

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

11 JUNI 2021

Online vergadering via Microsoft Teams

Aanwezig: Myriam Adriaensen (MOW), Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (SERV), Erik Caelen (Brulocalis), Jorine Callebert (Traject), Wies Callens (Fietzersbond), Dirk Covemaeker (Federdrive), Erwin Debruyne (VVSG), Werner De Dobbeleer (VSV), Marjolein de Jong (TRIDÉE), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Kirsten De Mulder (Mint), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiel 21), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Eddy Klynen (VSV), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Steven Raes (GOCA), Joris Stefan (Provincie Vlaams-Brabant), Steven Soens (Febiac), Chris Vanhee (Kabinet Lydia Peeters), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Carmen Van Look (Bezer), Stefanie Van Looveren (Provincie Antwerpen), Frank Van Thillo (MORA), Michaël Van Tilborg (Kabinet Lydia Peeters), Koen Van Wonterghem (OVK), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia), Herman Willemse.

Verontschuldigd: Cathy Berx (voorzitter), Bart Beliën (Boerenbond), Chris Brouwers (Provincie Antwerpen), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Freya De Muynck (Traject), Delphine Eeckhout (Traject), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen), Bert Van Hemelen (De Lijn).

AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. Onderzoeksagenda Vlaanderen**
Frank Van Thillo (MORA)
- 3. Campagne De Grote Versnelling**
Werner De Dobbeleer (VSV)
- 4. Gemachtigd opzichters: advies voor een nieuwe aanpak**
Bart Nobels (VSV)
- 5. Pauze**
- 6. GAS 5 – stand van zaken**
Michaël Van Tilborg (Kabinet minister Lydia Peeters)
- 7. Terugkoppeling hoorzitting ‘Verkeersveiligheid bebouwde kom’**
Cathy Berx (voorzitter VFV)

8. Het effect van de boetebrief

Stijn Dhondt (VSV)

9. Varia

- **Spookrijdende fietsers**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- **Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2021: Langeledeschool in Wachtebeke**
- **Agendapunten vanuit leden**
- **Volgende bijeenkomsten:**
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

Voorzitter Cathy Berx laat zich verontschuldigen voor deze bijeenkomst.

Eddy Klynen (ondervoorzitter VFV) neemt het voorzitterschap over en verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag.

2. Onderzoeksagenda Vlaanderen

Frank Van Thillo (MORA) geeft een stand van zaken over de onderzoeksagenda van de Vlaamse Overheid.

Aanleiding

In de bijeenkomst van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid van 20 november 2020 heeft het departement MOW de onderzoeksagenda op het VFV toegelicht waarna de leden van het VFV voorstellen bezorgden. Deze werden op de bijeenkomst van het VFV van 12 februari 2021 teruggekoppeld. Er werd o.a. gevraagd om meer accenten te leggen op de oorzaken van ongevallen en hiervoor een kader te voorzien. Ook de MORA was eerder al kritisch en stelde voor om de koppen bij elkaar te steken om te bekijken hoe we de onderzoeksagenda meer structureel, wetenschappelijk, open, transparant en participatief kunnen aanpakken.

Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

MORA heeft hiervoor voorbereidende gesprekken gevoerd met het departement MOW. Op dat moment gaf de minister aan dat er op dat moment werk gemaakt werd van een geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen, een parallelle werkgroep zou niet constructief zijn.

Het geactualiseerd verkeersveiligheidsplan bestaat uit een strategische heroriëntatie, waarbij men mobiliteit innovatief wil aanpakken (MIA) met de toepassing van drie principes: sneller, samen en alert. Dit sluit aan bij de verzuchtingen van het VFV. De minister wil nieuw onderzoek op een structurele manier aanpakken aan de hand van een eenvoudige governancestructuur en een reorganisatie van het verkeersveiligheidsveld. Er staan 8 prioritaire aandachtspunten in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de onderzoeksvoorstellen zullen aan deze 8 thematische fiches gelinkt worden. Het gaat over: voetgangers, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, onervaren weggebruikers, senioren, lichte vrachtwagens, rijden onder invloed en afleiding. In de nieuwe governancestructuur (zie presentatie voor overzichtelijk schema) ligt de lead bij de minister, het kabinet en het departement MOW en daarnaast is er structurele aandacht voor de decretale adviesorganen en veel ruimte voor ad hoc adviesverlening. Het nieuwe aan deze structuur is de toevoeging van een Taskforce Verkeersveiligheid die maandelijks met de minister de voortgang van het uitvoeren van het Verkeersveiligheidsplan zal bewaken.

De onderzoekagenda krijgt een belangrijke plaats in het Verkeersveiligheidsplan. Er wordt onderlijnd dat onderzoek en een goede monitoring noodzakelijk zijn. Verder wordt er aandacht besteed aan de lokale participatie en onderzoeksprojecten. Er zal ook nieuw onderzoek in de markt gezet worden op basis van de onderzoeksagenda en op basis van de kennisleemtes. Er bestaat een longlist van de administratie. Op basis daarvan kunnen we bepalen waar de grootste inhaalbeweging moet gemaakt worden. Er zal ook gewerkt worden met proeftuinen en er zal inzicht komen in de oorzaken van ongevallen. Het is vandaag eerder generiek geformuleerd, maar biedt perspectief.

Uit het ontwerp verkeersveiligheidsplan kan worden afgeleid dat de Taskforce de onderzoeksagenda zal beheren en sturen. Er wordt ook overwogen om een uitwisselingsforum van kennis en informatie in te richten. De onderzoeksagenda zal op termijn ook ingebed worden in een beleidsdomeinomvattende onderzoeksagenda. Het ontwerp van het plan is overgemaakt aan een grote groep stakeholders (waaronder ook de leden van het VFV) om feedback te geven. Er zal nadien een nieuwe tekst gemaakt worden. Dit plan zal dan op de Vlaamse Regering voor het zomerreces geagendeerd worden, waarna de MORA advies zal uitbrengen. Dit kan eventueel via een werkgroep besproken worden met een breder verkeerstechnisch publiek.

Conclusie

Op vraag van de minister wordt de denkoefening 'on hold' gezet. Er is nu uitzicht op een nieuw kader en dit lijkt veelbelovend. De bekommernissen over de onderzoeksagenda worden gedeeld door de minister. De voortgang zal ook bewaakt worden. Het echte inhoudelijke werk begint eens de structuur op poten staat.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

3. Campagne De Grote Versnelling

Werner De Dobbeleer (VSV) geeft een toelichting over de Grote Fietsversnelling-campagne.

Achtergrond

Uit een VSV-bevraging (Ipsos, voorjaar 2021) blijkt dat 1 van de 2 bevroegden overweegt om de fiets te nemen voor korte verplaatsingen. De andere helft twijfelt omwille van het gemak dat de auto biedt of omwille van tijdsdruk of weersomstandigheden. Bij de overtuigden speelt het gezondheidsaspect een grote rol (2 op de 3). Ook ontspanning (62%), winkelen (56%), iemand bezoeken (47%) zijn belangrijke motieven. Functioneel fietsgebruik (42%) hinkt wat achterop. Met de campagne willen we het functionele fietsgebruik promoten.

Campagne 'Fiets'

De campagne maakt onderdeel uit van de Grote Versnelling, waarmee de voordelen van het functioneel fietsen in de verf gezet worden. Met de campagne wordt de fiets als logische keuze voor functionele verplaatsingen gepromoot.

Hoe laten we mensen die fietsreflex maken?

Aan de hand van 5 strategische bouwstenen waarbij ze vooral niet rationeel wouden beargumenteren (extrinsieke motivatoren: milieu, gezondheid, file) maar wel inzetten op een emotionele benadering om mensen aan te moedigen de fiets te gebruiken (intrinsieke motivatie). Er werd gekozen voor een bevrijdend, open-minded, sympathiek en zelfrelativerend verhaal dat fietsen aantrekkelijk maakt. Hierbij ligt de focus op zeer concreet en gewenst gedrag. Inzetten op andere, authentieke kanalen. Vanaf 3 mei verscheen de affiche in het straatbeeld (4/5 versies). Daarnaast waren er ook bedrukte broodzakken en een uitgebreide online campagne met de inzet van influencers.

De Grote Versnelling

De Grote Versnelling is een initiatief om het fietsbeleid in Vlaanderen naar een hoger level te brengen (Fietsbeleid 2.0) via fietsdeals tussen diverse stakeholders (overheden, bedrijven, verenigingen, scholen, ...) op basis van evenwaardigheid. Het proces wordt geleid door een consortium (Traject en The New Drive onder leiding van Patrick D'haese van Traject). De visie van de Grote Versnelling is dat de lat hoger moet liggen op gebied van fietsveiligheid en het gebruik van de fiets. Hiervoor werden een aantal concrete doelstellingen bepaald. Zo wil men meer fietsers met 20% verplaatsingen tegen 2025 (nu 16,24%) en 0 fietsdoden tegen 2040 via een jaarlijkse daling. Tenslotte wil men ook een nauwere aansluiting voor het recreatief en functioneel fietsen. De structuur en organisatie (stuurgroep, bureau, werkgroepen en fietsforum) is in de presentatie opgenomen.

Er worden fietsdeals uitgewerkt die voor een versnelling, verdieping of verbetering van het fietsbeleid zorgen. Deze zijn onderverdeeld in vier thema's (sensibilisering, verkeersveiligheid, netwerken & infrastructuur en knooppunten & multimodale hubs). Bij de fietsdeals worden telkens minimum twee partners betrokken en ze worden bij voorkeur bovenlokaal gemaakt en uitgerold met resultaat op korte of lange termijn. Het moet een innovatief project of een goede praktijk zijn met duidelijke en concrete doelstellingen.

Werner De Dobbeleer roept aan de leden op om fietsdeals in te dienen via www.degroteversnelling.be/fietsdeals.

Vragen vanuit het forum:

- Wies Callens: Zou het mogelijk zijn om de volledige resultaten van de IPSOS-bevraging te krijgen? 2 op 3 schuift gezondheid als motief naar voren. Vanuit Copenhagenize wordt de fiets als meest evidente vervoersmiddel naar voren geschoven en niet zozeer vanuit een gezondheidsmotief.
- Werner De Dobbeleer: Dat kan zeker!
- Wies Callens: We merken dat er een ambigue, flou benadering tussen recreatief en functioneel fietsen is. Het begrip functioneel fietsen zouden we moeten verfijnen of verbreden.
- Wies Callens: Er zijn twee fietsdeals goedgekeurd. Er komt er ook een 3^{de} aan. We kunnen het kleine verzet omschakelen naar een grote versnelling. De werkgroepen zijn al een aantal keer samen gekomen. Wies roept de leden op om na te gaan welke fietsdeals er nog kunnen gesloten worden. De fietsdeals die gesloten worden komen zonder extra financiële middelen.

4. Gemachtigd opzichters: advies voor een nieuwe aanpak

Bart Nobels (VSV) stelt de nota en de beleidsadviezen inzake een nieuwe aanpak voor het inzetten van gemachtigd opzichters (GO) voor.

Inleiding

De VSV ontving signalen vanuit lokale besturen, scholen en politiezones dat er te weinig nieuwe GO's bijkomen en dat er veel afhakers zijn. Dat heeft deels met verouderde wetgeving te maken. Er werd een beperkte bevraging gedaan bij tientallen personen (politie, gemeenten, provincies, ...) en een klankbordgroep samengesteld en bevragd. Hierin waren o.a. medewerkers van politie, provinciebesturen, Erik Caelen aanwezig (in de nota staat de volledige samenstelling).

(Verouderd) wetgevend kader

De wetgeving dateert van 1987 wanneer de term 'gemachtigd opzichter' in het verkeersreglement ingevoerd werd. In 1999 kwam er een uitbreiding van de doelgroep met senioren en personen met een handicap. Meestal worden de GO's in schoolomgevingen ingezet en daarom focust deze nota/advies op de GO's aan (basis)scholen waar het meest actief zijn.

Er zijn heel wat lokale verschillen. Sommige GO's worden vergoed, anderen niet. In principe zijn ze gemachtigd voor één gemeente, maar sommige GO's mogen in meerdere gemeenten optreden. In provincie Limburg werd een protocol afgesloten zodat de GO's uit de provincie Limburg ook in andere Limburgse gemeenten kunnen optreden. Daarnaast zijn er heel wat gelijksoortige categorieën aan de GO opgenomen in de Wegcode (bv. wegkapiteins) waarvoor een machtiging of opleiding niet altijd nodig is. Tenslotte zijn de inhoud, duur en aanbieders van de opleiding GO ook divers.

Anno 2021

Vandaag zijn het voornamelijk leerkrachten die tot GO opgeleid worden. Van nieuwe leerkrachten wordt dit vaak vanuit de school verwacht zodat ze door de verzekering gedekt zijn wanneer ze met de klas buiten te schoolmuren op stap gaan. Ze worden dus niet ingezet in de schoolomgeving bij begin- en eindtijd van de lesdag. Verder staan GO's meestal in de buurt van de schoolpoort, terwijl de meeste ongevallen echter niet in de directe schoolomgeving, maar eerder aan gevaarlijke oversteekplaatsen op de schoolroutes gebeuren.

Steeds meer lokale besturen stoppen met het rekruteren, vergoeden, ... van de gemachtigd opzichters en zien dit als een taak van de scholen. Voor gepensioneerden is het ook minder interessant geworden met het inperken van het onbelast bijverdienen.

Het mogelijke takenpakket van de verkeersvrijwilliger anno 2021 ziet er ook helemaal anders uit dan 20 jaar geleden. Ondertussen zijn er schoolstraten bijgekomen, worden er fietsexamens begeleid, fietspools begeleid, enzovoort.

Aanbevelingen

Om tegemoet te komen aan de actuele invulling van de verkeersvrijwilliger in schoolcontext stelt de VSV een aantal aanbevelingen voor, die gericht zijn naar de verschillende beleidsniveaus.

Vlaams niveau

In een nieuwe Ministeriële Omzendbrief zou de Vlaamse Overheid de opleiding kunnen uniformiseren, een Vlaams protocol (naar het voorbeeld van provincie Limburg) uitwerken zodat GO's in heel Vlaanderen de taak van GO kunnen uitvoeren en aandacht vragen bij de opleiding van de wijkagenten naar de open lijn met de GO. Het zijn ervaringsdeskundigen en het is dus belangrijk dat ze feedback kunnen geven aan de wijkpolitie.

Federaal niveau

De Wegcode zou aangepast moeten worden waarin 1 statuut van 'signaalgever' opgenomen is. Daarnaast zou een fluohesje verplicht moeten worden. GO's zouden ook voor fietsers bevoegd moeten worden (nu mogen ze enkel voetgangers helpen oversteken). Momenteel is er een oproep ter voorbereiding van een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid waarbij de Federale Overheid input vraagt over mogelijke wijzigingen in het verkeersreglement. De input uit deze nota zal bezorgd worden.

Lokale niveau (lokale besturen en politiezones)

- Gevaarlijke oversteekplaatsen op schoolroutes vergen ook aandacht en daarom wordt gevraagd om niet alleen in de directe schoolomgeving GO's in te zetten, maar ook wat verder van de school weg op plaatsen die gevaarlijk (kunnen) zijn.
- Doe meer dan opleiden alleen. Het rekruteren, ondersteunen, bevragen, soigneren, belonen, ... is minstens zo belangrijk.
- Moedig de GO's aan om hen te registreren als verkeersouder. Zo krijgen ze ondersteuning vanuit de VSV in de vorm van handige pakketten.
- Zoek medestanders en denk niet altijd aan de 'usual suspects'. Bv. In Zonnebeke coördineert de Gezinsbond de inzet van GO's.
- Een handvol gemachtigd opzichters volstaat. Mits een efficiënte organisatie lukt dat prima!

Conclusie

De VSV vraagt steun van het VFV om deze adviezen over te brengen aan de bevoegde overheden. In het najaar plant de VSV een train-the-trainer voor lokale initiatiefnemers met goede praktijken.

Vragen vanuit het forum:

- Erwin Debruyne: Er is een bevraging momenteel bij alle leden van de Federale Commissie van de Verkeersveiligheid. Zij kunnen dit alvast meenemen.
- Bart Nobels: We zorgen ervoor dat het federale luik van dit advies als input voor de bevraging bezorgd wordt.
- Wies Callens: De Fietsersbond zal dit mee opnemen in de Federale Commissie.
- Karel Hofman: De aanbevelingen die hier voorgesteld worden, zitten al in het ontwerp dat de herziening van het verkeersreglement voorbereidt. De FOD Mobiliteit is zich bewust van het feit dat het moet gewijzigd worden.
- Eddy Klynen (VSV): Kunnen we dit ontwerp ontvangen?
- Karel: Het ontwerp zal geüpdatet worden en zal opnieuw aan de gewesten bezorgd worden (zie chat-verslag).

Conclusie

De nota wordt samen met het verslag bezorgd. De leden van het VFV kunnen feedback geven tot en met 23 juni 2021.

5. Pauze

6. GAS 5 – stand van zaken

Michaël Van Tilborg (Kabinet minister Lydia Peeters) geeft een stand van zaken over de GAS5 oftewel Gas snelheid.

Situering

In het Vlaams Regeerakkoord is een passage opgenomen om steden en gemeenten de mogelijkheid te geven om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen. De lokale besturen krijgen ook een 'return on investment'.

Uitwerking

Hiervoor diende een decretaal kader gecreëerd te worden. Het Verzameldecreet wat nadien het decreet van 9 oktober 2020 zou worden, bood daar een ideale weg toe. Er werd gekozen voor de administratieve sanctie om die gelijk te laten lopen met de onmiddellijke inningen. Artikel 29quater van de Wegverkeerswet maakte dit mogelijk waarbij een kader gecreëerd werd waar lokale besturen gebruik van kunnen maken. Het is geen verplichting. De gemeente moet dan een beslissing op de gemeenteraad nemen voor een aanpassing van het GAS-reglement of de politieverordening. Op 1 februari 2021 trad het decreet in werking. Lokale besturen moeten aan aantal voorwaarden voldoen.

- Wegen 30 km/u of 50 km/u
- Max. 20 km/u te veel
- Automatisch toestel – gefinancierd door lokale overheid
- Meerderjarig persoon
- Geen andere overtreding vastgesteld

Er werd een Taskforce handhaving werd opgericht om de gemeenten te ondersteunen. Deze Taskforce fungeert ook als klankbordgroep om oplossingen uit te werken. Er werd een checklist uitgewerkt die te vinden is [op Vlaanderen.be](https://op.vlaanderen.be). De VVSG voorziet in een [FAQ](#).

Stand van zaken

Het decreet is gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 27 november 2020. De inwerkingtreding werd apart geregeld met een besluit. In april 2021 startte de stad Mechelen met GAS5. In het najaar zal er een evaluatie gebeuren om eventuele pijnpunten in kaart te brengen en te bekijken of er nood aan remediëring is. De input van de Taskforce is belangrijk, maar zeker ook deze van de lokale besturen. Door middel van een bevraging kunnen lokale besturen hun ervaringen en pijnpunten kenbaar maken. Er zijn nog een aantal gemeenten die klaar zijn om ermee aan de slag te gaan.

Vragen vanuit het forum:

- Erwin Debruyne: Er leeft de indruk dat gemeenten wachten om ermee aan de slag te gaan. De politie zal nog steeds moeten optreden. Gemeenten hebben ervaring met GAS-regelgevingen, maar de procedure van GAS5 verschilt nogal van de andere GAS-regelgevingen. Er hangt een striktere timing aan vast. En dat gaat vaak met meer personeel gepaard. Er is ook een sanctionerend ambtenaar nodig. Er wordt gewerkt met 'natte' handtekening in plaats van een digitale handtekening. Stad Mechelen is de enige die er vandaag mee aan de slag gaat. Andere steden en gemeenten zitten wel al erg ver in de voorbereiding, maar stellen verschillende problemen vast. Ze wachten op remediëring hiervan in het najaar. Zo kunnen ze vlotter van start gaan.
- Michaël Van Tilborg: Dat klopt. De vaststelling moet inderdaad nog steeds door de politie (of CALOG-personeel) gebeuren. Het is belangrijk dat lokale besturen goede afspraken met de lokale politie maken. De opleiding voor sanctionerend ambtenaar is momenteel beperkt qua capaciteit. Dit zal moeten opgeschoefd worden. Het is het lokaal bestuur zelf die de afweging moet maken. Dit betreft zowel personeel als toestellen. GAS 1 tot 4 zit in de GAS-wetgeving en GAS5 zit in Wegverkeerswet. De termijnen verschillen daardoor. Je moet ook aan alle (rand)voorwaarden kunnen voldoen. Het kabinet is zich bewust van eventuele juridische problemen. In de Taskforce zitten verschillende leden en er is nog geen consensus bereikt.
- Eddy Klynen: Wie geeft deze opleiding momenteel?
- Michaël Van Tilborg: Er zijn een aantal opleidingsverstrekkers, maar dit is niet centraal geregeld.
- Eddy Klynen: De VSV zou hier bij kunnen helpen. We staan allemaal achter het uitgangspunt van GAS5: meer handhaving van snelheid binnen de bebouwde kom. We moeten ervoor zorgen dat zoveel mogelijk gemeenten hierin kunnen mee stappen.
- Erik Caelen: Snelheid is een Vlaamse bevoegdheid geworden. We moeten ons niet verschuilen achter de verkeerswet. We hadden evengoed een heel eigen procedure kunnen uitschrijven en de vaststellingsbevoegdheid kunnen uitbreiden zoals in Wallonië. Erik is een koele minnaar van dit systeem omdat er geen rekening is gehouden met recidive. Wat als het rijbewijs met punten in voege komt? Bij de evaluatie is het interessant om te weten wat de effectiviteit is op de effectief gereden snelheid. En hoeveel bedraagt het kostenplaatje voor een lokaal bestuur? Het zal eerder geld kosten aan de gemeenten dan geld opbrengen.
- Michaël Van Tilborg: Een eigen procedure werd overwogen. Maar we moeten opletten dat het gelijkheidsbeginsel niet geschaad wordt. Voor de overtreder zou geen verschil mogen maken of hij door een camera in een GAS- of niet-GAS-gemeente geflitst werd. Zo zitten we op hetzelfde punt als de onmiddellijke inning.
- Erik Caelen: In Wallonië is een identiek decreet genomen, maar daar breiden ze de controlebevoegdheid uit. Ook gemeenteambtenaren of medewerkers van het Waals Gewest kunnen ook die controles doen. Dat ontbreekt in deze wetgeving.
- Eddy Klynen: De ambitie was meer handhaving in zones met snelheid 30 of 50 mogelijk maken. Zorgt deze regeling hiervoor? Dat zal uit de evaluatie blijken. Ook belangrijk om te bekijken hoeveel gemeenten gebruik maken van het systeem.

7. Terugkoppeling hoorzitting 'Verkeersveiligheid bebouwde kom'

Dit agendapunt zal tijdens de volgende bijeenkomst aan bod komen.

8. Het effect van de boetebrief

Stijn Dhondt (VSV) schetst het effect van de boetebrieven.

Inleiding

Snelheid in het verkeer is een Vlaamse bevoegdheid. De VSV is blij dat we brieven kunnen meesturen bij de snelheidsboetes. Het is een heel gericht kanaal naar de doelgroep van snelheidsovertreders en het is een mooi voorbeeld van hoe handhaving en communicatie elkaar aanvullen. Er zijn twee soorten motivatie om ons aan de snelheid te houden. Enerzijds is er de extrinsieke motivatie waarbij we het doen omwille van een externe beloning of het vermijden van straf en anderzijds is er de intrinsieke motivatie waarbij we ons aan de snelheid houden omdat we dat belangrijk en zinvol vinden. Als we gedrag op lange termijn willen veranderen, werkt de extrinsieke motivatie niet zo goed. Als de prikkel wegvalt, valt meestal ook het gedrag weg (bv. geen controles – te snel rijden). Gedrag en motivatie internaliseren werkt het best. Met die boetebrieven speelt de VSV daar op in.

Draagvlak regels en controles

Uit een bevraging (2019) blijkt dat de Vlaming nogal laks is in het omgaan met snelheid. 42% vindt het aanvaardbaar om 10 km/u sneller te rijden in zone 70 (in vergelijking: 6% aanvaardbaarheid voor GSM-gebruik achter het stuur en 7% aanvaardbaarheid voor rijden onder invloed van alcohol). Hoe minder het geaccepteerd is, hoe meer er vraag is naar controles. Draagvlak voor verkeersregels is dé succesfactor voor het effect van verkeershandhaving. De boetes mogen niet meer weerstand lokken. Daarom willen we dat mensen intrinsiek gemotiveerd zijn om zich aan de snelheidslimieten te houden.

Experiment fiches bij snelheidsboetes

Wat is de intentie om je aan de snelheid te houden voor én na het lezen (krijgen) van een snelheidsboete? Al dan niet vergezeld met een sensibiliserende brief. Deze vraag werd onderzocht in samenwerking met KU Leuven in een kunstmatige setting waarbij bij drie groepen aan de hand van een vragenlijst metingen gedaan werden. Eén groep kreeg samen met de boete een brief met voordelen en tips. Een andere groep kreeg een brief met getuigenis bij de boete. Een 3^{de} groep kreeg enkel een snelheidsboete.

De bevrageden moeten het zich inbeelden. Daarom is de VSV vragende partij om dit in de praktijk te onderzoeken. In de presentatie staan de verschillende brieven afgebeeld.

Zowel de brief als het onderzoek is gebaseerd op een initiatief in het Verenigd Koninkrijk. Daar stuurden ze samen met het bevel tot betalen een emotionele brief om mensen te overtuigen van het nut van de snelheidslimieten. Uit onderzoek (veldexperiment) bleek dat het aantal betalingen met 13,7% steeg en dat er ook 20% sneller betaald werd. En ook het aantal recidivisten daalde van 3,1% naar 2,45% (over een periode van 6 maanden na de overtreding).

In de ene brief worden de voordelen van je aan de snelheidslimiet te houden en een aantal tips benoemd en in de emotionele brief staat een getuigenis van een snelheidsovertreder die iemand heeft aangerezen.

Impact op intentie om te snel te rijden

Bij de controlegroep werd geen effect waargenomen. Bij de groep die de brief met de argumenten en voordelen kreeg, was wel een effect (20% voor, 16% na). Deze brief scoort beter dan de brief met de emotionele getuigenis (weinig verschil voor en na). De best scorende brief slaagt erin de risicoperceptie te verhogen en overtuigt meer bestuurders dat het niet zo moeilijk is om je aan de snelheidslimieten te houden. En dit laatste heeft een groot verband met de intentie om je aan de limiet te houden. Ook wanneer we naar de specifieke snelheidsregimes kijken, scoort de brief met de argumenten beter dan die met de getuigenis. De impact van de rationele brief wordt bevestigd voor nagenoeg alle regimes, waar dit voor de emotionele brief beperkt is tot zone 30.

Conclusie

De brief met de voordelen en tips zorgt voor een significante daling (intentie) in het aantal hardrijders. De getuigenis heeft wat minder impact en dat lag ook deels aan de geloofwaardigheid bij het moeilijke thema. In het najaar zal de huidige brief vervangen worden (oktober nieuwe snelheidscampagne). Het zou interessant zijn om het effect in de praktijk te onderzoeken.

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: De VSV steekt de hand uit naar de FOD Mobiliteit en de FOD Justitie om dit verder te onderzoeken.
- Kirsten De Mulder: Is er ook reeds onderzoek gedaan naar de combinatie van beide brieven?
- Stijn Dhondt: Een combinatiebrief werd overwogen, maar is omwille van haalbaarheid niet gedaan. Maar dit maakt wel mee deel uit van de aanbeveling. Hoe kunnen we het beste van beide brieven combineren?

9. Varia

Spookrijdende fietsers

Dit agendapunt zal tijdens de volgende bijeenkomst aan bod komen.

SUV's

Wies Callens (Fietzersbond) geeft aan dat er een debat in de media ontstond over de SUV's. Het gaat over het idee dat mobiliteitsdeskundige Eva Van Eenoo lanceerde om low-SUV-zones in te voeren. Vias Institute heeft in de media verwezen naar een studie die zou aantonen dat SUV's geen grote impact hebben. Er zijn nog verschillende andere buitenlandse studies. De SUV's zijn in opmars in Vlaanderen. Kunnen we in het VFV bekijken wat de impact hiervan is op de verkeersveiligheid in Vlaanderen? En op welke manier willen we onze leefgebieden inrichten? En dit niet vanuit een anti-autoverhaal, maar samen met de auto-industrie. Ook met het oog op de verdere elektrificatie van het wagenpark, kan dit problemen geven. Als dat zou betekenen dat er nog meer SUV's bijkomen, kan de impact op de ruimte en op de verkeersveiligheid nog groter worden. Dit zou mee op de onderzoeksagenda moeten komen.

Vragen vanuit het forum:

- Wouter Van den Berghe: Op basis van politiegegevens met registratie van het automerk, heeft Vias Institute een eerste analyse gemaakt, waarbij geen oorzakelijk verband werd vastgesteld. Na vele jaren is het gelukt om een koppeling te maken van de DIV-databank met de ongevalgegevens. Daardoor beschikken ze over meer gegevens over de wagens (o.a. gewicht). Dat onderzoek loopt nog en van zodra het afgerond is, zal het gepubliceerd worden. Het is een problematiek waar ook Vias Institute mee begaan is. Ze beschikken niet over gegevens zoals het aantal kilometers dat de wagens reden en over welke bestuurders ermee reden. Op basis van de voorlopige info moeten we voorzichtig zijn met het veralgemenen.
- Wies Callens: De teneur waarmee Vias Institute hiermee in de media kwam was raar. We weten dat er niet nauwkeurig op geregistreerd wordt en dan is het raar om op basis daarvan een veronderstelling te maken. Dit wijst opnieuw op het belang van een goede onderzoeksagenda, een goede ongevalsanalyse/registratie en een goede samenwerking met het federale niveau (justitie). De data zouden moeten vrijgegeven worden zodat we een goede analyse kunnen maken en dit kunnen aanpakken met het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Dit is nodig om een goed debat met de auto-industrie te kunnen voeren.
- Eddy Klynen: Deelt de bezorgdheid van Wies. Op basis van wat Vias Institute in de media zei, leek het alsof SUV's en andere wagens allemaal hetzelfde zijn. Het zou interessant zijn om de studie waar Vias Institute naar verwijst aan de leden van het VFV te bezorgen.
- Wouter Van den Berghe: Deelt de bekommernis om hier echt werk van te maken. Vias Institute zal verder onderzoek doen. Vandaag is er geen evidentie dat er meer ongevallen met SUV's zijn en dat ze zwaardere gevolgen hebben. Dit willen ze beter in kaart brengen met de lopende studie. Op basis van deze voorlopige gegevens hebben ze gereageerd in de media.

- Wies Callens: Het is altijd een delicate oefening als woordvoerder, maar het is wel belangrijk om de juiste nuance mee te geven. Nu kwam het in de pers over dat de wetenschap deze bezorgdheid weg sabelde terwijl er vandaag geen goede wetenschappelijke basis is om dit te doen. Dit is echter geen verwijt naar Vias Institute toe, maar een bezorgdheid. We moeten vermijden om in een wij-zij-verhaal te komen. We moeten de mens centraal zetten. Het zijn niet de fietsers, de automobilisten, maar mensen die met een bepaald vervoersmiddel aan de slag gaan. In een volgende bijeenkomst van het VFV zouden we hier wat langer bij moeten stilstaan.

Conclusie

Dit onderwerp wordt op een volgende bijeenkomst geagendeerd voor uitgebreidere bespreking. Vias Institute bekijkt of ze de studie aan de leden van het VFV kan overmaken.

Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2021

De schoolomgeving aan de Langelede in Wachtebeke heeft de VVP21 in de wacht gesleept.

De Langeledeschool ging samen met de Voetgangersbeweging, de gemeente Wachtebeke en de provincie Oost-Vlaanderen aan de slag met de LaMA-methodiek. Doel: een kindvriendelijke schoolomgeving met ruimte voor duurzame mobiliteit, groen, beweging en ontmoeting.

In [deze video](#) maak je kennis met hun project.

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 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

10. Bijlage

Hieronder staat een samenvatting van de vergaderchat in Teams.

- Karel Hofman (FOD Mobiliteit) deelde het voorstel voor wijziging van de Wegcode m.b.t. de gemachtigde opzichters in de chat.

Art. 5. – Aanwijzingen van signaalgevers.

§ 1. De weggebruikers moeten onmiddellijk gevolg geven aan de aanwijzingen van de signaalgevers.

§ 2. De signaalgevers mogen aanwijzingen geven aan de weggebruikers in de volgende gevallen:

1° om de veiligheid te verzekeren bij het oversteken of begeleiden van kinderen te voet of per fiets, personen met een handicap of oudere personen;

2° om de veiligheid te verzekeren van groepen weggebruikers;

3° om de veiligheid te verzekeren tijdens culturele, sportieve en toeristische evenementen;

4° om de veiligheid te verzekeren tijdens wielervedstrijden en niet gemotoriseerde sportwedstrijden of competities.

§ 3. De signaalgevers moeten:

1° een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen met de vermelding « signaalgever » op de voorkant en de achterkant en uitgerust zijn met een schijf waarop het verkeersbord C3 afgebeeld is of met het in artikel 4, § 2, 3° bedoelde rood licht;

2° een minimumleeftijd hebben van:

a) 25 jaar voor groepen motorfietzers;

b) 18 jaar voor wielervedstrijden en niet gemotoriseerde sportwedstrijden of competities of tijdens culturele, sportieve en toeristische evenementen, voor groepen ruiters;

c) 16 jaar voor het oversteken of begeleiden van kinderen, personen met een handicap, oudere personen of voor groepen weggebruikers andere dan motorfietzers.

§ 4. Met het oog op het verzekeren van een vlotte doorstroming en veilig verkeer, mogen de signaalgevers de volgende aanwijzingen geven:

1° het verkeer stilleggen;

2° het verkeer omleiden via een andere reisweg.

Zij mogen op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door driekleurige verkeerslichten, op autowegen en op autosnelwegen en op de opritten en afritten ervan geen aanwijzingen geven.

- An Volckaert (OCW) deelde [de link naar het artikel in Kerk & Leven](#) waarin Wies Callens (Fietzersbond) een interview geeft met als titel “Dankzij de fiets bouw ik mee aan een andere samenleving”. Dit artikel zit achter een betaalmuur. Wies Callens zal het artikel bezorgen.