

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

12 FEBRUARI 2021

Online vergadering via Microsoft Teams

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (SERV), Bart Boucké (MOW), Thomas Boumans (Bezer), Mieke Burrick (Traject), Erik Caelen (Brulocalis), Wies Callens (Fietsersbond), Wieland Claes (OVK), Erwin Debruyne (VVSG), Yolande Denis (Rondpunt), 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 (Mobiël 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Ine Herten (VSV), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Frank Mütze (ETSC), Ricardo Nieuwkamp (Vias Institute), Steven Raes (GOCA), Stefan (Provincie Vlaams-Brabant), Eric Troniseck (Centrex), Chris Vanhee (Kabinet Lydia Peeters), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Bert Van Hemelen (De Lijn), Stefanie Van Looveren (Provincie Antwerpen), Frank Van Thillo (MORA), Koen Van Wonterghem (OVK), Dirk Verhoeven (MOW), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW).

**Verontschuldigd:** Chris Brouwers (Provincie Antwerpen), Pascal Lammar (MOW), Carmen Van Loock (BeZer), Marleen Van der Velden (Landelijke Gilden).

## AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**  
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. 30 km/u als norm voor de bebouwde kom**  
Kirsten De Mulder (VSV)
- 3. Alcohol achter het fietsstuur: resultaten bevraging leden VFV**  
Wies Callens (Fietsersbond)
- 4. Pauze**
- 5. Rijbewijs met punten**  
Frank Mütze (ETSC)
- 6. Varia**
  - **Campagnes 2021**  
Werner De Dobbeleer (VSV)
  - **Onderzoeksagenda MOW: resultaten input leden VFV**  
Ine Herten (VSV)

- **Digitaal Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2021**
- **Agendapunten vanuit leden**
- **Volgende bijeenkomsten:**
  - 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. 30 km/u als norm voor de bebouwde kom**

Kirsten De Mulder (VSV) licht de hernieuwde versie van de nota 30 km/u als norm voor de bebouwde kom toe.

### **Aanleiding**

In de bijeenkomst van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid van oktober 2018 stond zone 30 op de agenda. Zou het zinvol zijn om als algemene maatregel te stellen dat binnen de bebouwde kom 30 km/u de norm wordt? Met de mogelijkheid tot afwijkingen voor invalswegen en grote verkeersassen. In de discussie die hierop volgde, kwamen signalen om hier verder mee aan de slag te gaan. Er was steun in de vergadering voor een eventuele aanbeveling, maar op beleidsniveau was de tijd niet rijp om hier verder werk van te maken. Ondertussen heeft de VSV wel opleiding en aan lokale besturen voorzien over hoe ze 30 km/u kunnen uitbreiden en Fix the mix-principe.

De nota werd hernieuwd met de medewerking van de uitgebreide klankbordgroep. Er is een verschuiving van 'uitbreiding zone 30' naar een pleidooi voor 30 km/u als standaard voor binnen de bebouwde kom.

### **Motivatie**

Een groeiend aantal steden en gemeenten hebben hun zones 30 binnen bebouwde kom uitgebreid (bv. stad Antwerpen) of 30 km/u als standaardlimiet gesteld (bv. Brussel sinds 01/01/21 en vele andere internationale steden).

### **Voordelen**

Het overlijdensrisico voor voetgangers is bij een aanrijding tot 4 à 5 keer kleiner bij 30 km/u dan aan 50 km/u. Ook voor de gezondheid biedt het voordelen zoals een verbetering van de luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast. Meer fietsen en wandelen zorgt voor minder overgewicht en daardoor zijn er minder mensen die vatbaar zijn voor ernstige complicaties door Corona. Algemeen krijg je een betere leefkwaliteit. Aan een regime van 30km/u is er ook een vlotter verkeer. Ook op de modal shift heeft effect aangezien dit snelheidsregime voor een beter klimaat om te wandelen en te fietsen zorgt. Het geeft ook meer autonomie aan kinderen en senioren om zich te voet of met de fiets in het verkeer te begeven. Tenslotte speelt deze lagere snelheidslimiet en rol in het verminderen van sluipverkeer op voorwaarde dat je vanuit een netwerkvisie vertrekt en afgebakende zones 30 hanteert.

### **Draagvlak**

Het draagvlak groeit steeds meer. Internationaal is er de Stockholm Declaration die een pleidooi houdt voor een standaardlimiet van 30 km/u binnen de bebouwde kom. O.a. Parijs en Bilbao zijn steden die dit als standaard invoerden. In Nederland komt er binnenkort een veralgemening van de 30 km/u-limiet. In België is Brussel een voorbeeld. Grote zones 30 vinden we in Gent en Antwerpen.

In 2018 stond bij de Vlaamse gemeenten al 57% positief tot zeer positief ten opzichte van een algemene standaard van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Ook burgers zijn meer en meer voorstander van lagere snelheidslimieten omwille van het veiligheidsgevoel en de luchtkwaliteit. Bijna 80% van de ondervraagden zijn tevreden over het snelheidsregime 30 km/u in hun straat.

### **Voordelen 30 km/u als standaardlimiet**

We kunnen een sterk signaal geven, zoals bij de verlaging van 90 naar 70 km/u op de gewestwegen buiten de bebouwde kom, dat verkeersveiligheid primeert. Zo stellen we verblijven en ontmoeten boven 'verkeren'. Het is ook duidelijker voor de weggebruiker om te stellen dat 30 km/u de norm is tenzij het anders aangegeven wordt. Tenslotte is het ook eenvoudiger voor lokale besturen om 30 km/u als norm in te stellen op hun grondgebied door aanpassing van artikel 11 van het verkeersreglement en F1-borden te gebruiken. Lagere en hogere snelheden zijn dan nog mogelijk met de C43-borden. In een zone 30 is het namelijk moeilijker om af te wijken voor bepaalde wegen.

### **Aanbevelingen**

Er zijn een aantal aanbevelingen op gebied van infrastructuur, sensibilisering, educatie en handhaving om 30 km/u als norm te hanteren.

Op gebied van infrastructuur moeten we voor een gepast wegbeeld zorgen door poorteffecten en aangepaste kruispunten. Ook waar men afwijkt en vb. 50 km/u wenst, moeten er voldoende veilige en vlotte oversteken voor voetgangers en fietsers aanwezig zijn én moeten er afgescheiden en conforme fietspaden aangelegd zijn. Verder zou het vademecum Fietsvoorzieningen moeten aangepast worden: gemengd verkeer kan wanneer 30 km/u de maximum snelheid is (en niet 50 km/u zoals het er nu nog staat – dit is niet conform de Stockholm Declaration). Tenslotte moet ook het sluipverkeer verhinderd worden door een netwerkvisie uit te werken. Een doorlichting van segmenten van gewestwegen binnen de bebouwde kom is noodzakelijk om indien niet aan de minimumvereisten voldaan is, de limiet op 30 km/u te stellen. Sensibilisering is ook belangrijk. Vanuit verschillende beleidsniveau's moeten burgers geïnformeerd en gesensibiliseerd worden over de wijziging. Dit kan gekoppeld worden aan terreinactiviteiten, participatie en politiecontroles. Via opleiding willen we lokale besturen en mobiliteitsprofessionals verder ondersteunen. De opleiding 'Een nieuw ontwerp voor veiliger verkeer' en de sessie van Dirk Lauwers tijdens de Mobibaden (25 februari en 2 maart) spelen hier op in. Ook over de GAS-boetes moeten de lokale besturen geïnformeerd worden. Daarnaast is het cruciaal dat er aandacht is voor de handhaving, waarbij de politie moet betrokken worden als partner. Snelheidscontroles via ANPR, Lidar worden best in verschillende fases aangepakt. Tenslotte is justitie een belangrijke partner in de handavingsketen.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Voorzitter: Suggestie voor de Powerpoint voor het parlement: breder gezichtsveld: wie trager rijdt, ziet veel meer, kortere stoptijd en het STOP-principe mee opnemen. Bij handhaving best ook een verwijzing opnemen m.b.t. de tolerantiedrempels. Nu ligt de focus op de voorspelbaarheid en rechtszekerheid voor de overtreder en niet voor het potentiële slachtoffer van de overtreding: aangereken worden tegen 30 km/u resp. meer dan 30km/u kan het verschil maken tussen leven en dood of leven met een zware beperking.
- Dirk Lauwers: Er is inderdaad een tendens om deze maatregel breed in te voeren doordat er meer inzicht en kennis komt over hoe je dit aanpakt. In Brussel is de snelheid hierdoor gedaald met gemiddeld 9 percent. De communicatie hierover is zeer belangrijk hierbij. In Nederland gaat men voor ontsluitingswegen gemengd verkeer bij 50 km/u schrappen. Deze evoluties zijn interessant om te volgen en om mee te nemen in onze aanbevelingen. Bij een veralgemening is het snelheidsregime 30 km/u binnen de bebouwde kom meer herkenbaar en duidelijker voor weggebruikers dan wanneer het nu in elke gemeente anders kan zijn. De discussie rond de GAS-boetes is delicaat. Het is goed dat er meer kan gehandhaafd worden. Langs de andere kant is de kans om als voetganger zwaargewond te geraken 9 keer groter bij 50 km/u dan bij 30 km/u en toch spreker we bij GAS5 van een 'lichte' overtreding. Dit geeft een verkeerd signaal. Het ordenend vermogen naar routekeuze is klein door zone 30, tenzij er bijkomende maatregelen tegen sluipverkeer worden genomen. Verkeersluwe buurten gecombineerd met handhaving is de beste aanpak.

- Erik Caelen: 30 km/u in Brussel is een algemene regel (geen zone 30) dat in een veel groter pakket maatregelen kadert, de Good Move. Het gaat over een specialisatie en niet over een hiërarchisering van het wegennet. 70% van de wegen zaten al in 30 km/u regime. Maar zeker voor het gemotoriseerd verkeer was het voordien niet duidelijk hoe snel ze mochten rijden. Nu is de communicatie veel duidelijker: “Kom je naar Brussel, dan rij je maximum 30”. Een aantal politiezones gaan voor nultolerantie en Brussel zal geen gebruik maken van GAS5.
- Eric Troniseck: De huidige regeling van GAS5 plaatst justitie buiten het kader. Deze overtredingen worden gedepenaliseerd. Dit heeft toch consequenties zoals voor de kleine recidive en het rijbewijs met punten. Er moeten toch nog een aantal problemen opgelost worden alvorens deze GAS-boetes hun bijdrage aan de verkeersveiligheid zullen leveren. Centrex zal infosessies organiseren voor de korpschefs om de knelpunten toe te lichten en te ontwarren.
- Frank Van Thillo: Zou er veel draagvlak zijn wanneer de minister artikel 11 morgen aanpast? Het lijkt beter om in consensus naar een maatregel te gaan. We moeten vooral pleiten voor een verlaging van een snelheidsregime, de voordelen opsommen en aantal stappen in het handhavingsbeleid moeten misschien eerst gezet worden. Een globale visie zoals in Brussel heeft veel meer kans dan gewoon de wetgeving aan te passen. Het sluitstuk is dan het aanpassen van artikel 11.
- Voorzitter: Als we voor alles op draagvlak wachten, verandert er weinig. Als de voordelen zo manifest zijn, moeten we niet op het draagvlak wachten, dan moeten we draagvlak creëren. Dat groeit na het invoeren van de maatregelen.
- Wies Callens: De Fietsersbond is voorstander van dit verhaal. De zone 30 past in Brussel in een breder kader van een mobiliteitsvisie die internationaal gewaardeerd wordt. We moeten in de presentatie wijzen op het belang van de toekomstvisie mobiliteit 2040. In de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's moet de link gemaakt worden en in het decreet Basisbereikbaarheid moeten we die bijsturing vragen. Daar kunnen we dat draagvlak vergroten. Dit zal de hefboom zijn. Het standpunt van de minister is dat de gemeenten autonomie moeten hebben. Het grote probleem zit in het lappendeken in Vlaanderen. Zo zullen er veel schoolomgevingen langs gewestwegen niet in zone 30 liggen omdat vandaag het argument 'het wegbeeld laat dit niet toe' gehanteerd wordt. Vlaanderen moet dit opleggen aan de gemeenten en hier zelf werk van maken op de gewestwegen.
- Dirk Engels: Geven we in de nota nu niet te veel de indruk dat er eerst aan heel wat voorwaarden moet voldaan zijn alvorens 30 km/u in te voeren? In de presentatie ligt de klemtoon wel meer op de algemene invoering van 30 km/u in bebouwde kom mits enkele uitzonderingen. En natuurlijk moet het wegbeeld duidelijk zijn. Maar het is belangrijk om te benadrukken dat gemeenten verder moeten gaan met de invoering van 30 km/u. We moeten vooral ook nadruk leggen op communicatie en het overtuigen van de weggebruikers. We moeten niet wachten op aangepast wegbeeld overal, want dan zal deze discussie nog lang duren. Dit is de boodschap die we aan de gemeenten moeten brengen. Kunnen we deze nota nu al gebruiken om aan de gemeenten te bezorgen?
- Voorzitter: We wachten best even op een aanpassing van de nota op basis van deze discussie.
- Dirk Engels: We moeten inderdaad aan het draagvlak werken en vanuit een brede, globale visie vertrekken. 30 km/uur zou een voorwaarde voor een goed mobiliteitsplan moeten zijn.

- Voorzitter: Globale visie en zorg met betrekking tot de handhaving zijn 2 elementen die in de nota/presentatie nog mogen opgenomen worden. En nadien kan deze presentatie gebruikt worden om zoveel mogelijk mensen te overtuigen van deze maatregel/visie.
- Dirk Lauwers: Bij dit soort maatregelen die politiek delicaat zijn groeit het draagvlak doordat men de voordelen ervaart of omdat men zich conformeert (Wilson curve – zie chat). In Graz was minder dan de helft voor deze maatregel, maar 10 jaar later groeide dit tot 80% voorstanders. Naast regelgeving zit de minister samen met AWV in de spits om de gewestwegen aan te pakken. Er is hier een cultuuromslag nodig (bv. geen vrijliggend fietspad in zone 50 op 600 km gewestwegen binnen de bebouwde kom en weigering 30 km/u op gewestwegen binnen de bebouwde kom). AWV zou een nieuw programma rond doortochten kunnen opzetten. We zitten nog met wat erfenissen qua infrastructuur uit de jaren 70. In Spanje wordt 30 km/u binnen bebouwde kom als algemene regel ingevoerd. Daarmee verdwijnt de autonomie van gemeenten niet, want zij kunnen nog altijd uitzonderingen bepalen.
- Voorzitter: Problemen met gewestwegen in provincie Antwerpen mogen altijd rechtstreeks aan de voorzitter bezorgd worden.
- Wouter Van den Berghe: We kunnen het draagvlak vergroten door in te gaan tegen de tegenargumenten om zo de weerstand weg te nemen.
- Voorzitter: dat is ook de manier waarop we omgaan met de anti-vaxxers.
- Frank Van Thillo: Voorstander van de maatregel, maar er moet vooral voordien en nadien heel wat werk verricht worden. Het zal een veelheid aan maatregelen zijn.
- Erik Caelen: In Brussel waren er voordien heel wat assen waar er 70 of 90 km/u gereden mocht worden. Nu zijn er nog maar 2 snelheden mogelijk binnen bebouwde kom: 30 en 50 km/u.
- Dirk Engels: Op dit moment zijn er nog veel wegen waar 70 km/u gereden mag worden waar dit onverantwoord is. Ook buiten de bebouwde kom. Dit mogen we niet vergeten in deze discussie.
- Voorzitter: Vraagt om de presentatie verder te verfijnen . De voorzitter zal tijdens een hoorzitting in het Vlaams Parlement in maart deze aangepaste presentatie geven.

## Conclusie

De presentatie wordt aangepast aan de gemaakte opmerkingen. Voorzitter Cathy Berx brengt deze aangepaste presentatie tijdens de commissie mobiliteit en openbare werken van het Vlaams parlement op 25 maart 2021 om 14.00 uur.

### 3. Alcohol achter het fietsstuur: resultaten bevraging leden VFV

Wies Callens (Fietzersbond) schetst de resultaten van de bevraging van de leden van het VFV over alcohol en fietsen.

#### Kadering

Naar aanleiding van de discussie op de vorige bijeenkomst van het VFV in november 2020 heeft de VSV samen met de Fietzersbond een korte bevraging uitgewerkt. Deze werd aan de leden van het VFV bezorgd. 16 leden (organisaties) hebben de bevraging ingevuld. Niet alle leden hebben de bevraging ingevuld.

#### Vragen

1. Akkoord met afwijkende (hogere) alcohollimiet voor fietsers: ongeveer de helft is hier eerder wel mee akkoord.
2. Geldt het standpunt ook voor de speed pedelec? 'Ja' of helemaal 'ja' wanneer er geen onderscheid gemaakt wordt. 'Nee' wanneer men een afwijkende limiet wil. De voorzichtige conclusie is dat de speed pedelec als een bromfiets gezien wordt en hiervoor wilt men geen afwijkende waarde.
3. Frequentie controles. Hier is een diffuus beeld, maar toch geeft een grote meerderheid aan minder of veel minder bij fietsers te controleren.
4. Moeten we naar een lagere strafmaat voor fietsers? Voorzichtige tendens naar wel.
5. Moet de handhaving van de regels in de wegcode op dezelfde manier voor fietsers als voor andere weggebruikers? Ja, maar met veel nuances erbij.

#### Conclusie

Handhaving moet gelijk lopen voor fietsers als voor andere bestuurders. Maar hoe zit het dan met de strafmaat? De speedpedelec wordt als een bromfiets beschouwd. Een lagere limiet voor fietsers kan voor een kleine meerderheid. Fietsers moeten niet meer gecontroleerd worden, maar controles van fietsers moeten vooral gericht zijn op fietsers die zichzelf mogelijk in gevaar brengen.

#### Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Kunnen we met deze input al een gedragen standpunt van het VFV formuleren?
- Wies Callens: Met deze input is dit nog niet mogelijk, maar we kunnen wel verder de discussie voeren. Er is toch wel een tendens om iets over dit thema te brengen. Er is veel nuance in dit debat, maar dat maakt het moeilijk om conclusies te trekken. Gaan we naar een hoger alcohollimiet of gaan we voor een andere strafmaat? Sommige leden van het VFV kunnen niet uit naam van al hun leden spreken.
- Voorzitter: Is de bevraging ook gestuurd naar de spoeddiensten van ziekenhuizen? Het is interessant om ook ruimer te gaan, want dit is een maatschappelijke discussie. We zouden nog wat breder en dieper moeten bevragen.

- Eric Troniseck: In het Brusselse werd dit recent bevestigd bij gebruikers van de elektrische steps, die onder de categorie van fietsers horen. Vanuit Centrex werd negatief geadviseerd, vooral voor een hogere limiet, maar toch ook voor een aangepaste strafmaat. Dit is complex voor de politie op het terrein.
- Dirk Lauwers: Wat vinden weggebruikers en burgers er zelf van? De resultaten van de bevestiging schetst een verdeeld beeld. Ook buitenlandse voorbeelden zijn interessant.
- Voorzitter: De buitenlandse voorbeelden kwamen tijdens de vorige presentatie van Wies Callens op het forum aan bod.
- Wies Callens: Zou fijn zijn moest een universiteit deze studie uitvoeren, want dit moet inderdaad in de breedte en diepte onderzocht worden. Discussies met leden van de Fietsersbond tonen een diffuus verhaal en alcohol is ook een maatschappelijk probleem. We zouden inderdaad met spoedartsen en anderen moeten praten over dit thema. Om dit volledig in handen te nemen is niet mogelijk voor de Fietsersbond. De Fietsersbond wil wel de discussie aangaan en pleiten voor zero tolerantie (zeker voor gemotoriseerd vervoer). Het onderzoek is eerder werk voor universiteiten.
- Voorzitter: Welke vragen moeten we verder uitklaren? Welke stakeholders moeten we bevestigen? Wat zijn onze dilemma's? Wat zijn de meest essentiële vragen? Bv. Wat zijn de praktische bezwaren bij handhaving? Bv. Wat verwachten de spoedartsen?
- Eddy Klynen: De VSV wil mee verantwoordelijkheid opnemen om deze oefening verder te maken en meerdere partijen te betrekken. We moeten uitklaren welke vragen aan wie we gaan stellen.
- Wies Callens: De Fietsersbond wil hier graag mee over nadenken. Dit kunnen we opnemen in het onderzoeksprogramma van MOW. De burger moet ook bevestigd worden en we moeten dit maatschappelijk debat in de openbaarheid voeren.
- Voorzitter: Nadien kunnen we dit ook terugkoppelen aan de Commissie Mobiliteit van de Kamer resp. het Vlaams Parlement.

## Conclusie

Er wordt afgesproken dat het nog te vroeg is om als Forum een standpunt in te nemen. Daarvoor is het nodig ruimer en grondiger te bevestigen. De MORA is kandidaat om deze oefening op te nemen in de gedachtewisseling over de onderzoeksagenda van de Vlaamse overheid.

## 4. Pauze



## 5. Rijbewijs met punten

Frank Mütze (ETSC) geeft een uiteenzetting over het rijbewijs met punten in Europa met focus op recente onderzoeken.

### Rijbewijs met punten

Dit werkt door het aftrekken van punten van het rijbewijs wanneer een weggebruiker een overtreding begaan heeft. Wanneer een bepaald aantal punten verloren zijn, verliest de overtreder zijn rijbewijs. Of men nu met optellen of aftrekken van punten werkt, maakt niet veel uit. Belangrijker is dat het systeem duidelijk wordt gecommuniceerd. Veel landen maken een onderscheid tussen 2 niveaus. Na een bepaald aantal punten krijgt men een waarschuwing en na het overschrijden van het kritieke aantal punten wordt het rijbewijs ingetrokken.

Er zijn ook systemen waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen verschillende weggebruikers. Bv. jonge, beginnende bestuurders die aan een lager maximum aantal punten onderworpen worden zodat ze hun rijbewijs sneller zouden kunnen verliezen dan meer ervaren chauffeurs.

Het is een rechtvaardig, eerlijk systeem in vergelijking met boetes die weinig impact hebben op vermogende mensen. Het is een bijkomende maatregel bovenop andere strafmaatregelen zoals een boete. Veruit de meeste Europese lidstaten (21 van de 27) hanteren een systeem van rijbewijs met punten. België is omringd door landen die dit systeem ingevoerd hebben.

### Hoe leidt dit systeem tot meer verkeerveiligheid?

- Preventief mechanisme: Dit systeem weerhoudt bestuurders om (meerdere) overtredingen te begaan.
- Selectief mechanisme: Wanneer het preventief mechanisme gefaald heeft en het rijbewijs wordt ingetrokken, zorgt dit systeem er voor dat bestuurders die aanhoudend in de fout gaan dit niet meer kunnen doen.
- Correctief mechanisme: Om het rijbewijs terug te krijgen moet de bestuurder een opleiding volgen of het rijexamen opnieuw afleggen.

### Effecten van een puntenrijbewijs

Wanneer dit systeem gekoppeld is aan een verhoogde handhaving, effectieve opvolging en sensibilisering leidt dit tot een vermindering van 15-20% van het aantal verkeersdoden, gewonden en ongevallen.

Het effect neemt af na verloop van tijd tenzij handhaving voldoende blijft en volgehouden wordt op lange termijn.

### BestPoint handboek

Dit is een handboek uit 2012 met aanbevelingen om dit systeem in te voeren.

## **Recente bevraging van ETSC aan leden over systeem rijbewijs met punten**

Voor de details: zie presentatie.

- In Italië leidde de invoering van het systeem in 2003 tot 25% minder verkeersdoden. Dit is dus een effectieve maatregel. De invoering heeft een positief afschrikkend effect, vooral wanneer men op het punt komt zijn rijbewijs kwijt te raken.
- In Spanje heeft de invoering geleid ook tot een vermindering van het aantal verkeersdoden (12% op de snelwegen). Dit kwam door het systeem zelf en daarnaast door de verhoging van de handhaving en communicatie. De invoering leidde ook tot een vermindering van gevaarlijk gedrag en een toename van het gebruik van veiligheidsmiddelen.
- In Denemarken leidde de invoering tot een gedragswijziging en een vermindering in het aantal overtredingen.
- In Noorwegen hebben ze recent hun systeem geëvalueerd. Het 'rijstijl effect' waarbij bestuurders met voorgaande punten makkelijker nieuwe punten incasseren en het 'afschrikkend effect' waarbij bestuurders die hun rijbewijs dreigen te verliezen meer afschrikt zijn, zijn merkbaar. Er was een specifiek afschrikkend effect (zoals hierboven beschreven) en ook een algemeen afschrikkend effect. Bestuurders met punten hadden een betere kennis over het systeem.
- In Zuid-Korea werd ook een afschrikkend effect gemerkt.
- In Nieuw-Zeeland hebben ze enkele aanbevelingen geformuleerd om hun systeem te verbeteren. Belangrijkste is om dit systeem te blijven toepassen en om consistent te handhaven en verder goed te communiceren en sensibiliseren.
- In Tsjechië vond men een aantal zwaktes in het systeem.
- In Nederland merkten ze op dat effecten ongeveer 1,5 jaar duurden. De beperkte duur was gelinkt aan het gebrek van handhaving.
- In Duitsland bestaat het al sinds 1974 en het heeft daar bewezen dat het gunstig is voor de verkeersveiligheid.

## **Conclusies**

Het recente onderzoek bevestigt wat er in het handboek BestPoint staat. Het aantal verkeersongevallen en doden kunnen duurzaam verminderd worden door het systeem te koppelen aan een verhoogde handhaving, een effectieve opvolging en sensibilisering/communicatie. De invoering van dit systeem heeft een afschrikkend effect (zowel specifiek als algemeen), vermindert significant gevaarlijk gedrag en verbetert veilig gedrag.

## **Aanbevelingen vanuit ETSC**

1. Implementeer een puntenrijbewijssysteem. Het systeem moet transparant zijn, je moet je puntenaantal kunnen zien.
2. Volgende 8 grootste verkeersveiligheidsovertredingen moeten zeker opgenomen worden: snelheidsovertredingen, gordeldracht, roodlichtnegatie, ROI alcohol, ROI drugs, niet dragen veiligheidshelm, gebruik van verboden rijbaan en smartphonegebruik.

3. Stel een lagere limiet of een andere straf in voor jonge weggebruikers.
4. Zorg voor een aanhoudend niveau van handhaving, want dit zorgt voor een maximaal effect.

In het regeerakkoord van de Federale Regering staan verschillende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, waaronder ook de maatregel om de pakkans te verhogen met als doelstelling om 1 op de 3 bestuurders jaarlijks te controleren.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Voorzitter: Blijft er ook mogelijkheid om onmiddellijk rijbewijs te verliezen? En zijn er landen met vergelijkbare systemen die misschien meer kosteneffectief zijn en toch hetzelfde doel bereiken?
- Frank Mütze: Dit systeem komt bovenop de maatregelen die er al zijn. Bv. in Oostenrijk telt men verkeersovertredingen, maar worden geen punten bepaald. Maar dit werkt niet zo goed en daar wil men ook naar een puntenrijbewijssysteem.
- Dirk Lauwers: Hoe wordt dit gemeten? En is er toch niet meer aan de hand dan enkel gebrek aan handhaving? Er is een focus op jongere bestuurders. Wat met de oudere bestuurders?
- Frank Mütze: Effectiviteit is lastig omdat het over een pakket aan maatregelen gaat. Momenteel is er een gebrek aan onderzoek over wanneer de handhaving opnieuw opgedreven wordt. Wat doet dat dan met de effectiviteit van het systeem? Maar de wetenschap laat wel zien dat wanneer er goed gehandhaafd wordt, de effectiviteit van het systeem verbetert. De focus op de jonge bestuurders is om ze eerder te laten rehabiliteren en ze zo sneller op het juiste pad te brengen en hun gedrag te kunnen veranderen. De doelgroep professionele bestuurders wordt wel soms apart benaderd omwille van het grotere risico (mensen vervoeren of grote vrachten).
- Anneliese Heeren: In 2018 is er een grote studie gevoerd door Vias Institute samen met de FOD Mobiliteit naar de invoering van een rijbewijs met punten. Toen werd er beslist om dit niet in te voeren. In het nieuwe regeerakkoord is opgenomen dat er een nieuwe studie met diepgaande analyse en benchmarking moet komen. Er wordt ook gekeken naar een 'simulair' (bv. mini-recidive, gradueel sanctiesysteem) of hybride systeem.
- Dirk Lauwers: ETSC laat toch een meer genuanceerd beeld zien dat de studie van Vias Institute uit 2018. Dat het effect maar 1,5 jaar zou duren, is dan misschien toch wat te sterk geformuleerd?
- Voorzitter: Wat wordt er bedoeld met een 'simulair' systeem?
- Anneliese Heeren: Dit is nog te bepalen, maar een voorbeeld kan zijn dat bij verschillende overtredingen i.p.v. boete, alternatieve straffen (bv. opleidingen) opgelegd worden. Ze vertrekken van een blanco blad, de studie van 2018 en de buitenlandse voorbeelden om zo te bekijken welk systeem we best in België hanteren.
- Ricardo Nieuwkamp: De meeste studies die Frank aanhaalt, zitten in de studie van Vias vervat. De effecten namen af na 1,5 jaar. Als mensen dichterbij komen van het verlies van rijbewijs, gaan ze zich anders gedragen. Alles valt of staat met handhaving. Wanneer de handhaving dreigt weg te vallen, zal het gedrag ook weer veranderen. En ook antecedentenbeheer is belangrijk. We moeten de overtreders zo goed mogelijk opvolgen en bijsturen.

- Eric Troniseck: Ondertussen is de politie gevorderd met de handhaving. Via de Mercurius-databank werden al positieve resultaten bereikt voor wat betreft de controles op het verval tot recht het besturen van een motorvoertuig. De situatie is toch wat geëvolueerd sinds de studie van 2018.
- Voorzitter: De randvoorwaarden met o.a. de databank zijn beter vervuld voor implementatie.

## 6. Varia

### Campagnes 2021

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

### Snelheidscampagne 2020

Het doel was het belang van de snelheidslimiet aan te tonen met de baseline 'De snelheidslimiet is de veiligheidslimiet'. Echte verhalen van PV's toonden dat enkele kilometers per uur te veel wel degelijk effect heeft. De campagne kende een bereik van 62% van de doelgroep ook al zaten we in een semi-lockdown. Meer dan een kwart zag 3 of meer kanalen. Deze campagne werd bovengemiddeld goed geapprecieerd. De campagne had ook impact op de gevaarinschatting. Ook meer bestuurders zijn overtuigd van het nut om zich aan de snelheidslimiet te houden. 67% heeft minstens 1 actie ondernomen naar aanleiding van de campagne. De impact van deze snelheidscampagne is hoger dan deze van voorgaande snelheidscampagnes.

### Automodus 2021

Deze campagne loopt deze maand. Doelstelling is om afleiding door smartphonegebruik te verminderen door in Automodus te gaan. De drempels om in Automodus te gaan willen we counteren door inzicht aan te reiken dat het merendeel van de meldingen helemaal niet zo dringend of nuttig zijn. De meeste zaken kunnen wachten tot na je rit. De baseline is dan ook "Geen enkele melding is een ongeval waard. Ga in Automodus voor je rijdt". Bekende Vlamingen tonen hoe ze in Automodus gaan.

### Fietsveiligheid 2021

Deze campagne start op 22 maart 2021 en richt zich tot fietsers en automobilisten met als doel meer veiligheid en een betere verstandhouding te verwezenlijken. De campagne is gebaseerd op een 6-tal vaak voorkomende risicovolle situaties. De focus ligt op het positieve gedrag. Heel wat gemeenten en steden (127) zullen de campagne ondersteunen met lokale communicatie. Meer info op [fietsveiligheid.be](http://fietsveiligheid.be).

### Kalender 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 Ritsen												
01/02	08/02-28/02	4	VSV Afleiding												
01/03	08/03-04/04	5	AWV Grote Werven												
05/04	12/04-02/05	4	VSV Motorrijders												
03/05	10/05-30/05	4	VSV Fietscampagne												

Verder nog te bevestigen: rijden onder invloed en drugs (zomer) – slaperigheid (zomer) – snelheid (najaar).

### **Onderzoeksagenda MOW: resultaten input leden VFV**

Ine Herten (VSV) heeft input bij de leden van het VFV gevraagd op de onderzoeksagenda van MOW. Gezien er weinig tijd restte in deze bijeenkomst om dit agendapunt grondig te bespreken, werd besloten om dit agendapunt te verplaatsen naar de volgende bijeenkomst (juni 2021). Dit zal dan als eerste punt behandeld worden. Frank Van Thillo stelt voor vanuit de MORA een open werkgroep te organiseren waarop ook leden van het Forum worden uitgenodigd zodat dit agendapunt goed kan voorbereid worden.

### **Digitaal Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2021**

Dit vindt plaats op 16 maart 2021. Deze bijzondere digitale editie is gratis voor alle deelnemers. De inschrijvingen zijn gestart en kennen een groot succes. De presentaties worden opgenomen en nadien verspreid. Inschrijven kan [via deze link](#).

### **Agendapunten vanuit leden**

Leden van het VFV kunnen altijd agendapunten aanbrengen door een mail te sturen naar [ine.herten@vsv.be](mailto:ine.herten@vsv.be).

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- 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