

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

20 NOVEMBER 2020

Online vergadering via Microsoft Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Erik Asselman (Provincie Vlaams-Brabant), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (SERV), Bart Boucké (MOW), Wies Callens (Fietzersbond), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Wieland Claes (OVK), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Yolande Denis (Rondpunt), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Werner De Dobbeleer (VSV), Marjolein de Jong (TRIDÉE), Kirsten De Mulder (VSV), Freya De Muynck (Traject), Ellen De Pauw (AWV), Joris De Vadder (Mint nv), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiel 21), Ine Hertens (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Filip Michiels (Kabinet Lydia Peeters), Steven Raes (GOCA), Koen Ricour (Federale Politie), Filip Rylant (traxio), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Bert Van Hemelen (De Lijn), Koen Van Wonterghem (OVK), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Erik Caelen (RCWV), Tom Destoop (Boerenbond), Niels Janssen (AWV), Geert Popelier (VAB), Marleen Van der Velden (Landelijke Gilden), Frank Van Thillo (MORA).

AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan Mobiliteitsverslag 2020: Fiets & verkeersveiligheid**
Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven)
- 3. Alcohol achter het fietsstuur: standpunt Fietzersbond en aanpak in het buitenland**
Wies Callens (Fietzersbond)
- 4. Pauze**
- 5. Toolbox Duurzame Mobiliteit: terug- en vooruitblik**
Filip Michiels (Kabinet Lydia Peeters)
- 6. Varia**
 - **Onderzoeksagenda MOW**
Pascal Lammar (MOW)

- **Campagnes 2020**
Werner De Dobbeleer (VSV)
- **Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2021 gaat digitaal**
- **Agendapunten vanuit leden**
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - Vrijdag 12 februari 2021 (10.00 tot 12.00 uur)
 - Vrijdag 11 juni 2021 (10.00 tot 12.00 uur)
 - Vrijdag 17 september 2021 (10.00 tot 12.00 uur)
 - Vrijdag 10 december 2021 (10.00 tot 12.00 uur)

Verslag: Ine Herten

Bijlage: De chat uit de Teams-vergadering wordt als bijlage aan het verslag gevoegd.

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

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

2. SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan

Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven) licht toe hoe verkeersveiligheid actief op de voorgrond gezet kan worden in mobiliteitsplannen.

Intro

Er werden aanbevelingen geformuleerd in een 'topic guide', als aanvulling op de nieuwe Europese richtlijnen voor het opstellen van SUMP's. De focus ligt in eerste instantie op kwetsbare weggebruikers, meer bepaald voetgangers en fietsers. De kernboodschap is dat een duurzaam systeem pas duurzaam is wanneer het veilig voor alle weggebruikers is. Deze aanbevelingen zijn het resultaat van een werkgroep met o.a. ETSC met als doel de verkeersveiligheid nog meer op de voorgrond zetten in alle beslissingen die we nemen.

De uitdagingen

Eén van de uitgangspunten is dat wandelen en fietsen van alle modi het grootste risico inhoudt, terwijl zij voor de andere modi het minste risico opleveren. Er zijn heel wat uitdagingen voor de verkeersveiligheid zoals een verouderde samenleving, de Gig economy, MAAS en zelfrijdende voertuigen, ADAS, de E-bikes waardoor er hoge snelheidsverschillen tussen types fietsers ontstaan en de scooters met hun onverwacht gedrag.

De kern van de aanpak

Vision Zero en 'Safe System approach' is het uitgangspunt. Deze principes moeten in alle stappen in de processen mee genomen worden. Twee elementen zijn essentieel: een goede hiërarchie van de verschillende modi (omgekeerde driehoek – zie presentatie) én het beperken van de snelheid. We moeten vertrekken van een lage ontmoetingsnelheid (zone 30) en dan pas afvragen welke wegen aan een hogere snelheid kunnen functioneren op voorwaarde dat de veiligheid van alle weggebruikers gerespecteerd kan worden.

Handleiding voor de opmaak van een mobiliteitsplan met 12 stappen

Belangrijk is dat we in elk van die stappen bij de opmaak van een mobiliteitsplan meer aandacht moeten hebben voor verkeersveiligheid. Dit moet het hoofdaandachtspunt zijn. Dit gaat over: alle stakeholders betrekken, gegevens verzamelen, Vision Zero, doelstellingen formuleren, maatregelen definiëren, manier waarop we ownership geven aan elke betrokkene (mee verantwoordelijk voelen in keuzes en beslissingen)...

Stap 1 – structuren opzetten

Alle relevante actoren en sectoren (gezondheid, onderwijs, ...) moeten van bij het begin betrokken worden. Politiek ownership van veiligheid is cruciaal. We moeten onze keuzes veilig maken: bij de aanleg van parkeerplaatsen bijvoorbeeld.

Stap 3 – Analyse van situaties

Het belang van goede data kunnen we niet onderschatten: niet enkel om beleid te sturen, maar om keuzes te maken in welke maatregelen we nemen om ongevallen te vermijden. Daarvoor moeten we begrijpen waar welke soort ongevallen gebeuren. In Vlaanderen verzamelen we al heel wat gegevens, maar we zouden hier nog meer mee kunnen doen. Lokale besturen zouden hier ook een grotere, actievere rol in kunnen spelen. Zo verdient de onder rapportering nog aandacht. Ook op vlak van nieuwe vervoersmodi is er nood aan nieuwe gegevens.

Stap 4 – Bouw aan scenario's en visies

Visie zero maakt de kern uit. We moeten verkeersveiligheid koppelen met andere domeinen zoals gezondheid en economische en sociale kosten die ongevallen met zich meebrengen.

Stap 6 – Bepaal targets en indicatoren

Naast een lange termijnvisie is er ook een kortetermijnvisie nodig. Kwantificeerbare targets en indicatoren zijn nodig. Zo kunnen we kritisch zijn op de realisaties en de effecten. Zelfs bijvoorbeeld Manchester – een stad die een award kreeg voor haar mobiliteitsplan, is op het gebied van targets ook terughoudend.

Stap 7 – Welke maatregelen moeten we nu nemen?

Belangrijk is dat er een samenhang van de E's (engineering, education en enforcement) is. Er moet meer aandacht zijn voor de continuïteit bij het maken van ontwerpen. Er is nood aan uniformisering van wetgeving van verschillende landen. Ook op het gebied van goede ontwerprichtlijnen moeten we nog veel verder gaan. Oplossingen moeten op eenzelfde en eenduidige manier worden geïmplementeerd.

Stap 11 en 12 – Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie is cruciaal om de aanpak te verbeteren. Waarbij het niet de bedoeling om de einddoelstelling bij te sturen, maar wel de tussentijdse doelstellingen.

Met deze presentatie hoopt de spreker met deze aanbevelingen iets meer te kunnen doen zoals lokale besturen mee te krijgen in dit verhaal om zo de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren.

Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: De belangrijkste uitdaging bestaat erin om deze boodschap tot bij alle gemeenten te brengen. De voorzitter brengt het ter sprake op de conferentie met de gouverneurs, waar verkeersveiligheid geagendeerd is. Ook in provincie Antwerpen gaat de voorzitter hier verder mee aan de slag. Verkeersveiligheid moet inderdaad van in het begin geïntegreerd worden in het (gemeentelijk) (mobiliteits)beleid.
- Dirk Lauwers: 1. Het pleidooi voor standaard 30 km/uur binnen bebouwde kom sluit hier bij aan. In meer en meer landen is dat nu aan de orde. Bv. Spanje heeft dit recent bij wet vastgelegd. In Nederland is het momenteel een wetsvoorstel dat ter bespreking ligt in de kamer. Moet het VFV hierover geen standpunt innemen ten aanzien van de Vlaamse minister? 2. Er is nog heel wat werk om het verhaal onder de aandacht te brengen bij de vervoerregio's. 3. Vroeger hadden de provincies GIS-kaarten met ongevalgegevens. Het is dan naar het departement MOW overgebracht. Worden die kaarten nog opgemaakt? 4. Sinds de Stockholm Declaration erkent men uitdrukkelijk dat een modal shift nodig is in kernen waar veel voetgangers en fietsers zijn. Werken aan autoluwe steden en kernen is werken aan verkeersveiligheid. Dit wordt ook door data ondersteund. Gemeenten met een goede modal split hebben minder verkeersdoden in vergelijking met gemeenten waar de auto dominant is.
- Dirk Engels: 1. In Lier heeft de Mobiliteitsraad de omslag van de omgekeerde redenering gemaakt en hopelijk volgt het schepencollege. Het advies is om 30 km/uur als norm te stellen. 2. De vervoerregio's zijn inderdaad een belangrijk niveau. 3. Er bestaat een dynamische kaart van het departement MOW voor de data. 4. Als we een positieve fietscyclus op gang trekken, krijgen we een veiligere omgeving en zullen nog meer mensen de fiets nemen. En dat geldt ook voor de schoolomgevingen. Vandaag wordt nog 60% van de kinderen met de wagen naar school gebracht.
- Pascal Lammar: De kaarten met ongevallen GIS-data, alsook de kaarten met gevaarlijke punten worden nog steeds opgemaakt en zijn beschikbaar. Ze werden ook aan de vervoerregio's bezorgd. Deze kaarten zijn opvraagbaar bij Pascal Lammar. De dynamische lijst van de gevaarlijke punten is online raadpleegbaar [via deze link](#).
- Eddy Klynen: In het verleden hebben we in het VFV al gediscussieerd over zone 30. Deze nota zullen we actualiseren. We moeten het zo behapbaar mogelijk maken voor lokale besturen.
- Voorzitter: We moeten starten en/of voortwerken aan de basis, kennis en inhoud en het dan blijvend onder de aandacht brengen én overtuigen zodat het een evidentie wordt en structureel deel gaat uitmaken van ons DNA.

- Eddy Klynen: We bieden hierover ook opleidingen aan om gemeenten te overtuigen om hier mee werk van te maken. Eén van de voordelen van Corona is dat gemeenten effectief aan de slag gaan om meer ruimte te maken voor de voetgangers en fietsers. Het is nu een goed moment om hier mee aan de slag te gaan.
- Kirsten De Mulder: De nota zone 30 werd in het verleden opgemaakt en toen was Vlaanderen er nog niet helemaal rijp voor. We zullen deze nota opfrissen zodat we vanuit het VFV een standpunt kunnen opnemen vanuit het VFV. Het Fix the mix-principe van Fietsberaad sluit hier ook op aan. De VSV heeft hierover ook een opleiding 'Omgekeerd ontwerpen' uitgewerkt met onder meer Dirk Lauwers en Fietsberaad en ook de Coaching Verkeersveiligheid hangt hier mee samen. Het is een idee om het standpunt van het VFV opnieuw voor te leggen aan de nieuwe minister.
- Voorzitter: Moeten we zeker doen. Er zijn al te veel kinderen, ik verwijs bij deze ook naar de uitgave van 25 jaar OVK, die het leven hebben gelaten in het verkeer. We willen de hand uitsteken naar de minister om hier werk van te maken.
- Dirk Engels: Gezondheid en veiligheid staan voorop in de Corona-pandemie. Dit momentum kunnen we aangrijpen voor verkeersveiligheid. Wat we voor Corona kunnen, zouden we ook voor de verkeersveiligheid kunnen doen.
- Voorzitter: Helaas is er ook een paradox bij ouders die hun kinderen opnieuw meer met de wagen hun kinderen naar school brengen. We hebben helaas nog veel werk om te blijven sensibiliseren en overtuigen. En wat erger is door de pandemie lijkt het wel of we het werk voor een stuk moeten overdoen.

3. Alcohol achter het fietsstuur: standpunt Fietsersbond en aanpak in het buitenland

Wies Callens (Fietsersbond) licht het standpunt van de Fietsersbond inzake alcohol achter het fietsstuur toe en hoe dit thema in het buitenland wordt aangepakt.

Intro

Dit is geen makkelijk thema om te brengen, maar wel maatschappelijk relevant om in het VFV te bespreken. De cijfers in de presentatie zijn niet allemaal zeer actueel.

Alcohol en fietsen: een probleem?

Alcohol in het verkeer is een van de killers in het verkeer en het is ook een probleem op de fiets. Wanneer je het aan fietsers vraagt, is alcohol op de fiets niet het grootste probleem. Dit maakt meteen de moeilijkheid duidelijk van dit onderwerp.

Overzicht Europa

(Zie presentatie voor tabel - Promillegrenzen die in EU voor fietsers gebruikt worden)

Er zijn een aantal landen waar er geen promillegrenzen voor fietsers vooropgesteld worden. In West- en Zuid-Europa is er een variatie tussen zero tolerantie en hogere promillages. De meeste landen schakelen wel alle bestuurders gelijk. Ook in België is dat zo, waar 0,5 promille als limiet voor alle bestuurders geldt en waar fietsers dus ook kunnen beboet worden. In Noord-Europa wordt geen duidelijk limiet bepaald voor fietsers. Daar volgt men eerder de status van openbare dronkenschap. Als de fietser zo onder invloed is van alcohol dat hij/zij niet meer in staat is om te fietsen, kan hij/zij beboet worden. Daar geldt wel een nultolerantie voor gemotoriseerd vervoer (behalve in de UK). In Oost-Europa is er in vele landen ook een nultolerantie voor fietsers en wordt er ook op gecontroleerd. Er is dus een hoge pakkans voor fietsers. In Duitsland is de limiet 1,6 promille voor fietsers. Dit is geen pleidooi van de Fietsersbond om dit als norm voor België of Vlaanderen naar voren te schuiven.

België

In België geldt 0,5 promille voor alle bestuurders, dus ook voor fietsers. De strafmaat is eigenlijk gelijk, maar dit is in handen van de politierechter, waarbij de strafmaat vaak anders is dan bij autobestuurders. Zo is er recent de een wetswijziging geweest waardoor het rijbewijs niet per se ingehouden wordt bij fietsers die een verkeersovertreding begaan. We hebben geen duidelijk beeld over het beleid of de cijfers over controles ROI bij fietsers. Er zijn wel een aantal politiezones die hier op controleren bv. bij evenementen.

Uit het ESRA onderzoek (2019) blijkt dat 28% van de fietsers zegt dat ze fietsten nadat ze een glaasje op hebben. In de vraagstelling zat geen duidelijke limiet. Tenslotte is het een vaststelling dat er tijdens het weekend op spoed een hoger percentage fietsers dat geïntoxiceerd is met hogere promillages terecht komt.

Recente discussies

In de kamer lag er een voorstel voor nultolerantie inzake alcohol voor alle bestuurders. Binnen die discussie werd voorgesteld om een afzonderlijke limiet voor fietsers (0,5 promille) te bepalen. Een andere piste die rond ging was met openbare dronkenschap te werken (en niet met promillage). En tenslotte zou er ook met een straf op maat voor fietsers kunnen gewerkt worden.

Standpunt Fietsersbond

Alcohol is een maatschappelijk probleem. Fietsen onder invloed is gevaarlijk en dat vooral voor de fietser zelf, maar ook voor andere bestuurders. De Fietsersbond onderschrijft de zero tolerantie voor alcohol in verkeer en vraagt zich af of we voor een andere limiet voor fietsers moeten gaan? Of voor openbare dronkenschap of kiezen we voor een andere strafmaat?

Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: De voorzitter heeft bij minister Verlinden aangestuurd om nul-limiet voor alcohol achter het stuur opnieuw op te pikken. Het is de terechte ambitie van de Minister om meer te controleren zodat één op drie per jaar wordt gecontroleerd op ROI. Op die manier gaat de nul-limiet hand in hand met een meer doorgedreven controle en pakkans.
- Voorzitter: Het zou goed en nuttig zijn om iets meer uitgekristalliseerde standpuntbepaling te krijgen. Openbare dronkenschap of het niet in staat zijn om te besturen is op zich ook al een inbreuk op de wegcode en dus te sanctioneren, ook zonder aangepaste limiet. De discussie is open: voor fietsers komt er best een antwoord op maat, maar we zoeken nog naar de beste methodologie. Het is een complexe afweging van belangen. Wat is het effect van het niet-hanteren van een limiet voor fietsers in Scandinavië? Rijden fietsers er meer onder invloed en vergroot dat hun risico's op ernstige ongevallen?
- Dirk Lauwers: Marco te Brömmelstroet, Cycling professor van Universiteit van Amsterdam stelt dat we verkeersveiligheid te vaak benaderen vanuit het slachtoffer en dat we vergeten om de andere partij te belichten. Het schema met de botspartners (Wie rijdt wie aan? - VSV) is hier relevant. Wie veroorzaakt risico's voor wie? We moeten dat denkkader verruimen. Hoe worden aanrijdingen beschreven in krantenartikelen bv. Het is ook een moreel verhaal. Welke morele verantwoordelijkheid leggen we bij bv. ontwerpers van de weg? PZ Gent heeft heel wat gegevens van eenzijdige ongevallen. Wat zijn de echte risico's van alcoholgebruik en fietsen? En hoe kan je ermee omgaan?
- Voorzitter: autobestuurders reageren nogal eens verongelijkt alsof actieve weggebruikers 'bevoordeligd' worden wanneer voor hen aangepaste regelgeving geldt, alsof fietsers over de privileges beschikken of die afdwingen. Met het oog op noodzakelijk draagvlak voor regelgeving zal een goede argumentatie en duiding van belang zijn.
- Wies Callens: Goede dataverzameling en goed onderzoek op gebied van actieve weggebruikers is noodzakelijk om hiermee verder te gaan.
- Wouter Van den Berghe: Vias institute wil in verder onderzoek ook meer naar drugs kijken. Het druggebruik neemt toe. Wanneer we meer data verzamelen over alcohol, moeten we zeker ook drugs meenemen.
- Voorzitter: We moeten zoeken naar een antwoord op maat voor actieve weggebruikers. We kunnen suggesties voorstellen via een bevraging (bv. Google Forms) en hier op terugkomen tijdens de volgende bijeenkomst van het VFV. Het zou goed zijn om vanuit het VFV een gedragen standpunt kunnen formuleren voor de ministers.
- Wies Callens: Dit kunnen we ook samen met het kabinet van minister Lydia Peeters verder bekijken. Fietsersbond wil hier graag aan meewerken.

- Wout Baert: Er zijn cijfers beschikbaar vanuit het PASTA onderzoek in verschillende Europese steden waarin 645 fietsers (ongevallen) bevestigd werden. 19 ongevallen hadden te maken met alcoholgebruik. 17 van de 19 waren enkelzijdige ongevallen, eentje met een andere fietser en de andere met een auto. 16 ongevallen vonden 's nachts plaats. Dit was wel vanuit zelfrapportage vanuit de fietsers. Maar het geeft wel een belangrijke indicatie. Wout bezorgt de info zodat het kan meegenomen worden met de bevestiging.
- Conclusie: De VSV zal in samenwerking met de Fietsersbond een bevestiging op basis van Google Forms aan de leden van het VFV bezorgen.

4. Pauze

5. Toolbox Duurzame mobiliteit: terug- en vooruitblik

Filip Michiels (Kabinet Lydia Peeters) geeft een terug- en vooruitblik op het gebruik en de toepassing van de Toolbox Duurzame Mobiliteit.

Intro

Met deze Toolbox heeft de Vlaamse overheid lokale overheden willen inspireren en ondersteunen om naar aanleiding van de coronacrisis maatregelen te nemen voor het verder stimuleren van wandelen en fietsen. In de Toolbox zaten duidelijk richtlijnen o.a. om afstand tijdens wandelen en fietsen te verbeteren en om veiligere en beter aangepaste wandel- en fietsroutes in te richten. Daarnaast was er ook algemene ondersteuning vanuit de Vlaamse Overheid en kwamen er acties om inwoners te stimuleren om de fiets te blijven gebruiken.

Maatregelen om hygiëne en fysieke afstand

Voorbeeld hiervan is het (tijdelijk) verbreden van zebrapaden, oversteekplaatsen voor fietsers, fietsopstelstroken aan kruispunten en voet- en fietspaden. De regelgeving en andere relevante info werden in de Toolbox opgenomen.

Maatregelen voor het inrichten van veiligere, betere aangepaste wandel- en fietsroutes

Deze maatregelen zijn bijvoorbeeld (tijdelijke) doorlopende straten, fietsstraten, woonerven, veilige fietsroutes, bijkomende fietsenstallingen en inrichting van vakantiestraten/zomerstraten enzovoort.

Algemene ondersteuning vanuit de Vlaams Overheid

Er werden middelen uitgetrokken en lokale besturen konden aanvragen indienen waarbij ze een subsidie voor 50% van de kosten voor wegmarkeringen, verkeersborden, wegmeubilair en plaatsingskosten konden aanvragen.

Goede praktijken

Enkele voorbeelden van realisaties in lokale besturen staan in de presentatie. Tot 1 september 2020 kon aangemeld worden en 97 lokale besturen hebben ingediend wat neerkomt op bijna 500.000 euro aan subsidies.

Procedure tot aanvraag voor (tijdelijke) maatregelen op gewestwegen

Hier was het aantal aanvragen beperkter (16 ontvangen, 10 uitgevoerd). Zo werden bv. lichtenregelingen aangepast, fietsstraten aangelegd enzovoort.

Acties om inwoners te stimuleren om de fiets te (blijven) gebruiken

De campagne 'Blijven fietsen allemaal' stimuleerde om de fiets te blijven gebruiken. Lokale besturen konden ook campagnemateriaal inzetten om dit mee te ondersteunen.

Vooruitblik

Het is de uitdrukkelijke ambitie om fietsen te blijven promoten. Fietsveiligheid, fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid zijn de prioriteiten van de minister. Eerstdaags zal er over het geïntegreerd meerjarenplan (GIP) gecommuniceerd worden. Er zijn ook heel wat bijkomende Relance-middelen. Zo is er 250 miljoen euro uitgetrokken voor 2021-2022 voor fietsinfrastructuur. Samen met de middelen van de GIP komt het op een investering van 335 miljoen euro voor fietsinfrastructuur (vanaf 2021). Daarnaast zijn er vanuit het Relance-plan nog bijkomend 200 miljoen euro middelen voor verkeersveiligheid bijvoorbeeld voor de aanpak van gevaarlijke punten. Zo zal er meer dan 80 miljoen euro voor de aanpak van gevaarlijke punten beschikbaar zijn in 2021. Verder zal er 20 miljoen euro uitgetrokken worden voor aangepaste verkeerslichtenregeling. Verder wordt er 100 miljoen voor bruggen e.d. en 30 miljoen euro voor nieuwe subsidieregeling voor schoolroutes voorzien. Er bestond al een subsidieregeling voor schoolomgevingen waarmee ondertussen meer dan 600 schoolomgevingen aangepakt werden (4 miljoen euro subsidies toegekend). Maar de schoolomgeving alleen is niet voldoende, ook de schoolroutes moeten veiliger gemaakt worden. Dit wil de minister doen met een tweesporenplan. Er wordt 30 miljoen euro voor de aanpak van knelpunten op gewestwegen voorzien. AWV zal met de lokale besturen bekijken welke knelpunten er zijn. Daarnaast komt er een nieuw subsidiebesluit van 15 miljoen euro om op gemeentewegen schoolroutes veiliger te maken.

Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Lage ontmoetingssnelheid zou ook hier en systematisch het uitgesproken en geëxpliciteerde uitgangspunt moeten zijn. Het is wel uitmuntend dat zoveel gemeenten op korte termijn bereikt werden met de Toolbox.
- Filip Michiels: Er werden meer middelen voorzien, maar minder aanvragen dan budget. De middelen die overblijven worden verder ingezet voor andere projecten. Het kabinet luistert naar de lokale besturen. Zij kennen de situatie het best en als het over de lage ontmoetingssnelheid gaat, heeft het kabinet vertrouwen in de lokale besturen. Zij kunnen dit beslissen. De lijn kan niet altijd doorgetrokken worden voor alle lokale besturen.

- Voorzitter: Wanneer de minister het belang van dit uitgangspunt: lage ontmoetingssnelheid, zelf als prioriteit noemt en uitspreekt, zal dit een grote impact hebben en gemeenten helpen overtuigen. Het is altijd een wisselwerking tussen top-down en bottom-up. De voorzitter zal haar collega's overtuigen om dezelfde lijn te trekken. Het is ook voor lokale besturen van kapitaal belang dat dit binnen een geïntegreerde visie past. Dit lijkt me een gedeelde opdracht voor een ieder op zijn/haar niveau.
- Dirk Lauwers: Dit zijn mooie goede praktijken en een goed bereik van de Toolbox. Probeer het als één korf voor te stellen om versnippering tegen te gaan. Welke verspreiding is er van deze praktijken? En kunnen we andere lokale besturen niet aansporen om hetzelfde te doen?
- Filip Michiels: Er werd heel wat over gecommuniceerd o.a. via webinars. Ook via de mobiliteitskanalen van de Vlaamse Overheid is dit tot bij de lokale besturen geraakt. Het is de bedoeling om laagdrempelig te werken met nieuwe subsidies voor veilige schoolroutes. Die Toolbox zal hier ook als inspiratie kunnen dienen. Meer dan 500 miljoen euro (+/- 800 miljoen euro) die vanuit Relance geïnvesteerd wordt in mobiliteitsprojecten (ook verkeersveiligheid).
- Voorzitter: Zal dit ook aan de lokale besturen binnen de provincie Antwerpen nog eens kenbaar maken.
- Tom Dhollander: Instrumenten zoals de Toolbox werken goed en worden goed gebruikt. Jammer genoeg ziet de Voetgangersbeweging nog te vaak foute realisaties waarbij de fietsinfrastructuur kannibaliseert op de voetgangersinfrastructuur. Er is ook heel veel nood aan degelijke voetgangersinfrastructuur voor de meest kwetsbaren in onze samenleving. Fiets- en voetgangersinfrastructuur worden soms op één hoop gegooid en dat in combinatie met de verhoogde snelheid op de fietspaden is gevaarlijk voor de voetgangers.
- Wies Callens: We moeten partners zijn in dit verhaal. Het STOP-principe moet doorgedrukt worden. De herverdeling van de ruimte is zó belangrijk. Het gaat vaak over het recht van de snelste (Marco te Brömmelstroet). We hebben af te rekenen met een lobby die net iets daadkrachtiger is en meer impact heeft. We hebben alle hulp nodig van alle leden van het VFV.
- Eddy Klynen: Wanneer je lokale besturen een praktische tool aanbiedt, maken lokale besturen er gretig gebruik van. Ook goed dat er bijkomende middelen voor de aanpak van schoolroutes komen. De VSV wil dit graag mee ondersteunen met educatie en campagnes om hier een succes van te maken.
- Voorzitter: dankt de minister voor het initiatief.

6. Varia

Onderzoeksagenda Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Pascal Lammar (MOW) leidt ons door de onderzoekagenda van MOW.

Intro

Tot en met 2016 gebeurde het verkeersveiligheidsonderzoek door het Steunpunt Verkeersveiligheid. Sindsdien wordt de onderzoeksagenda binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) bepaald. Er werd in 2017 een onderzoeksagenda met 21 onderzoeksthema's opgesteld en door de stuurgroep van het VHV goedgekeurd (zie presentatie). Jaarlijks wordt er een rapport met beleidsmatige aandachtspunten opgesteld. 'Wie botst tegen wie' maakt ook standaard deel uit van deze rapportage. Er werd een raamovereenkomst met verschillende percelen opgesteld. Deze raamovereenkomst loopt voor een periode van 4 jaar. Er werd opdracht gegeven voor 3 evaluatiestudies:

- Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen rijbewijs cat. B
- Evaluatie wijziging snelheidsregime 90-70 km/u buiten bebouwde kom
- Evaluatie actieplan verkeerslichten

Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen rijbewijs cat. B

Het is de bedoeling om de hervorming zowel in zijn geheel als op niveau van de verschillende aspecten te evalueren. Er zijn twee onderdelen: een product- en procesevaluatie van de verschillende onderdelen van de vernieuwde rijopleiding én een effectevaluatie van de verschillende onderdelen van de vernieuwde rijopleiding. Er werden hiervoor een 50-tal onderzoeksvragen geformuleerd (zie presentatie voor details).

Evaluatie wijziging snelheidsregime 90-70 km/u buiten bebouwde kom

Hierbij is het de bedoeling deze wijziging zowel in zijn geheel als op niveau van de verschillende gewijzigde configuraties te evalueren. Het onderzoek gebeurt in samenwerking met AWW.

Evaluatie actieplan verkeerslichten

Met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid is het maximaal conflictvrij regelen opgenomen als één van de speerpunten in het actieplan. Het is de bedoeling de verkeersveiligheidseffecten te evalueren. Ook hier is een samenwerking met AWW voorzien.

Geplande onderzoeken

- Diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen. Hier zal nog afstemming gebeuren met studies die al gebeurd zijn alsook met partners zoals Fietsberaad.
- Impact ladingzekerheid op de verkeersveiligheid. Dit is een bevoegdheid die recent naar de gewesten kwam.

De doelstelling is om opnieuw meer continuïteit in beleidsrelevant onderzoek te brengen. Leden van het VFV mogen input geven op de onderzoeksagenda voor een update hiervan. Op termijn is het de bedoeling om verkeersveiligheid in te bedden in een ruimer verhaal.

Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: In de chat zijn er verschillende voorstellen voor onderzoek. Belangrijk om te kijken wat er met de resultaten van het onderzoek gedaan wordt en hoe dit in beleid vertaald wordt. Nog belangrijker is het dat het onderzoek past in een duidelijke beleidsstrategie en visie van de overheid én dat de finaliteit duidelijk is.
- Wies Callens: Vanuit de MORA vragen we een duidelijke visie van de Vlaamse Overheid. Die heb ik niet gehoord.
- Marjolein de Jong: De gemeenten gaan met de beste wil ter wereld aan de slag, maar het ontbreekt vaak aan kennis en visie vanuit de Vlaamse overheid. Verkeersveiligheid is een vak. Ze hebben nood aan simpele dingen: een visie. We hebben met z'n allen de verantwoordelijkheid naar de (kleine) gemeenten zodat ze veilige infrastructuur kunnen inrichten.
- Bart Boucké: Bedankt voor de vele suggesties in de chat. Er is wel degelijk een visie en kader aan het bepalen van de onderzoeksagenda vooraf gegaan. Dit is opgevat als een dynamisch iets. Alle input is welkom.
- Hans Bonnarens: De update van het verkeersveiligheidsplan is op stapel en moet geen lijvig document, maar vooral iets bruikbaar zijn. De onderzoeksagenda moet integraal gekoppeld zijn aan de nieuwe visie. Die dynamiek was er niet altijd in het verleden.

Campagnes 2020

Werner De Dobbeleer (VSV) geeft een terugblik op de voorbije campagnes van 2020 en een voortuitblik op deze van het najaar 2020 en 2021. In de presentatie is de volledige info terug te vinden.

Campagne kinderzitjes

Zeer goed bereik van de campagne (76%). Opvallend veel mensen hebben de campagne gezien. Na de campagne heeft 41% de belofte gemaakt om zijn (klein)kinderen veilig vast te klikken en 66% heeft gecontroleerd of (klein)kind correct vastgeklikt zit. 39% heeft het label van het zitje gecontroleerd en 23% heeft hierover informatie opgezocht.

Snelheid

Het doel was om het belang van de snelheidslimiet aan te tonen. De snelheidslimiet is de veiligheidslimiet. Er werden verhalen achter de PV's gebracht.

Winter-BOB

De campagne zal vooral via sociale media lopen en wellicht komt er een affichage. De campagne wordt gelanceerd op 11 december. Vias Institute heeft een eerste creatief voorstel uitgewerkt met het logo van BOB met een mondkap met de boodschap "Hou het veilig".

PLANNING sensibiliseringscampagnes 2021

Plakperiode vanaf	Affichageperiode	Aantal weken	Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
04/01	11/1-31/01	4	AWV												
01/02	08/02-28/02	4	VSV Afleiding												
01/03	08/03-04/04	5	AWV												
05/04	12/04-02/05	4	VSV Motorrijders												
03/05	10/05-30/05	4	AWV												
31/05	07/06-04/07	5	VSV Slaperigheid												
05/07	12/07-01/08	4	AWV												
02/08	09/08-05/09	5	VSV Afleiding												
06/09	13/09-03/10	4	AWV												
04/10	11/10-31/10	4	VSV Snelheid												
01/11	08/11-05/12	5	AWV												
06/12	13/12-02/01	4	VSV BOB												
			VSV DG Fietsen – hou rekening met elkaar (2020)												
			VSV DG Drugs – Don't do drugs & drive												
			VSV DG Kinderzitjes												

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: In de chat vraagt Dirk Lauwers of we het Rijbewijs met punten terug opnemen. Het VFV is voorstander en wil dit zeker blijven verdedigen.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2021 gaat digitaal

Gezien de Corona-pandemie zal het Vlaams Congres Verkeersveiligheid in 2021 digitaal plaatsvinden, met daags voordien een wandeling/fietstocht in Hasselt. De nieuwe datum is dinsdag 16 maart 2021.

Agendapunten vanuit leden

Leden van het VFV kunnen altijd agendapunten aanbrengen door een mail te sturen naar ine.herten@vsv.be.

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- Vrijdag 12 februari 2021 (10.00 tot 12.00 uur)
- Vrijdag 11 juni 2021 (10.00 tot 12.00 uur)
- Vrijdag 17 september 2021 (10.00 tot 12.00 uur)
- Vrijdag 10 december 2021 (10.00 tot 12.00 uur)

Locatie : afhankelijk van situatie pandemie

Indien fysiek: Coronaproof in Hendrik Consciencegebouw, Koning Albert II-laan 15, 1210 Brussel, zaal 1B15/1C15