

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

16 SEPTEMBER 2022

Online vergadering via Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Bart Boucké (MOW), Tom Brijs (Universiteit Hasselt), Hilde Bruynseels (VSV), Erik Caelen (Cage bv), Jorine Callebert (Traject), Wies Callens (Fietzersbond), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Dirk Covemaeker (Federdrive), Ariane Cuenen (Universiteit Hasselt), Kirsten De Mulder (MINT nv), Annelies Develtere (Vias Institute), Stijn Dhondt (VSV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Steven Fagard (Provincie Vlaams-Brabant), Glenn Godin (Mobiël 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Liessa Ilianes (AWV), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen / Gent), Steven Raes (GOCA), Benoît Soenen (Centrex), Steven Soens (Febiac), Katrijn Van Beek (OVK), Marleen Van Der Velden (Landelijke Gilden), Chris Vanhee (Kabinet minister Lydia Peeters), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving), An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Wout Baert (Fietseraad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), David Bourlard (VCLP), Tina Caers (VVP), Stijn Daniels (KU Leuven), Roel De Cleen (OVK), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Johan De Mol (Universiteit Gent), Yolande Denis (Rondpunt vzw), Delphine Eeckhout (Traject), Eric Troniseck (Centrex), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Bert Van Hemelen (De Lijn), Thomas Van Hoof (Bezer).

AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. Acties ter verbetering van de verkeersveiligheid – overzicht en stand van zaken**
Bart Boucké (MOW)
- 3. Procesafspraken over de opvolging van het punt over de leesbaarheid van (fiets) weginfrastructuur**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 4. Aanpassingen aan de rijopleiding - Onderzoek "Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen van rijbewijs categorie B"**
Ariane Cuenen (Universiteit Hasselt)
- 5. Pauze**
- 6. Verkeersveiligheid bij koeriers verbeteren - Onderzoek Leveringen van pakketten - in kaart brengen van uitdagingen met betrekking tot de impact op verkeersveiligheid en mobiliteit in België**
Annelies Develtere (Vias Institute)

7. Evaluatie campagnes afleiding en ROI voorjaar 2022

Stijn Dhondt (VSV)

8. Varia

- **Verslaggeving over verkeersongevallen**
Vraag van Dirk Lauwers (Universiteit Gent / Antwerpen)
- **Invoering nultolerantie alcohol in het verkeer**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- **Oproep voor projecten – Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2023**
Ine Herten (VSV)
- **Website VFV**
Ine Herten (VSV)
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - Vrijdag 9 december 2022) – Online
 - Dinsdag 14 februari 2023 – Online
 - Maandag 12 juni 2023 – Brussel
 - Vrijdag 15 september 2023 – Brussel
 - Vrijdag 8 december 2023 – Online

Telkens van 10.00 tot 12.00 uur

Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Verwelkoming

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden, waaronder ook enkele nieuwe leden waarvan sommigen helemaal nieuw zijn en anderen een andere/nieuwe organisatie vertegenwoordigen:

Stijn Daniels (KU Leuven) - Wouter Van den Berghe (Tilkon) - Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving) - Katrijn Van Beek (OVK) - Isabel Verwee (Vias Institute) - Tim Buyse (MORA) - Arnoud Sneijers (Rondpunt) - Johan De Mol (UGent).

Om lid te worden van het VFV is er geen formele procedure. Iedereen die expertise en belangstelling in verkeersveiligheid heeft, is welkom. Indien er bezwaren zijn, kunnen deze aan de voorzitter en/of secretaris bezorgd worden.

Opmerkingen bij vorige verslag

Bij het verslag werd het advies van Centrex over het verkeersbord F99c gevoegd waaruit blijkt dat dit ook geldt voor o.a. voortbewegingstoestellen omdat deze volgens hun snelheid gelijkgesteld worden met ofwel een voetganger of een fietser. Het is hierbij van geen belang of het een gemotoriseerd voortbewegingstoestel betreft of niet.

Bart Boucké (MOW) heeft schriftelijk enkele tekstuele opmerkingen voor het verslag bezorgd. Bart Boucké stelt dat het agendapunt '2. Acties ter verbetering van de verkeersveiligheid -stand van zaken' eigenlijk enkel over acties m.b.t. wegcode en fietsmarkeringen had moeten gaan en dus niet in overeenstemming is met wat er tijdens de vorige bijeenkomst afgesproken werd.

2. Acties ter verbetering van de verkeersveiligheid – stand van zaken

Bart Boucké (MOW) geeft kort een stand van zaken over de acties ter verbetering van de verkeersveiligheid. Bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen werd afgesproken om een semestriële voortgangsrapportering te maken. De eerste werd in februari 2022 opgeleverd en de tweede zit nu in de finale fase en zal op 21/09/22 voorgesteld worden op de Taskforce Verkeersveiligheid. Daarom kan de inhoud vandaag nog niet aan de leden teruggekoppeld worden. De informatie zal nadien wel verspreid worden.

Wat de wegcode en het aandeel fietsmarkeringen en fietsoversteken betreft, kan er geen uitvoerige toelichting gegeven worden aangezien Els De Reyt (MOW), die met deze materie aan de slag gaat, momenteel niet beschikbaar is. Er is goed overleg tussen de drie gewesten en de federale overheid waarbij ook een timing afgesproken werd. De herziening van de wegcode (ook de gewestelijke wegcodes) is voorzien tegen eind 2023. De eerste belangrijke deadline is einde januari 2023, waarbij de basisteksten afgerond moeten zijn. Nadien komt er dan nog een lange, voorgeschreven procedure. De inwerkingtreding volgt dan 18 maanden later. Voor fietsmarkeringen en fietsoversteken bestaat er een aparte federale werkgroep tussen de gewesten en de federale overheid die midden oktober van start gaat. Voor het Vlaamse Gewest neemt Departement MOW samen met Fietsberaad hier aan deel. De timing van deze werkgroep kan wat afwijken van deze van het grotere traject om de neuzen in dezelfde richting te krijgen.

Vragen vanuit het forum:

- Erik Caelen: Die 18 maanden heeft te maken met het tegelijkertijd goedkeuren van de 4 wegcodes en de aanpassing van alle KB's die eraan gelinkt zijn bv. de overtredingen per graad.
- Cathy Berx: Dat betekent dat het al bijna 2025 zal zijn eer het allemaal in voege is en handhaafbaar zal zijn.
- Bart Boucké: Er zijn nog een aantal andere teksten die samenhangen met de wegcode bv. het reglement voor de wegbeheerder met de plaatsingsvoorwaarden voor signalisatie. Die documenten zullen vanaf 2024 ook aangepast worden.
- Dirk Lauwers: In welke mate wordt het VFV in dit proces betrokken?
- Bart Boucké: Er zijn leden die aan de discussie deelnemen, bevraagd worden. Het VFV als geheel wordt niet bevraagd, maar wel via individuele leden en expertise.

3. Procesafspraken over de opvolging van het punt over de leesbaarheid van de fiets(weginfrastructuur)

Cathy Berx (voorzitter VFV) stelt dat het goed zou zijn om ons zo te organiseren dat alle leden van het VFV, ook zij die niet rechtstreeks betrokken zijn vandaag, de kans krijgen om input te geven over o.a. de leesbaarheid van de weg, bebording, governance, ... Het VFV is geen formele partner in het traject, maar we kunnen wel maximaal mee nadenken over wat er m.b.t. de fietsinfrastructuur opgenomen wordt.

Vragen vanuit het forum:

- Wies Callens: Dit is zeer nuttig voor het middenveld om te weten welke organisatie waarbij betrokken is. Zo kunnen we ook weten aan wie we nog welke nota/adviezen kunnen overmaken. Het is net die transparantie die het mogelijk maakt om de kennis en input van het middenveld mee te geven. Soms worden er keuzes gemaakt in een beperkte setting, maar dan is het niet duidelijk wie er wel en niet bij was. Het voordeel zou dan zijn dat we op voorhand input kunnen bezorgen. Een idee is om dit op te lijsten, zodat we weten welke input we voor welke werkgroep aan welke vertegenwoordiger kunnen geven.
- Dirk Lauwers: Het VFV zou gezamenlijke standpunten kunnen innemen. Het is dan geen formeel advies, maar kan gezaghebbend zijn. Ook voor individuele betrokkenen kan het zinvol zijn om terug te vallen op een standpunt van het VFV. Het is ook inspirerend om met deze brede groep over een aantal items van gedachten te wisselen.
- Bart Boucké: Els De Reyt (Departement MOW) maakt vanuit de Vlaamse Overheid deel uit van de werkgroep en heeft ook input gevraagd bij verschillende partners en zij kunnen ook bij Els terecht met hun nota's. Bijvoorbeeld voor de plaatsingsvoorwaarden en de fietsmarkeringen zijn diverse initiatieven geweest voor onderlinge afstemming o.a. met leden van het VFV.
- Cathy Berx: De vraag van Wies is "Wie is waar op welke manier en met welk mandaat vertegenwoordigd?". We zijn met velen: overheidspartners, middenveld, ... en gezien ook de duurtijd, het belang en de uitkomst van het traject, is het belangrijk om hier een overzicht over te hebben. Zo kunnen we er met een zo groot mogelijk draagvlak naar kijken. We streven naar een "wow"-gevoel en naar minder kritiek achteraf en dat kunnen verwezenlijken door een zo open en transparant mogelijk traject te volgen.
- Wies Callens: Dit is zeker geen verwijt naar het Departement MOW toe. Er is inderdaad al vaak contact geweest met Els De Reyt en dat verloopt heel helder. Het thema is maatschappelijk belangrijk. Laat ons in alle transparantie meegeven wie op welk moment aan welk traject werkt. Het is belangrijk dat we de informatie onderling binnen dit brede VFV kunnen delen om zo het "wow"-gevoel zo groot mogelijk te maken.
- Cathy Berx: Mag ik voorstellen dat we dit punt op elke bijeenkomst van het VFV agenderen? Zo kunnen we telkens een stand van zaken krijgen en feedback geven. Als er dan bv. knelpunten zijn, kunnen deze afgetoetst worden met het VFV.

- Bart Boucké: Op zich heb ik hier geen probleem mee. De ambtelijke groep van de gewesten samen met het Federale niveau die aan de hervorming van de wegcode werken, is ambitieus. Ze willen graag uitvoerig met partners en belanghebbenden afstemmen. De timing en de techniciteit verhinderen dit deels. Er is een druk om dit traject binnen de timing af te ronden. Het is een taaie, technische materie waarbij er ook heel wat zaken met elkaar verstrengeld zijn. Ik zal deze vraag afstemmen met Els De Reynt en bespreken welke de mogelijkheden zijn om periodiek terug te koppelen naar het VFV.
- Cathy Berx: We spreken af dat we een overzicht maken van wie op welke manier bij welk topic betrokken is. We roepen de leden op om deze info aan Ine Herten (VSV) te bezorgen. Het uitgangspunt is om hier discreet mee om te gaan.
- Karel Hofman: Ik maak vanuit de Federale Overheid deel uit van die werkgroep waar we samen met de gewesten werken aan een goed, vereenvoudigd verkeersreglement. Het is een goed idee om dit op te lijsten. Bij aanvang van het traject werden alle leden van de Federale Commissie Verkeersveiligheid bevestigd. Els De Reynt heeft aan verschillende organisaties uit het middenveld input gevraagd. We hebben veel input ontvangen en in de mate van het mogelijke werd hier rekening mee gehouden. Op vlak van transparantie en samenwerking zit het zeer goed.
- Cathy Berx: Worden er in tussentijd ook nog bijkomende vragen gesteld, dilemma's gedetecteerd? Het kan nuttig zijn om onderweg in het traject nog bijkomende input te krijgen.
- Bart Boucké: Dat gebeurt. Daarom werd bijvoorbeeld ook de aparte groep over de fietsmarkeringen opgericht.
- Wies Callens: Dit is geen kritiek op hoe het proces tot hiertoe gelopen is. Het is eerder een vraag om mee betrokken te blijven en updates te krijgen, ook vanuit het middenveld. Er wordt hard aan gewerkt en het is inderdaad een strikte timing. Dit is een oproep om open te blijven communiceren en elkaar op de hoogte te houden zodat we input kunnen geven om de techniciteit vooruit te helpen.
- Bart Boucké: Ik begrijp jullie vraag en zal dit met Els De Reynt opnemen zodat we periodiek een overzicht kunnen geven aan het VFV.
- Dirk Lauwers: Academici zijn niet echt betrokken, maar het kan zinvol zijn om reflecties mee te geven. We zitten sinds de Stockholm Declaration binnen een nieuw paradigma van verkeersveiligheid. Dit zou best ook in het verkeersreglement vertaald worden. Dit gaat dan eerder over de hoofdlijnen, principes en uitgangspunten dan over de technische details.
- Dirk Engels: Kunnen we dit ruimer bekijken? Er zijn nog andere zaken zoals snelheidsregimes. Welke acties worden er op dat gebied genomen door MOW/AWV/lokale besturen.
- Cathy Berx: Het nu besproken traject handelt enkel over de fundamentele hervorming van de wegcode. Dat neemt niet weg dat we ook oog blijven hebben voor alle andere aspecten die met verkeersveiligheid te maken hebben. De ongevalscijfers blijven immers stijgen. Dus die andere topics en aandachtspunten blijven we uiteraard ook agenderen.

Conclusie:

- Er is veel waardering voor het proces dat loopt.
- Het VFV maakt een lijst van welke persoon/organisatie bij welke stap/werkgroep betrokken is.
- Er is een vraag naar periodieke terugkoppeling over het proces met mogelijkheid tot bespreking op het VFV.
- Met die tussentijdse besprekingen en feedback wordt discreet en correct omgegaan om in geen geval het proces te hypothekeren.

4. Aanpassingen aan de rijopleiding : Onderzoek “Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen van rijbewijs categorie B”

Ariane Cuenen (Universiteit Hasselt) licht de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding voor categorie B toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: Ik ben het met alle aanbevelingen eens, behalve met het apart puntensysteem voor beginnende bestuurders. Ik ben wel akkoord met een algemeen rijbewijs met punten. Een apart systeem zou alleen maar tot complicaties leiden. Het Kabinet van Lydia Peeters gaat er mee aan de slag. Men wil het vormingsmoment opnieuw invoeren en de oefenperiode verlengen. De VSV zou hierin betrokken worden en wil dan ook graag het VFV op de hoogte houden over de verdere ontwikkelingen inzake de rijopleiding.
- Cathy Berx: Het is inderdaad aangewezen om een rijbewijs met punten voor iedereen in te voeren. Het lijkt ook moeilijk om het onderscheid tussen beginnende bestuurders en andere bestuurders te verantwoorden. Waarom wordt een periode van 5 maanden en niet 6 maanden aanbevolen aangezien er een groot draagvlak bestaat voor een periode van minstens 6 maanden? Waarom wordt er niet meer aandacht besteed aan de alternatieve vervoersmodi waaronder ook de deelsystemen en aan multimodaliteit en modal shift? Dit kan bijdragen tot een meer bedachtzaam omspringen met de aankoop én het gebruik van gemotoriseerde voertuigen.
- Ariane Cuenen: 6 maanden als termijn is ook prima. Er werd minimum 5 maanden bepaald om het signaal te geven aan de Vlaamse Overheid dat 3 maanden echt wel te kort is. Hier werd met minister Lydia Peeters over gesproken en als er een verandering komt zal deze periode aangepast worden naar 5 à 6 maanden. Duurzame verplaatsingen promoten was niet de focus van het onderzoek, maar is zeker belangrijk en er kan aan bod komen bij bv. bij het terugkommoment. Daar kan dan nagedacht worden over hoe je een rit plant en hoe je je op een duurzame manier verplaatst.

- Wies Callens: De verkeersveiligheidscijfers zijn niet OK wat de actieve weggebruikers betreft. Kan hier niet meer aandacht aan besteed worden in de rijopleiding? Er is in dit forum een consensus over een veralgemening van zone 30. Maar dit impliceert dan ook dat er in de rijopleiding meer focus moet komen op aandacht voor de actieve weggebruiker, zowel voetgangers en fietsers en zowel in de theorie als in de praktijk. Bv. Dutch reach zou verplicht kunnen opgenomen worden in de opleiding.
- Ariane Cuenen: Dit is inderdaad een terechte oproep. Er zijn een aantal beperkingen bij het praktijkexamen zoals de duurtijd en de locatie van de examencentra. Waar het mogelijk is, moet dit betocht worden. Het is belangrijk dat het praktijkexamen zo gevarieerd mogelijk is en zoveel mogelijk aspecten getest worden. Het zou ook aan bod kunnen komen in de risicoperceptietest, het terugkommoment en de opleiding zelf. Het is zeker nodig zodat de ongevallencijfers bij actieve weggebruikers dalen.
- Cathy Berx: De boodschap is dat dit best consequent als een rode draad doorheen alle fases van de opleiding verweven en vervat zit.
- Dirk Lauwers: Er zijn een aantal nieuwe technologische evoluties waar aandacht naar moet gaan. Elektrische wagens trekken sneller op en rijden sneller achteruit. Er zijn meer SUV's waarvan onderzoek aantoont dat er agressiever mee gereden wordt. Dit is ook gerelateerd aan de bekommernis over de actieve weggebruikers. Beginnende bestuurders moeten hier bewust over gemaakt worden. Daarnaast is het multimodale belangrijk. Maak hen vertrouwd met Park&rides en tools die multimodaal zijn om alternatieve vervoerswijzen te bekijken ter voorbereiding van een reis. Dit is een essentieel onderdeel van een veilige mobiliteitscultuur.
- Ariane Cuenen: Bewustzijn over de types wagen en het multimodale is zeker belangrijk om aan bod te laten komen tijdens de rijopleiding bv. in het terugkommoment.
- Cathy Berx: Is het mogelijk om deze aandachtspunten nog mee op te nemen?
- Ariane Cuenen: Het rapport beperkt zich grotendeels tot de onderzoeksvragen. Uiteraard zijn er nog verdere besprekingen zoals bv. op de Tasforce Verkeersveiligheid waar collega Tom Brijs deel van uitmaakt. De verdere uitvoering of implementatie hoeft zich niet te beperken tot het rapport. Het zou kunnen dat er bijkomende onderzoek nodig is.

5. Pauze

6. Verkeersveiligheid bij koeriers verbeteren: Onderzoek Leveringen van pakketten - in kaart brengen van uitdagingen met betrekking tot de impact op verkeersveiligheid en mobiliteit in België

Annelies Develtere (Vias Institute) licht het onderzoek over de impact van leveringen van pakketten op de verkeersveiligheid en mobiliteit in België toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

[Link naar het rapport](#)

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Kan er ook geen sprake zijn van schijnzelfstandigheid: particulieren die de wagen leasen maar werken voor een bedrijf?
- Dirk Lauwers: In welke omstandigheden gebeuren die ongevallen? Welke situaties, wanneer? Het werken met venstertijden kan een oplossing zijn. Dat gebeurt nu al met vrachtverkeer, maar kan ook wenselijk zijn voor koeriers. Een concrete aanbeveling zou kunnen zijn om een laad- en loszone in elke woonstraat te voorzien rekening houdend met een aanvaardbare loopafstand voor pakketbezorgers. Het onderzoek gaat over zowel de fietskoeriers als de bestelwagens. Zou dit niet beter 2 duidelijke aparte sporen zijn met aparte aanbevelingen?
- Annelies Develtere: De grootste moeilijkheid is het vinden van bruikbare data op korte termijn. We weten dat de meeste ongevallen binnen de bebouwde kom voorvallen, maar er is geen zicht op de omstandigheden. We willen pleiten voor een betere opvolging naar handhaving toe. Een aantal politiezones hebben een beter overzicht hiervan dan andere. We zijn op zoek naar bijkomende data zoals data van verzekeraars over arbeidsongevallen in het verkeer. Er zijn een aantal goede praktijken naar leveringen toe zoals venstertijden. Moeilijkheid hierbij is dat de lezing niet makkelijk is. Iedereen neemt lokale acties, maar het is niet altijd even evident te weten waar ze wel/niet mogen leveren en wanneer. Leveringzones voorzien is complex omdat het een zeer lokaal gegeven is. De rol van de lokale overheid is om de behoeften in kaart te brengen in samenwerking met de sector. Zij hebben zicht op de meest gebruikte routes en de plaatsen waar het vaakst geleverd wordt. Voor de fietskoeriers zal het deels een andere boodschap zijn en zijn er andere aanbevelingen. Zij ervaren ook hinder van bestelwagens die op het fietspad stationeren of vinden het zelf lastig om met hun leverfiets een plek te vinden waar ze kunnen stoppen. Het voordeel dat ze ervaren is de toegang tot zones waar je met een bestelwagen niet geraakt. Het zijn zeker belangrijke pistes die in concretere aanbevelingen uitgewerkt kunnen worden.

- Cathy Berx: Het is interessant om het rapport door te nemen en dan eventueel bijkomende vragen te formuleren.
- Wies Callens: Het is ongelooflijk erg dat we anno 2022 moeten vaststellen dat we over te weinig data beschikken. We moeten aan alle overheden duidelijk maken dat we werk moeten maken van goede ongevalsregistratie zodat we zicht hebben op de oorzaken en omstandigheden van ongevallen. Het is een frustratie bij velen en het is pijnlijk dat we dit blijven aanvaarden. Iedere keer botsen we op dat gegeven. Kunnen we vanuit het VFV een sterk statement maken? Zodat alle overheden werk kunnen maken van een goede ongevalsregistratie en -analyse en dat er linken gelegd worden met verschillende projecten zoals bv. Citizen science.
- Cathy Berx: Dit moeten we zeker agenderen voor de volgende vergadering. Citizen science kan hier zeker een rol in spelen. Ook het Save Charter 2.0 is relevant waarbij een bijna-ongeval geanalyseerd wordt zodat er preventief gewerkt kan worden om soortgelijke ongevallen op die plek te voorkomen. Het zijn 2 ongerijmde dingen: zich –uiteraard zeer terecht- zorgen maken over de toenemende verkeersonveiligheid én tegelijk willen dat pakjes zo snel als mogelijk, en liefst aan huis geleverd worden, met alle bijkomend verkeer dat dit genereert en bijkomende onveiligheid dat het impliceert.

Conclusie: Het onderwerp ongevalsregistratie wordt tijdens de volgende bijeenkomst geagendeerd.

7. Evaluatie campagnes afleiding en rijden onder invloed van alcohol en drugs – voorjaar 2022

Stijn Dhondt (VSV) schetst de resultaten van de evaluatie van de campagnes over de thema's afleiding en rijden onder invloed van alcohol en drugs van afgelopen voorjaar toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Er zijn geen vragen.

8. Varia

Verslaggeving over verkeersongevallen

Dirk Lauwers (Universiteit Gent / Antwerpen) heeft samen met Wouter Floorizone (Transport & Mobility Leuven) in juli 2022 [een opiniestuk](#) geschreven over de manier waarop berichten over verkeersongevallen worden geschreven. Het is een pleidooi voor een andere manier van berichtgeving dat veel weerklank kreeg. Er is vaak sprake van blaming-the-victim bij voetgangers en fietsers, meestal al in de titel. Recent werd een inventaris gemaakt van hoe verkeersongevallen gerapporteerd worden en men blijft bij die insteek waarbij de chauffeur niet genoemd wordt. Vaak worden er gegevens uit politierapporten overgenomen. In het Verenigd Koninkrijk en Nederland is er onderzoek naar gedaan en actie rond genomen zoals bewustmaking bij journalisten. Zijn er in het VFV leden of organisaties die met dit thema aan de slag willen gaan? Er is meer nodig dan een opiniestuk en samen kunnen we dit aankaarten bij de beleidsmakers en werken aan bewustwording bij de media.

Vragen vanuit het forum:

- Wies Callens: De Fietsersbond had een Fietsdeal klaarstaan in het kader van de Grote Versnelling over dit thema. Verschillende leden hebben in de chat aangegeven hier samen werk van te maken. Hopelijk kunnen we hier samen met het kabinet van minister Benjamin Dalle dit najaar werk van maken bijvoorbeeld in de vorm van een studiedag waarop we alle mediahuizen kunnen meenemen in dit verhaal. Het is een zeer terechte zaak die internationaal leeft.
- Cathy Berx: Ik sluit me hier graag bij aan. Volgende week vindt er een overleg tussen de media en de burgemeesters en gedeputeerden plaats. Het is ook kwestie om er bij elk contact met journalisten op te wijzen. Als we hier samen werk van maken, kan dit eventueel in het provinciehuis in Antwerpen opgezet worden.
- Gert Venken: De VSV heeft naar aanleiding van het opiniestuk met Dirk en Wouter contact opgenomen en dit zal verder besproken worden in de programmaraad van de Mobiliteitsacademie waar we een brede oproep kunnen doen bij organisaties. We gaan hiermee aan de slag.

Conclusie: De VSV bekijkt hoe en in welke vorm hierover een initiatief genomen kan worden.

Invoering nultolerantie alcohol in het verkeer

Cathy Berx (voorzitter VFV) komt terug op het dossier nultolerantie alcohol in het verkeer dat in de commissie mobiliteit besproken werd. Daarop hebben we dit in het VFV verder verdiept m.b.t. fietsers. We hebben dit niet helemaal afgerond en er wordt momenteel ook weinig over gesproken. Samen met het thema uitbreiding zone 30 moeten we hier blijvend aandacht aan besteden. Kunnen we dit opnieuw oppikken zodat we hier eventuele aanbevelingen over kunnen uitwerken?

Oproep voor projecten – Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2023

Ine Herten (VSV) vraagt de leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid om de oproep voor projecten voor het programma van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid (21/03/23 – Gent) en de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2023 mee te verspreiden en om zelf projecten in te dienen. Het congressthema is ‘Innoveren naar veilig verkeer’. Indienen kan [via deze link](#).

De VSV doet de oproep via nieuwsbrieven naar de verschillende doelgroepen en via een gerichte persoonlijke mailing wanneer het over opgepikte projecten gaat.

Website VFV

Ine Herten (VSV) licht de leden in dat alle info, verslagen, nota's e.d. van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid voortaan niet meer op een aparte website staan, maar als een webpagina geïntegreerd werden op de moederwebsite van de VSV. <https://www.vsv.be/over-vsv/vlaams-forum-verkeersveiligheid/> Hier komt binnenkort ook nog de ledenlijst bij.

Actiepunten:

- Het VFV maakt een lijst van welke persoon/organisatie bij welke stap/werkgroep over de hervorming van de wegcode betrokken is.
- Het Departement MOW bekijkt wie er periodiek over het proces van de hervorming van de wegcode op de bijeenkomsten van het VFV zal terugkoppelen.
- Het onderwerp ‘Ongevalsregistratie’ wordt tijdens de volgende bijeenkomst verder uitgediept.
- De VSV bekijkt samen met de partners hoe en in welke vorm er een initiatief m.b.t. de verslaggeving over verkeersongevallen kan uitgewerkt worden.

Volgende bijeenkomst: Vrijdag 9 december 2022, van 10.00 tot 12.00 uur, online

9. Bijlagen

Aanvullingen rijlesgevers over rijopleiding (VSV)

Deze bijlage wordt samen met het verslag en de presentaties bezorgd.

Teams-chat

- Boucké Bart: Ik moet me nu helaas verontschuldigen voor de rest van het overleg. Ik pik de vraag m.b.t wegcode op met Els en wens jullie verder nog een fijn overleg toe.
- Cathy Berx: Waarom dan niet 6 maanden? Er is kennelijk een draagvlak voor!
- Erik Caelen: Hartelijk dank Eddy, je neemt mij de woorden uit mijn mond. Ben ook vragende partij voor terugkoppeling naar VFV. Kunnen de aanbevelingen die de lesgevers en examinatoren hebben gedaan tijdens de brainstormsessies van de opleidingen "rijopleiding en rijbewijzen" georganiseerd door VSV mee opgenomen worden?
- Hilde Bruynseels: Dag Erik, Eliza bundelt de input van de opleiding en geeft ze door. We nemen het mee.
- Eddy Klynen: Ok!
- Steven Raes: Ik denk dat de keuze van je vervoersmiddel op het ogenblik zelf losstaat van het behalen van een rijbewijs.
- Cathy Berx: Kan er ook geen sprake zijn van veel schijnzelfstandigen: particulieren die de wagen leasen maar werken voor een bedrijf?
- Cathy Berx: Wat een paradox: 80 % koopt online, de meerderheid wil een pakje thuis binnen de 2 dagen...maar ze staan negatief tegenover de gevolgen van de keuze. Misschien is het een optie om sterker te wijzen op die contradictie en op te roepen om iets minder online te kopen en vooral meer geduld te hebben, zodat pakjes beter gebundeld kunnen worden.
- An Volckaert: Kan je de link van het uitgebreid rapport in de chat zetten aub? [Op de website van Vias](#) vind ik enkel een korte synthese.
- Erik Caelen: Voor aantal en ligging van laad- en loszones: Brussels gewest heeft op basis van een studie van CERTU een aantal aanbevelingen geformuleerd.
- Dirk Lauwers: @Erik kan je die delen? Tnx!
- Erik Caelen: <https://brulocalis.brussels/nl/nieuws/organisatie-van-de-leveringen-langs-de-wegen>
- Dirk Lauwers: Wies, inderdaad met eigentijdse registratie locatie met coördinaten moet dat toch kunnen?
- Glenn Godin: PING kan ook helpen als citizen science tool om die heikele punten te capteren. Alleszins bundelen we vanuit Mobiel21 graag de krachten met alle partners.
- Wies Callens: @Glen Godin graag en zo.
- Cathy Berx: Heel juist!
- Glenn Godin: @Dirk Lauwers wij doen graag mee!
- Cathy Berx: Ik ook !

- Wies Callens: Ik ook.
- Dirk Engels: Ik wil graag daarop meewerken.
- Eddy Klynen: VSV doet ook graag mee!
- An Volckaert: Ik ook!
- Cathy Berx: Ik wil dat zeer graag hosten!
- Katrijn Van Beek: OVK ook uiteraard!
- Kirsten De Mulder: Ik ook!
- Wies Callens: Ok dus iedereen doet mee en we gaan er samen voor!
- Wies Callens : Wat nultolerantie betreft dan graag nog eens een open discussie over straf op maat want dat was wel een van de zaken die we vanuit de Fietsersbond meegaven.
- Cathy Berx: Perfect, Wies!