

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

10 JUNI 2022

Fysieke vergadering in het Hendrik Consciencegebouw in Brussel

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Sien Benoit (Universiteit Gent), Pieter Besemer (VSV), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (MOW), David Bourlard (VCLP), Erik Caelen (Cage bv), Inge Caers (Fietsberaad Vlaanderen), Tina Caers (VVP), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Roel De Cleen (OVK), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Kirsten De Mulder (MINT nv), Stijn Dhondt (VSV), Glenn Godin (Mobiël 21), Ine Herten (VSV), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (Universiteit Gent), Benoît Soenen (Centrex), Anke Truyers (Responsible Young Drivers), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Frank Van Thillo (MORA), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia), Herman Willemse (VERI).

Verontschuldigd: Jorine Callebert (Traject), Wies Callens (Fietsersbond), Michel Cornelis (Provincie Vlaams-Brabant), Dirk Covemaeker (Federdrive), Stijn Daniels (Vias Institute), Marjolein de Jong (TRIDÉÉ), Clemens de Olde (Gezinsbond), Erwin Debruyne (VVSG), Delphine Eeckhout (Traject), Tom Destoop (Boerenbond), Steven Fagard (Provincie Vlaams-Brabant), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Liessa Ilianes (AWV), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Pascal Lammar (MOW), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Steven Raes (GOCA), Steven Soens (Febiac), Eric Troniseck (Centrex), Freya Vandaele (Traject), Bert Van Hemelen (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Dries Wathion (De Lijn).

AGENDA

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV)

2. Evaluatie campagnes voorjaar 2022

Stijn Dhondt (VSV)

3. Naar een fietsinfrastructuur 2.0

• **Uitdagingen op gebied van signalisatie en weginrichting**

Erik Caelen (Cage bv)

• **Conflict fietsveiligheid versus inrichting in functie van andere belangen op gewestwegen**

Cathy Berx (Voorzitter VFV)

• **Aanbod VSV**

Gert Venken (VSV)

4. Pauze

5. Uitdagingen en aanpak van verkeers- en mobiliteitseducatie bij jongeren

- **Welke rol speelt de omgeving bij subjectieve fietsveiligheid langs woonschoolroutes van jongeren?**
Sien Benoit (Universiteit Gent)
- **Winnaar van de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2022: Jonge Wegweters**
Gisèle Vervoort (Kind en Samenleving i.s.m. Bataljong vzw)
- **Aanbod VSV**
Pieter Besemer (VSV)

6. Varia

- **Aanpassing rijopleiding**
Vraag van Erik Caelen (Cage bv)
- **Online European Road Safety Summer School**
Ine Herten (VSV)
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - Vrijdag 16 september 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Brussel
 - Vrijdag 9 december 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Online

Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag. Er zijn wel enkele korte terugkoppelingen over de afgesproken acties:

- Eddy Klynen: De presentatie van Pascal Lammar over de fietsslachtoffers (vorige bijeenkomst) zal op de Taskforce Verkeersveiligheid aan bod komen.
- Cathy Berx: De presentaties van Pascal Lammar, Wout Baert, de Kindnorm én de coalitie van 30 werden met de burgemeesters van provincie Antwerpen gedeeld.

2. Evaluatie campagnes voorjaar 2022

Stijn Dhondt (VSV) blikt met een evaluatie terug op de campagnes van het voorjaar van 2022.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Over de Fietscampagne

- Dirk Lauwers: Kan je de percentages toelichten? Het succes van fietsen kan toch niet enkel aan de campagne toegeschreven worden?

- Stijn Dhondt: Dat klopt, er zijn andere evoluties die verklaren waarom mensen nu meer voor de fiets kiezen (beter weer, stijgende brandstofprijzen). Maar we zien wel dat de campagne die personen beter bereikt die nu meer voor de fiets kiezen en dus als extra stimulans kan hebben gediend.
- Eddy Klynen: Er is wel degelijk een link met de campagne in die zin dat die het gedrag heeft versterkt bij mensen die de campagne hebben gezien.

Over de snelheidscampagne

- Dirk Lauwers: Wie aandacht heeft voor dit soort campagnes heeft meer aandacht voor verkeersveiligheid. Het is de uitdaging om net die groep die geen aandacht voor verkeersveiligheid heeft te bereiken. Hoe bereik je die groep? In welke mate is er afstemming geweest met het handhavingsbeleid om de campagne te versterken.
- Stijn Dhondt: In de beoogde doelgroep kennen we een bereik van 7 op de 10. Dat zijn vooral jongeren, mannen en bedrijfswagenbestuurders en dus ook die groepen die aangeven vaker te snel te rijden. De mediamix is er op gericht om specifiek die doelgroepen te bereiken.
- Cathy Berx: Dan zijn we er in geslaagd om degenen die we willen bereiken met deze campagne te bereiken.
- Eddy Klynen: Het bepalen van de doelgroep en de juiste strategie gebeurt op basis van een verregaande analyse.
- Stijn Dhondt: Binnen de doelgroep gaan we nog meer 'targetten'. Daarnaast is er afstemming voor de handhaving. De snelheidscampagne werd daarom gecombineerd met de flitsmarathon. Wanneer snelheid als campagnethema in het najaar nog eens aan bod komt, zal dat ook zo gebeuren. De VSV ondersteunt ook lokale besturen door o.a. communicatiematerialen aan te bieden en hen te helpen de boodschap "Waarom kiezen we voor bepaalde snelheidslimiet?" uit te dragen.
- Eddy Klynen: We zeggen nooit dat we enkel met campagnes de wereld zullen veranderen. Er zijn nog heel wat andere maatregelen nodig. Zo heeft de VSV vorige week een permoment georganiseerd over de leermaatregelen voor overtreeders. Zo probeert de VSV de hardleerse doelgroep te bereiken.
- Wouter Van den Berghe: Uit mijn eigen onderzoek blijkt dat het beter is om niet op de voordelen in te gaan, maar dat we meer effect creëren door de tegenargumenten te ontkrachten. Het kan zinvol zijn om ook de nadelen toe te geven, maar dan te benadrukken dat je er iets positiefs mee bereikt. Probeer de leefwereld van de tegenstanders in te beelden. Zo kan je deels de tegenstanders overtuigen. Anders riskeer je dat ze in hun tegenargumenten versterkt worden.
- Stijn Dhondt: Het is een moeilijke strategie. Het weerleggen van tegenargumenten is heel vaak niet kansrijk voor gedragsverandering, want leidt vaak tot een eindeloze discussie. We proberen net daarom altijd goed inzicht te krijgen in de doelgroep en welke argumenten zij net aanhalen waarom ze te snel rijden. We zoeken daarbij vooral naar die argumenten die hen net wel zouden kunnen overtuigen.

- Roel De Cleen: Het is belangrijk te benadrukken dat het over het verschil in overlevingskansen gaat.
- Cathy Berx: Als het wetenschappelijk onderbouwd is, kan het nuttig zijn om te kiezen voor het ontcrachten van valse tegenargumenten en/of inzichtelijk te maken dat de tegenargumenten die wel degelijk kloppen valide zijn (de werkelijkheid erkennen en niet per se ontkennen), met dien verstande dat wordt aangegeven dat de voordelen van normconformiteit (minder doden en gewonden) manifest opwegen tegen het beperkte voordeel van het miskennen of negeren van de regel (een minuut winst).
- Stijn Dhondt: Voor het tegenargument “tijdswinst” is dat moeilijk bijvoorbeeld. Er is ook wetenschappelijke evidentie die aantoont dat het weerleggen van tegenargumenten geen effectieve gedragstechniek is.

Over de campagne rijden onder invloed

- Herman Willemse: Wordt er in de meting ook gevraagd naar het gebruik van medicatie? Want dit is ook een probleem.
- Stijn Dhondt: Het gaat enkel over illegale drugs. De groep die medicatie gebruikt is een andere doelgroep. Aan de hand van de middelen die we ter beschikking hebben moeten we keuzes maken in de doelgroepen.
- Cathy Berx: Het is een pertinente vraag want velen zijn zich niet bewust van de risico's van rijden na het nemen van medicatie.
- Herman Willemse: Niet alle dokters informeren hun patiënten.
- Wouter Van den Berghe: Op het federale niveau zijn er plannen om een sticker of kleurencode op de verpakking van medicatie te voorzien.
- Roel De Cleen: Het probleem wordt alleen maar groter.
- Dirk Lauwers: Kunnen we geen advies geven aan de medische wereld?
- Cathy Berx: Het is een actueel debat. Ook in het drinkwater zitten er restanten van geneesmiddelen. Het is zeker een aandachtspunt en het zou mooi zijn moest er hier een actie uit voortkomen.
- Eddy Klynen: Dat is zeer juist. Maar de VSV moet besparen. De VSV moet enkel dit jaar al 300.000 euro besparen omdat onze middelen niet geïndexeerd worden. Dus is er geen marge voor nieuwe initiatieven. Het is als gevolg van deze beslissing ook nog niet zeker of we aan het einde van het jaar een “Groot gelijk” campagne kunnen lanceren.

3. Naar een fietsinfrastructuur 2.0

3.1. Uitdagingen op gebied van signalisatie en weginrichting

Erik Caelen (Cage bv) gaat in op de vraag waarom fietsers soms spookrijden. De verklaring ligt bij de complexe wetgeving en bij de inrichting van onze infrastructuur.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Erik Caelen betreurt het dat er vanuit de gewesten geen input werd gevraagd m.b.t. de wetswijziging voor de voortbewegingstoestellen.
- Bart Boucké: Er zijn werkgroepen en informele gesprekken geweest. Niet alles wat voorgesteld werd, werd weerhouden.
- Dirk Lauwers: In Antwerpen zie je bordjes met max. 25 km/uur als aanbevolen snelheid op fietspaden. Is het denkbaar om snelheidsbeperkingen in te voeren voor bepaald type fietspaden?
- Erik Caelen: Dat zou kunnen. Maar dan moet er algemeen aan de snelheid iets veranderen. Ook voor de andere weggebruikers.
- Dirk Lauwers: In Antwerpen zijn ze hiermee aan de slag en het effect is positief. Er zijn minder fietsongevallen.
- Roel De Cleen: Als we de F99 borden plaatsen is de snelheid automatisch beperkt tot 30 km/uur voor alle weggebruikers.
- Tina Caers: Je kan enkel het logo van de fiets erop zetten. Dan heb je nog geen oplossing voor de voortbewegingstoestellen en dergelijke.
- Roel De Cleen: De gelijkgestelden zijn ook de voortbewegingstoestellen.
- Tina Caers: Het advies van de juristen van Centrex spreekt dat tegen.
- Cathy Berx: Dat moet dan geobjectiveerd worden. Kan Centrex het advies hierover bezorgen zodat het aan dit verslag kan toegevoegd worden?
- Inge Caers: Er werd een advies uitgewerkt over de plaats van de speedpedelec op de openbare weg. Het gaat eerder over de geloofwaardigheid en het intuïtief gebruik van de weg. Als de gebruiker zich niet veilig voelt, draagt het niet bij. Met een snelheidsbeperking werkt het beter.
- Dirk Lauwers: De praktijk van Amsterdam is anders. Door het verkeer te mengen, is de situatie verbeterd.
- Cathy Berx: Eigenlijk zijn we het er allemaal over eens. Een standaardlimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom is een belangrijk en noodzakelijk deel van de oplossing.
- Erik Caelen: In het Brussels Gewest werken ze met een standaard opstelling voor fietspaden: een D7 met onderbord.
- Cathy Berx: De vraag is: "Wat is de meerwaarde van de borden?"
- Erik Caelen: Wegen zouden 'self explaining' moeten zijn zodat het voor de gebruikers duidelijk is wat er van hen verwacht wordt.
- Dirk Lauwers: Er is op het terrein meer deskundigheid nodig. We moeten nadenken over de borden. Dit is een pleidooi om werk te maken van een kader rekening houdend met een veranderend fietsgebruik: de vele verschillen in soorten fietsen, de snelheid, de toenemende druk op de fietspaden. In Nederland kiezen ze er bewust voor om fietsers en bromfietzers meer op de rijbaan te laten rijden. Fietspaden worden er systematisch afgebroken omdat ze te smal zijn, de diversiteit erop te groot en er te veel conflicten zijn. Geef de rijbaan terug aan de fietser. In enkele Nederlandse steden staan ze verder dan in bv. Antwerpen waar het moeilijk is om bijvoorbeeld filters te plaatsen.

- Cathy Berx: Is er iemand deze evaluatie al aan het maken?
- Miguel Vertriest: De discussie over de plaats van de fiets op de openbare weg moeten we opnieuw voeren, zeker wanneer we 30 km/uur als norm nemen.
- Eddy: De evaluatie gebeurt voorlopig nog niet. We moeten dit op de agenda krijgen. Ook met het oog op de realisatie van de doelstelling van 0 fietsdoden tegen 2040.
- Cathy Berx: 30 km/uur als standaard zou een evidentie moeten zijn. Kunnen we dit niet ondertussen vanuit het VFV stellen? Gaan we hier verder mee aan de slag?
- Dirk Lauwers: Er is ondertussen meer en meer empirie om ervoor te pleiten.
- Tina Caers: Ik sluit me aan, maar het moet breder en meer allesomvattend aangepakt worden. We hollen altijd achterop met onze wetgeving en maken hokjes bij. Voor fietssnelwegen beschikken we vandaag niet over een gepast instrumentarium. Laat ons dat samen vanuit de verschillende invalshoeken bekijken. We moeten hier werk van maken en dit richting de beleidsmakers brengen.
- Cathy Berx: Met een aantal eenvoudige richtlijnen zijn we dan allicht meer gebaat dan de complexe regels van vandaag.
- Inge Caers: Het instrumentarium moeten we vereenvoudigen. Fietsberaad probeert dat met kleine stapjes te doen, maar het moet globaler gebeuren en hopelijk kunnen we dit vanuit het VFV doen. De variatie is groot (vooral bij de fietsers).
- Herman Willemse: We moeten meer revolutionair optreden. 30 km/uur is de snelheid de facto op vele plaatsen door de verkeersdruk. Er gebeuren zoveel fouten op vlak van signalisatie ook omdat er niet voldoende kennis op het lokale niveau bij de plaatsing is. In plaats van minder borden, lijken er altijd meer te komen.
- Cathy Berx: Kunnen we als VFV dit als aanbeveling uitwerken? Met het oog op de doelstellingen in kader van fiets.
- Erik Caelen: Els De Reyt van MOW is bezig met de aanpassingen aan de wegcode.
- Bart Boucké: Het gaat de goede richting uit met de aanpassing van de wegcode. MOW wil meer duidelijkheid verschaffen in de code van de wegbeheerder in verband met de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.
- Cathy Berx: Wat er al loopt moeten we ook opnemen, inclusief een timing.
- Erik Caelen: Een deel van het probleem is dat gemeenten niet meer verplicht zijn om een voogdijoverheid te raadplegen. Dat werd afgeschaft. De gemeenten hebben op die manier niet veel kansen om expertise op te doen. Ze kunnen wel op MOW beroep doen, maar de dienst is onderbemand.
- Bart Boucké: De gewesten hebben de waarheid niet in pacht.

- Cathy Berx: Bij onze werkbezoeken aan gemeenten is kritiek op AWV een vaste prik. Tegelijk, wanneer we daarover – meestal voorafgaand aan het werkbezoek- met AWV in gesprek gaan om de problemen te objectiveren en een voorstel van antwoord te formuleren, blijkt geregeld dat de werkelijkheid toch genuanceerder is dan initieel geopperd. Of nog, ook hier heeft de medaille doorgaans meerdere kanten. Pas als beide kanten voldoende helder zijn, worden oplossingen soms mogelijk.
- Bart Boucké: Een deel van de frustratie ligt in het instrumentarium. Het is zodanig ingewikkeld gemaakt. Hoe kan de weggebruiker het begrijpen als het voor specialisten al moeilijk is? We werken aan een nieuwe wegcode, ook aan nieuwe code voor de wegbeheerder en aan de plaatsingsvoorwaarden.
- Cathy Berx: Heeft MOW een overzicht van wat er allemaal op stapel ligt?
- Bart Boucké: MOW kan een beperkt overzicht opstellen. Niemand kan de aanbevelingen die vandaag door Erik Caelen uiteengezet zijn ontkennen. Ze zijn terecht. Maar het is niet eenvoudig op te lossen.
- Cathy Berx: Met voorspelbare en leesbare infrastructuur kan foutief verkeersgedrag deels voorkomen worden.
- Bart Boucké: Is het niet zinvoller om klaarheid te brengen over de verschillende soorten belijningen en oversteken?
- Erik Caelen: Het gaat niet enkel over de versimpeling van de regelgeving, maar zeker ook over de toepassing ervan. Informatie, controle, ... zijn ook belangrijk. Er is ook geen inspectiedienst bijvoorbeeld.

Conclusie: Dit onderwerp wordt geagendeerd voor de volgende bijeenkomst van het VFV (16/09/22) waarbij MOW een overzicht geeft van welke acties er op dit gebied ondernomen worden. Op basis daarvan kan het VFV nog verdere aanbevelingen doen.

3.2. Conflict fietsveiligheid versus inrichting in functie van andere belangen op gewestwegen

Cathy Berx (Voorzitter VFV) stelt vast dat er tijdens bezoeken aan lokale besturen in de provincie Antwerpen regelmatig terugkomt dat er discussies tussen de lokale overheid en AWV in twee richtingen zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld over focus op doorstroming (AWV) of parkeren (lokaal bestuur) en dit ten koste van de fietsveiligheid. Het blijft een uitdaging.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Dit moeten we in het kader van de herziening van het Fietsvademeccum plaatsen. Er is beperkte ruimte en welke prioriteiten leg je dan? Het moeten duidelijke aanbevelingen worden. Doorstroming en parkeren staan vaak in de weg van veilige fietsinfrastructuur op gewestwegen.

- Cathy Berx: Een beslissingsboom kan inderdaad helpen om de juiste keuzes te maken en zal dus zeer welkom zijn.
- Eddy Klynen: De herziening van het Fietsvademeccum werd eerder deze week besproken op de Taskforce Verkeersveiligheid. Het is nog niet helemaal geland en wordt op de volgende Taskforce hernomen.
- Inge Caers: Werd de afwegingsboom/afwegingskader ook besproken?
- Dirk Lauwers: Zouden AWW en MOW de visies op het VFV kunnen kaderen?
- Bart Boucké: Het afwegingskader moet nog verder uitgewerkt worden.
- Cathy Berx: Wat is de timing? Eens het afgeklopt is, zullen we dit op het VFV agenderen.
- Tina Caers: Het wegnemen van de externe kwaliteitscontrole maakt dat het moeilijker wordt om de keuzes te gaan afdwingen. Welke stok heb je achter de deur? Minister Bart Somers heeft onlangs gesteld om de randvoorwaarden zoals de vademecums los te laten. Dat is jammer, want dit zullen we meedragen op het terrein.
- Eddy Klynen: Dirk Lauwers en ik hebben op de Taskforce Verkeersveiligheid gepleit om de externe controle terug in te voeren. Het gaat leiden tot kwaliteitswinst en zal qua tijdsverlies meevallen.
- Bart Boucké: Kwaliteitsbeoordeling staat in het verkeersveiligheidsplan.

3.3. Aanbod VSV

De VSV sluit zich aan bij de aanbevelingen van Erik Caelen en past deze al toe in haar opleidingsaanbod. Gert Venken (VSV) geeft een overzicht van enkele initiatieven die de VSV vandaag al organiseert om de lokale besturen hierin sterker te maken.

Voor inhoud: zie presentatie.

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

4. Pauze

5. Uitdagingen en aanpak van verkeers- en mobiliteitseducatie bij jongeren

5.1. Welke rol speelt de omgeving bij subjectieve fietsveiligheid langs woonschoolroutes van jongeren?

Sien Benoit (Universiteit Gent) licht haar onderzoek over de subjectieve fietsveiligheid bij jongeren toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Kan iedereen ermee aan de slag of is er een licentie nodig als school?

- Sien Benoit: Het gebruik van de Fietsbarometer is gratis. Fietstrack is een betalend programma. Scholen kunnen zich makkelijk registreren en met de tool aan de slag gaan.
- Cathy Berx: Wordt er ook een link gemaakt met de wirwar aan signalisatie?
- Sien Benoit: Dat werd bevestigd, maar er kan geen significant effect vastgesteld worden.
- Dirk Lauwers: Dit is een goed onderzoek en een goed instrument. Er is een verband tussen subjectieve en objectieve fietsveiligheid. Opvallend is dat jongeren niet de veiligste, maar de snelste en meest sociale route verkiezen.
- Eddy Klynen: De link tussen fietsveiligheid en autoverkeer valt ook op. We moeten ook iets doen aan de groei van het autoverkeer.
- Sien Benoit: Er zullen in de papers nog meer details beschikbaar zijn.
- Glenn Godin: Bijna-ongevallen zijn ook interessant om mee te nemen en hieraan te koppelen.
- Sien Benoit: In Gent werden de bijna-ongevallen ook bevestigd. Die plekken worden ook vaak door de jongeren vermeden.
- Cathy Berx: In de industrie zien we vaak borden met de vermelding “Zoveel dagen zonder arbeidsongevallen”. Voor de fietsongevallen zou het ook nuttig zijn dit te weten en te visualiseren.
- Roel De Cleen: Er bestaan wel borden die het aantal voorbijrijdende fietsers tellen en visueel weergeven. Het kan interessant zijn om daarop toe te voegen hoeveel dagen er zonder fietsongevallen zijn.
- Inge Caers: Veilige fietsinfrastructuur zorgt voor minder ongevallen.

5.2. Winnaar van de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2022: Jonge Wegweters

Gisèle Vervoort (Kind en Samenleving) vertelt hoe ze samen met Bataljong vzw met het project Jonge Wegweters aanpakken.

Voor inhoud: zie presentatie.

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

5.3. Aanbod VSV

Pieter Besemer (VSV) licht het verkeerseducatief aanbod voor het secundair onderwijs toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

6. Varia

Aanpassing rijopleiding

Erik Caelen (Cage bv) stelt vast dat er plannen zijn om de rijopleiding aan te passen en vraagt of dit op het VFV geagendeerd kan worden.

- Cathy Berx: We zullen dit onderwerp agenderen op de volgende bijeenkomst en uitvoeriger behandelen.
- Herman Willemse: De werkgroep rijopleiding komt niet meer samen en is dus niet geconsulteerd. Het zou fijn zijn om vanuit de praktijk opmerkingen over het voorstel te kunnen maken.

Online European Road Safety Summer School

Ine Herten (VSV) geeft mee dat de VSV opnieuw een online European Road Safety Summer School organiseert in de eerste week van juli 2022. Met 50 deelnemers is deze opleiding ondertussen volzet.

Actiepunten:

- MOW geeft tijdens de volgende bijeenkomst van het VFV een overzicht over welke acties er genomen worden om de signalisatie en infrastructuur van fietspaden te verbeteren.
- Het voorstel om de rijopleiding aan te passen wordt eveneens geagendeerd voor de volgende bijeenkomst.

Volgende bijeenkomst: Vrijdag 16 september 2022, van 10.00 tot 12.00 uur, fysiek in Brussel

7. Bijlage

Advies van Centrex Wegverkeer over betekenis/toepassing verkeersbord F99c (01/04/2021)