de meest recent afgenomen veiligheidsmonitor blijken onaangepaste snelheid in het verkeer en hinderlijk parkeren tot de meest voorkomende buurtproblemen te behoren in nagenoeg alle Vlaams-Brabantse politiezones. Het verkeer lijkt mensen in de eigen buurt veel meer bezig te houden dan criminaliteitsfenomenen wanneer het gaat over veiligheid en leefbaarheid.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan (2016) spoort ons allen aan in te zetten op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Tegen 2050 streven we naar 0 verkeersdoden. In 2020 staat het objectief op maximaal 200 doden, in 2030 op nog 133. Het aantal letselongevallen moet in 2030 met 50% gedaald zijn tegenover 2010 (29.120). Hierbij moet gestreefd worden naar maximaal 1500 zwaargewonden tegen 2020, maximaal 1000 tegen 2030.

Vertalen we deze doelstellingen naar Vlaams-Brabant, dan willen we bereiken dat in 2025 nog maximaal 25 verkeersdoden en 263 zwaargewonden worden geteld (15% van het beoogde aantal in Vlaanderen).



Daar zijn we nog niet. Na een gestage vermindering van het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2010, zette een stagnatie in tussen 2011 en 2015. Sinds 2016 is opnieuw een gevoelig dalende lijn vaststelbaar (-24% op twee jaar tijd). Deze daling is ook vast te stellen in Vlaams-Brabant. Uit de ongevals cijfers voor onze provincie blijkt dat er in de afgelopen jaren steeds minder verkeersongevallen met lichamelijk letsel gebeuren.



De cijfers mogen dan wel in de goede richting evolueren, ieder verkeersslachtoffer is er één teveel. Er zijn hoe dan ook extra inspanningen vereist.

1. Aanpak van killers in het verkeer

Op inhoudelijk vlak spitst het beleid zich best toe op de gekende killers in het verkeer. Aandacht voor overdreven snelheid, het bestrijden van alcoholintoxicatie, gordeldracht (in de laatste jaren vooral toegespitst op het veilig vervoer van kinderen in de wagen) en aandacht voor zwaar vervoer blijven belangrijke pijlers in de strijd voor minder (ernstige) verkeersongevallen. Handhaving op al deze 'killers' in het verkeer blijft een cruciaal onderdeel van elk verkeersveiligheidsbeleid. De lokale politie moet tijd en capaciteit kunnen investeren in verkeershandhaving.

In de komende jaren zetten we graag 3 fenomenen specifiek in de kijker, waar we samen met u gericht aan willen werken.

1. Blijven werken aan het verminderen van snelheid

Prioriteit: Tegen 2025 moet de snelheid op de Vlaams-Brabantse wegen naar omlaag. (nog verder te specificeren!)

- **Streven naar uitbreiding (of herinrichting) van zones 30**, op termijn 30 km/u als standaard binnen bebouwde kom en daarvan enkel afwijken in bepaalde omstandigheden (bv grote verkeersassen met goede vrij liggende fietspaden en voetgangersvoorzieningen);
- **Doordacht gebruik van technologische middelen** zoals ANPR en trajectcontrole: grondige analyse en overleg met alle betrokken partners vooraleer camera's in plaats worden gesteld. Ze maken deel uit van een totaal beleid, ze zijn niet het beleid op zich.
- **Handhaving:** blijven controleren op snelheid

2. Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer moet drastisch omlaag.

Het gebruik van alcohol in het verkeer is een blijvend aandachtspunt. Uit recent onderzoek blijkt echter dat 12% van de jonge Belgische bestuurders tussen 18 en 34 jaar aangeeft maandelijks wel eens onder invloed van illegale drugs te rijden.¹ Uit eigen onderzoek van de VSV blijkt bovendien dat 13% van de Vlaamse autobestuurders tussen 18 en 54 jaar niet uitsluit dat ze ooit onder invloed van drugs met de auto zullen rijden. Drugs in het verkeer is tot nu toe

¹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/1-op-de-8-jonge-belgische-bestuurders-rijdt-elke-maand-onder-invloed-van-illegale-drugs/>

Prioriteit: Tegen 2025 moet het gebruik van alcohol drugs in het verkeer in Vlaams-Brabant drastisch verminderd zijn.

- **Gebruik van alcohol cultureel minder evident maken:** voorbeeldrol van de overheid: bij recepties en aangelegenheden georganiseerd door het bestuur, alcoholvrije alternatieven prominent aanbieden en promoten; een alcolab aanbieden op evenementen en recepties, zodat mensen kunnen testen of ze al dan niet teveel gedronken hebben om te rijden (deze alcolabs kunnen uitgeleend worden bij de federale dienst van de gouverneur); ...
- **Situatie 'drugs in het verkeer' in kaart brengen:** hoe groot is het probleem van drugs achter het stuur?
- **Educatie:** Nieuw aanbod aan scholen vanuit de federale dienst van de gouverneur, ondersteund vanuit de lokale partners die bezig zijn met verkeersveiligheid
- **Sensibilisering:** Campagnes opgezet vanuit de federale dienst van de gouverneur, in samenwerking met alle lokale partners, gericht op verschillende doelgroepen om het gebruik van drugs in het verkeer te ontraden.
- **Handhaving:**
 - Politie mensen opleiden om drugs in het verkeer op een correcte manier op te sporen
 - In iedere politiezone worden jaarlijks minstens 250 testen drugs in het verkeer afgenomen.
 - Het nodige materiaal moet worden voorzien om deze testen te kunnen afnemen.

3. Afleiding achter het stuur aanpakken

Alle categorieën weggebruikers maken zich weleens schuldig aan het gebruik van de smartphone terwijl ze zich in het verkeer begeven. 3 op de 4 (73%) van de automobilisten maken tijdens het rijden wel eens gebruik van de gsm, 1 op de 3 (33%) doet dat zelfs vaak tot erg vaak. Slechts 1 op de 3 (33%) vindt het echt gemakkelijk om binnenkomende berichten te negeren.²

Prioriteit: Tegen 2025 moet het aantal mensen dat regelmatig tot vaak de gsm gebruikt achter het stuur in Vlaams-Brabant, drastisch omlaag.

- **Sensibilisering:** Campagnes opgezet vanuit de federale dienst van de gouverneur, in samenwerking met alle lokale partners, gericht op verschillende doelgroepen om het gebruik van drugs in het verkeer te ontraden.
- **Handhaving:**
 - In iedere politiezone worden jaarlijks minstens 1000 inbreuken op het gebruik van de GSM achter het stuur, vastgesteld.

² Bron: enquête Ipsos/VSV bij Vlaamse autobestuurders, najaar 2018, <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/gevaarlijk-gevaarlijker-gevaarlijkst/>

2. Werken aan een veilige verkeersinfrastructuur op maat

Naast de welbekende killers is het ook belangrijk dat op lokaal vlak werk wordt gemaakt van een **analyse van de situatie op het vlak van verkeersveiligheid**. Waar bevinden zich de grootste risico's, welke momenten zijn het drukst, waar gebeuren de meeste ongevallen, waarover worden de meeste klachten geuit? Iedere lokale context is specifiek en vraagt om oplossingen op maat. Op grond van een kwaliteitsvolle analyse met insteek van verschillende partners en informatie vanuit verschillende bronnen kan gericht gewerkt worden op probleemlocaties om de verkeersveiligheid te verhogen en leefbaarheid te verbeteren.

Het inzetten op een veiliger infrastructuur, alternatieven richting duurzame mobiliteit, sensibilisering en betrokkenheid van de buurt zijn belangrijke handvaten. In probleemzones is het belangrijk te werken aan de leesbaarheid van de weg, voor ieders veiligheid. Daarbij ook rekening houdend met het feit dat verkeer niet stopt aan de buitengrenzen van de gemeente. Bij uitvoering van een maatregel of maatregelen is overleg en samenwerking met de buurgemeente(n) vereist om die leesbaarheid van de weg te garanderen.

Prioriteit: Tegen 2025 moet in Vlaams-Brabant worden gewerkt aan een veiliger verkeer, niet in het minst voor het toenemend aantal fietsers. Het inzetten op een veiliger infrastructuur, alternatieven richting duurzame mobiliteit, sensibilisering en betrokkenheid van de buurt zijn belangrijke handvaten:

- **infrastructuur veiliger maken:**
 - streven naar uitbreiding (of herinrichting) van zones 30, op termijn 30 km/u als standaard binnen bebouwde kom en daarvan enkel afwijken in bepaalde omstandigheden (bv grote verkeersassen met goede vrij liggende fietspaden en voetgangersvoorzieningen);
 - losliggende, bredere fietswegen buiten de bebouwde kom;
 - beter aangeduide en verlichte oversteekplaatsen
- **Waar de ruimte letterlijk ontbreekt**, kan gedacht worden aan het creëren van ruimte via gemengd verkeer:
 - Waar mogelijk functionele inrichting van fietsstraten en schoolstraten
- **Doordacht gebruik van technologische middelen** zoals ANPR en trajectcontrole:
 - grondige analyse en overleg met alle betrokken partners vooraleer camera's in plaats worden gesteld. Ze maken deel uit van een totaal beleid, ze zijn niet het beleid op zich.
- **Belang van toezicht en handhaving:**
 - tijd en capaciteit voor politie om de regels die er zijn, ook effectief af te dwingen.

3. Samenwerking, visie en draagvlak op het lokale niveau

Zowel op provinciaal vlak als op lokaal niveau gebeurt al heel wat rond verkeersveiligheid. Toch is een verdere professionalisering is nodig, met name door **op het lokale niveau** werk te maken van een **integraal en geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid**. Hier kan immers het best de brug worden gemaakt tussen verkeersveiligheid, mobiliteit en leefbaarheid. Er gebeurt al heel wat rond verkeer, maar de inspanningen moeten optimaal worden afgestemd en verankerd in een duurzaam beleid met concrete maatregelen.

Onder regie van de burgemeester en/of de gemeente moet het mogelijk zijn lokaal samen te werken aan verkeersveiligheid. Zicht krijgen op en betrekken van alle mogelijke partners in de lokale context vormt hierbij een belangrijk startpunt. Mensen die werken rond mobiliteit, preventie, duurzaamheid, maar ook vertegenwoordigers van scholen, adviesraden, jeugddienst en/of jeugdverenigingen, socio-culturele verenigingen, verkeersslachtoffers: het zijn stuk voor stuk belangrijke partners die samen met de lokale politie kunnen werken aan een verkeersveilige gemeente.

Een systematisch georganiseerd overlegplatform verkeersveiligheid kan een meerwaarde betekenen. Op die manier kan een afgewogen mix van maatregelen en initiatieven worden gepland, met de 5 E's voor verkeersveiligheid als leidraad. Elke partner dient een bijdrage te leveren op een manier die past in het eigen takenpakket en op het domein waar de eigen meerwaarde ligt, gaande van Educatie (verkeersopvoeding en -opleiding) over Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving), Engagement (betrokkenheid en sensibilisering) en Evaluatie (wat werkt?). De inspanningsverbintenis van iedereen rond de tafel zal de 'goesting' bij de andere partners stimuleren. De coördinatie vanuit de gemeente kan ervoor zorgen dat de coherentie en volledigheid van het beleid wordt bewaakt. Bovenlokale partners (diensten van de provincie, VSV, VIAS, Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid, tal van Vzw's, ...) kunnen ondersteuning bieden of inspiratie geven. Samenwerken met de buurgemeenten is nodig voor grensoverschrijdende maatregelen. Het slot van de keten wordt gevormd door het vervolgings- en bestraffingsbeleid. Het is belangrijk dat het parket zich in haar beleid ook inschrijft in de engagementen die door de andere partners worden genomen.

Prioriteit:

Professionalisering van de aanpak van verkeersveiligheid op het lokale niveau, door een systematisch overlegplatform in het leven te roepen en alle mogelijke partners in de lokale context (bestuur en/of politiezone) te responsabiliseren hun taken in het streven naar meer verkeersveiligheid en leefbaarheid op te nemen.

HOE?

Wij bieden aan iedere gemeente / politiezone de mogelijkheid in te stappen in een coachingstraject 'verkeersveiligheid' op maat van het lokale bestuur of de politiezone. Het traject wordt begeleid door de provincie / verbindingsambtenaar bij de gouverneur, in samenwerking met de VSV. Het coachingstraject is erop gericht de principes uit deze nota in de praktijk te brengen op maat van de gemeente, rekening houdend met de lokale context.

Verkeersveiligheid is een thema dat iedereen aanbelangt. We kunnen niet zonder verplaatsing, en we zijn allemaal mee verantwoordelijk voor de veiligheid op de weg. Deze strategische nota heeft tot doel u te inspireren om in de komende beleidsperiode werk te maken van een integraal en geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau. Het is belangrijk de eigenheid en meerwaarde van alle partners hierin te erkennen. Ieder kan een specifieke rol opnemen in de genoemde prioriteiten, volgens de 5 E's van verkeersveiligheid. Samenwerking, visie en draagvlak zullen ervoor zorgen dat de afgesloten inspanningsverbintnissen tot voelbare en meetbare resultaten leiden: elk verkeersslachtoffer is er één teveel.