

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

9 DECEMBER 2022

Online vergadering via Teams

Aanwezig: Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), David Bourlard (VCLP), Lies Bouwen (Vias Institue), Hilde Bruynseels (VSV), Tina Caers (VVP), Jorine Callebert (Traject), Wies Callens (Fietsersbond), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Stijn Daniels (KU Leuven), Bert De Meyer (Edulogia), Kirsten De Mulder (MINT nv), Els De Reynt (MOW), Stijn Dhondt (VSV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Steven Fagard (Provincie Vlaams-Brabant), Glenn Godin (Mobiël 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Ine Herten (VSV), Liessa Ilianes (AWV), Katrien Kiekens (AWV), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen / Gent) Naoki Matsumoto (Federale Politie), Jan Soenen (Transport & Logistiek Vlaanderen), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Thomas Van Hoof (Bezer), Koen Van Wouterghem (OVK), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia), Herman Willemse.

Verontschuldigd: Cathy Berx (voorzitter), Bart Boucké (MOW), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Eddy Klynen (VSV), Steven Raes (GOCA), Arnoud Snijers (Rondpunt vzw), Bert Van Hemelen (De Lijn).

AGENDA

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Gert Venken (vervangend voorzitter)

2. De aanpak en effecten van sensibilisering

2.1. Campagnes Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Stijn Dhondt (VSV)

2.2. Campagnes Agentschap Wegen en Verkeer

Katrien Kiekens (AWV)

3. Hervorming van de wegcode – overzicht en stand van zaken

Els De Reynt (MOW)

4. Pauze

5. Naar betere ongevalsdata door betere ongevalsregistratie

5.1. Het hoe en waarom van ongevalsregistratie

Wouter Van den Berghe (Tilkon)

5.2. Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers: Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens voor 2005-2020

Lies Bouwen (Vias Institute)

6. Varia

- **Hervorming van de rijopleiding – stand van zaken**
Hilde Bruynseels (VSV)
- **All for zero : Oproep tot lokale projecten 2023**
Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit)
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - *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

Gert Venken (VSV) vervangt voorzitter Cathy Berx en ondervoorzitter Eddy Klynen die beiden niet aanwezig kunnen zijn. Hij verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag. Het eerder gecommuniceerde agendapunt over het rijbewijs met punten zal vandaag niet behandeld worden, aangezien er vandaag nog niet veel nieuwe informatie beschikbaar is.

2. De aanpak en effecten van sensibilisering

2.1. Campagnes Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Stijn Dhondt (VSV) schetst de resultaten van de campagne over het thema rijden onder invloed van afgelopen zomer en blikkt vooruit naar de campagnes in het voorjaar 2023.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Gert Venken: Mag de kalender verspreid worden?
- Stijn Dhondt: Dat mag. Dit is de definitieve kalender.
- Dirk Lauwers: In de VS zie je meer en meer alarmerende cijfers en wordt afleiding nu gezien als dé grote killer, meer dan snelheid of rijden onder invloed. Verstrooid rijden als voetganger of fietser brengt vooral jezelf in gevaar, terwijl je bij autorijden ook anderen in gevaar brengt. Kan de focus niet vooral op de bestuurders gelegd worden in de campagnes?

- Stijn Dhondt: Net omdat het zo'n belangrijk thema is zullen we deze campagne 2 x doen. Het klopt wat de focus betreft. In de campagne van juni zal er sowieso nog een groot luik voor de doelgroep autobestuurders zijn, aangevuld met een klein luik naar andere weggebruikers. Het gewicht dat we aan elke doelgroep toekennen, moet nog bepaald worden.

2.2. Campagnes Agentschap Wegen en Verkeer

Katrien Kiekens (AWV) overloopt de resultaten van de voorbije campagnes over de reddingsstrook en veiligheid langs werven.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: De impact van sociale media op verkeersveiligheidscampagnes mogen we niet onderschatten. Het is niet altijd makkelijk om in discussie te gaan. Wat zijn goede strategieën? In Groot-Brittannië is er een succesrijke campagne over zone 30 gegroeid vanuit een groep voorstanders waardoor er nu in bepaalde regio's wetgeving bestaat om zone 30 in alle gemeenten in die regio in te voeren. Die groep van 'the willing' heeft zich vooral via sociale media kunnen uitbreiden. Dus moeten we niet nog meer op die sociale media aanwezig zijn en welke strategie hanteren we hiervoor? We kunnen hier elk een aparte rol in spelen. We kunnen het nut van bepaalde maatregelen veel meer aantonen. Nu leeft bv. bij de trajectcontroles de perceptie dat het zakkenvullerij is en dat zouden we kunnen wegnemen door het waarom beter uit te leggen. Daarom zijn er meer en diepere campagnes nodig die verder gaan dan enkel een bord langs de snelweg plaatsen.
Wat de risico's op de snelwegen betreft, zijn er cijfers over vrachtwagenongevallen in Europa waaruit blijkt dat België bovenaan in de lijst staat als het gaat om het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens. Is niet eenvoudig omdat er ook veel buitenlandse chauffeurs op onze snelwegen rijden. Welke strategie is er hiervoor?
- Katrien Kiekens: We moeten zeker strategie voor sociale media uitwerken. Sinds dit jaar werkt AWV samen met een nieuw creatief bureau en zullen ze bekijken hoe ze kunnen nudgen en het bereik van de campagnes verhogen naar minstens 2/3^{de}. De ongevallen met vrachtwagens willen ze zeker bekijken. Uit ervaring met eerdere campagnes gericht naar vrachtwagenbestuurders blijkt het inderdaad moeilijk omdat ze als Vlaamse Overheid in het Nederlands moeten communiceren. Is het mogelijk om de cijfers over de vrachtwagenongevallen waarover Dirk Lauwers spreekt te bezorgen? Het zijn belangrijke aandachtspunten die meegenomen worden voor volgende campagnes.
- Gert Venken: De cijfers zijn ook voor de VSV interessant, aangezien de VSV binnenkort een campagne naar vrachtwagenbestuurder over afleiding lanceert.

- Stijn Dhondt: We bereiken wel de Nederlandstalige vrachtwagenbestuurders, maar de anderen zijn iets moeilijker te bereiken. Als overheden leggen we te weinig uit waarom de snelheidslimieten zo bepaald zijn. Daar kunnen we nog meer de kennis verhogen. Waarom is 120 de snelheidslimiet op snelwegen? Aan lokale besturen worden bv. communicatiematerialen aangeleverd die uitleggen waarom een bepaalde snelheidslimiet belangrijk is en welke de concrete voordelen zijn.
- Vanessa Albrecht: Is er een verklaring waarom België zo hoog staat in de lijst? Die chauffeurs rijden vaak ook op de snelwegen van onze buurlanden. Er moet een oorzakelijk verband zijn: waarom zijn net onze Belgische wegen zo gevaarlijk?
- Dirk Lauwers: Het zijn cijfers van het Road Safety Laboratory. Het betreft cijfers en geen diepgaande analyse. Voor vrachtwagens zijn de cijfers heel extreem, maar het geldt in het algemeen voor alle weggebruikers van onze snelwegen. Onze snelwegen zijn, op Bulgarije na, de gevaarlijkste van Europa. Dat heeft met verschillende factoren te maken zoals bijvoorbeeld de snelheidsregimes in relatie tot het aantal op- en afritten en de samenstelling van ons verkeer. Die factoren komen niet naar voren in het onderzoek.

Redactie: De link naar het onderzoeksrapport staat in de bijlagen.

- Wies Callens: Belangrijk dat we als Vlaams Forum Verkeersveiligheid bekijken wie welke rol opneemt om een aantal zaken te counteren en de communicatie op zich te nemen. We hebben hier allemaal als maatschappelijke speler een rol in. Begrijpelijk dat sommigen zich als een 'lonesome cowboy' voelen op de sociale media. Op welke manier kunnen we communicatietools meegeven zodat we vanuit het middenveld gezamenlijk kunnen ageren op sociale media over thema's als overdreven snelheid, rijden onder invloed e.d.? Zo kunnen we de kracht vanuit het middenveld gebruiken. Zo kunnen we gezamenlijk de doelstelling van Vision Zero via communicatie beter nastreven.
- Gert Venken: Deze suggestie kan verder opgepikt worden en er eventueel op een volgende bijeenkomst dieper op ingaan.
- Wouter Van den Berghe: Het thema vermoeidheid bij vrachtwagenchauffeurs kwam gisteren (08/12/22) aan bod tijdens de EU Road Safety van de Europese Commissie in Brussel. De kans bestaat dat er hiervoor de komende jaren een indicator voor zal ontwikkeld worden om dit probleem van nabij op te volgen. Vermoeidheid bij vrachtwagenbestuurders, gekoppeld aan afleiding, wordt dus internationaal als een belangrijk thema aanzien.
- Wout Baert: Het voeren van de campagnes is zeker nuttig. Het is belangrijk om een aantal wetenschappelijk onderbouwde kerncijfers mee te geven die we in discussies kunnen meenemen en die het debat minder emotioneel maken. Het gaat niet alleen over snelheid. Voorrangsongevallen komen in dezelfde mate voor bij fietsers als bij automobilisten. Er wordt al makkelijk gezegd dat fietsers hun voorrang overal nemen. En zo geldt dat voor verschillende thema's. Zo kunnen we argumenten sterker inbrengen zodat de boodschap overtuigender wordt. Dat kan natuurlijk niet in een affiche, maar wel in de discussies.

- Gert Venken: Dirk Lauwers zal het onderzoek bezorgen en zal mee met verslag bezorgd worden. De VSV bekijkt ook hoe en wanneer we kunnen terugkoppelen over de campagne voor vrachtwagenbestuurders. Het versterken van de campagnes via sociale media kunnen we vastnemen tijdens een volgend overleg. Dat kan gaan over goede voorbeelden, goede afspraken... zodat we beter kunnen onderbouwen en de discussie tot de kern kunnen brengen.
- Steven Fagard: Wat de campagnes van de reddingsstrook betreft, moet zeker ook gekeken worden naar de locatie van de affiches. Hangen deze op de juiste plek?
- Wies Callens: Oproep om bij wegenwerken aandacht te hebben voor goede omleidingen voor fietsers en voetgangers bij werven. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

3. Hervorming van de wegcode – overzicht en stand van zaken

Els De Reynt (MOW) geeft een stand van zaken met betrekking tot de hervorming van de wegcode.

Voor inhoud: zie presentatie.

Geen vragen vanuit het forum.

4. Pauze

5. Naar betere ongevalsdata door betere ongevalsregistratie

5.1. Het hoe en waarom van ongevalsregistratie

Wouter Van den Berghe (Tilkon) geeft in een inleiding mee hoe en waarom een goede ongevalsregistratie belangrijk is en hoe dit in andere Europese landen wordt aangepakt.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Gert Venken: De minister heeft de intentie om te bekijken hoe er meer op diepte-onderzoek van ernstige ongevallen kan ingezet worden.
- Wout Baert: Wordt er met verzekeringsgegevens gewerkt voor diepte-onderzoek en data-analyse?

- Wouter Van den Berghe: In elk land zouden onderzoekers graag beschikken over verzekeringsgegevens omdat die vaak zeer veel informatie bevatten, maar dat is nog bijna nergens gelukt omdat verzekeringsmaatschappijen hier weigerachtig tegenover staan. Dit zou met concurrentie te maken hebben en met het gegeven dat elke maatschappij haar eigen codering en databank heeft. Het zou niet slecht zijn moesten ze wettelijk verplicht worden om bepaalde gegevens in een gemeenschappelijke databank in te putten. Het zou zeker vooruitgang betekenen voor het onderzoek. Er wordt in die dossiers een beslissing genomen over de aansprakelijkheid en die gegevens vinden we niet terug in politiedossiers.
- Gert Venken: Vanuit de ervaring van de VSV weten we dat er verzekeringsmaatschappijen zijn die bereid zijn om transparant te zijn wanneer ze op zoek zijn naar oplossingen voor bepaalde klanten of regio's waar de ongevallencijfers slecht zijn.

5.2. Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers: Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens voor 2005-2020

Lies Bouwen (Vias Institute) licht de resultaten van het onderzoek over de ziekenhuisgegevens in België toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Gert Venken: Er ontbreekt heel wat data voor 2015. Hoe komt dat?
- Lies Bouwen: De ziekenhuizen hebben in 2015 een update van hun codeersysteem uitgevoerd en daarom zijn er geen gegevens beschikbaar voor dat jaar. Voor dat jaar hebben de onderzoekers een andere methode toegepast met een ruwe schatting als resultaat.
- Gert Venken: Vanaf 2021 zal micromobiliteit meegenomen worden. In de cijfers spreek je van de categorie 'overige'. Zitten daar ook ongevallen van (deel)steps bij? De ratio waarnaar verwezen wordt is maal 12.
- Lies Bouwen: De 'overige' categorie zijn alle verkeersongevallen waar heel weinig informatie over gekend is. De ongevallen m.b.t. micromobiliteit zullen ook in de ziekenhuisdata zitten, maar deze werden dan ondergebracht bij de voetgangers.
- Gert Venken: Gaan jullie zelf aan de slag met de aanbevelingen uit het onderzoek?
- Lies Bouwen: Vooral de verschillen tussen de ziekenhuisdata en de politiedata zijn interessant om verder te onderzoeken.
- Steven Fagard: Wat het verschil tussen politiedata en ziekenhuisdata betreft, kijken jullie enkel naar de zwaargewonden die door de politie gerapporteerd zijn. Zouden we niet tot een betere overeenkomst tussen de data komen wanneer ook de lichtgewonden worden meegenomen?

- Lies Bouwen: We hebben enkel op de zwaargewonden gefocust omdat die binnen de politiegegevens gedefinieerd werden als gehospitaliseerd voor minstens 24 uur. Die werden dan gelinkt aan het aantal gehospitaliseerde verkeersgewonden die gedefinieerd zijn als minstens 1 nacht in het ziekenhuis. Om de juiste vergelijking te maken tussen die 2, nemen we 2 groepen die min of meer dezelfde definitie hebben. We kunnen de lichtgewonden erbij nemen, maar een groot deel ervan zal vermoedelijk niet naar het ziekenhuis gegaan zijn. Dat zou dan weer geen correct beeld geven.
- Steven Fagard: Kan het zijn dat die leeftijdscategorieën niet even groot waren?
- Lies Bouwen: Die zijn inderdaad niet even groot. Die werden gedefinieerd op basis van de categorieën die het meest interessant zijn.
- Gert Venken: Dat betekent dat er een visuele vertekening is van de cijfers op het beeld in de slide.
- Tina Caers: In de ziekenhuisgegevens is niet veel terug te vinden over de eenzijdige fietsongevallen. 35% procent is niet niks. Is daar meer informatie over of kan dat verder onderzocht worden?
- Lies Bouwen: De letselpatronen (poppetjes op slides) werden ook gemaakt voor de fietsers waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen de gemotoriseerde ongevallen en de niet-gemotoriseerde ongevallen (in botsing met voetganger, fietser of eenzijdig ongeval) (zie slide 25 van de presentatie). De letselpatronen zijn verschillend.
- Tina Caers: Weten we welke de omstandigheden van de enkelzijdige ongevallen zijn?
- Lies Bouwen: De informatie over de opponent is niet zo gedetailleerd aanwezig in de ziekenhuisdata in vergelijking met de politiedata. Er wordt wel een onderscheid gemaakt tussen aanrijding met object, gevallen of geen andere opponent betrokken. Die categorieën zijn dus iets algemener.
- Gert Venken: De categorie 'obstakels' wordt niet onderverdeeld in verschillende types opponenten (boom, paal, ...).
- Wout Baert: Uit de recentste bevraging van Fiets-DNA zijn er nog interessante gegevens, waarin bevraagd werd naar de eigen inschatting bij fietsongevallen. Omgevingsfactoren (infrastructuur) spelen volgens de gebruikers zelf in 15 à 20% van de fietsongevallen een rol. Een derde van degenen die een fietsongeval hebben, komen in het ziekenhuis terecht of worden door de huisarts verzorgd. Een groot deel van de ongevallen heeft geen gevolg of zeer beperkt. Op basis van deze enquête hebben naar schatting 55.000 Vlamingen op jaarbasis een fietsongeval (vallen met de fiets en/of fietsongeval). Fietsberaad komt ook op eenzelfde percentage van 30-35% eenzijdige fietsongevallen. In Nederland ligt dat aandeel veel hoger met 50%. Dus met de toename van aantal fietsers neemt aantal enkelzijdige ongevallen vermoedelijk ook toe.
- Gert Venken: Vermoedelijk is er minder conflict met andere weggebruikers omwille van meer aanwezigheid van gescheiden fietsinfrastructuur.
- Wout Baert: Vermoedelijk wel, maar niet zeker.

- Wouter Van den Berghe: Percentage enkelzijdige ongevallen in onderzoek Vias gaat enkel over de ernstige ongevallen. Dus dat zegt niets over de minder ernstige fietsongevallen. Het is niet noodzakelijk in tegenspraak met de cijfers uit Nederland.
- Wouter Baert: In Fiets-DNA gaat het over alle types ongevallen: vallen met de fiets én een ongeval met de fiets hebben.

6. Varia

Hervorming van de rijopleiding – stand van zaken

Hilde Bruynseels (VSV) geeft een stand van zaken over de hervorming van de rijopleiding naar aanleiding van de presentatie van het onderzoek naar de rijopleiding (Universiteit Hasselt) tijdens de vorige bijeenkomst van het VFV. Daar werden een 50-tal aanbevelingen opgesomd. De minister is daarmee aan de slag gegaan. Vandaag zijn er al 2 aanpassingen doorgevoerd en die komen er weldra aan:

1. De manoeuvres: hier is nu een eerlijkere verdeling van de manoeuvres over de 'potjes' waaruit getrokken wordt.
2. Vanaf 1 januari 2023 zal het mogelijk zijn om met een audiotolk voor de talen Frans, Engels en Duits je theoretisch rijexamen af te leggen.

Een andere aanpassing die buiten deze aanbevelingen valt en die reeds in de vorige legislatuur werd geïnitieerd, is het 'level playing field', een verdeling tussen de rij scholen en de zelfstandige rijlesgevers. De gesprekken om tot een nieuwe wetgeving te komen, zijn gaande. Dit zou tegen 2024 rond zijn.

Voor alle andere aanpassingen wordt momenteel uitgezocht wat er wetgevend allemaal mogelijk is.

Vragen vanuit het forum:

- Herman Willemse: Waarom kunnen de theorie-examens niet gewoon tekstueel vertaald worden i.p.v. enkel met audio? Dat maakt het moeilijker.
- Hilde Bruynseels: Het wordt eerst in het Nederlands voorgelezen en nadien in de andere taal. Waarom dit zo verloopt, is niet duidelijk.
- Herman Willemse: Waarom kan dit niet naar andere vreemde talen uitgebreid worden?
- Gert Venken: Zoals in de chat aangegeven wordt, zal dit vermoedelijk met taalwetgeving te maken hebben.

All for zero : Oproep tot lokale projecten 2023

Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit)

Voor inhoud: zie presentatie.

Bedankt om deze oproep mee te verspreiden via jullie netwerk. De VSV neemt dit mee op in haar nieuwsbrieven.

Meer info en indienen via deze link: <https://all-for-zero.be/nl/lokale-projecten>

Actiepunten:

- Agendaverzoeken voor de bijeenkomsten zullen per mail bezorgd worden.
- Bekijken hoe we het middenveld bij campagnes meer kunnen betrekken om boodschap mee uit te dragen en te onderbouwen met cijfers.
- Terugkoppeling over campagne afleiding bij vrachtwagenbestuurders

Volgende bijeenkomst: Dinsdag 14 februari 2022, van 10.00 tot 12.00 uur, online

7. Bijlagen

Onderzoeksrapport European Road Safety Observatory - Annual statistical report on road safety in the EU 2021

- Te downloaden [via deze link](#)
- Tabellen 31, 32 en 33: telkens de voorlaatste kolom
- Dirk Lauwers bezorgde eveneens nog onderstaande dia als overzicht.

Verkeersveiligheidsauditing en -beheer: Europese ervaringen

Verkeersonveiligheid: aandeel snelwegen verschillende verkeersdeelnemer

Car occupants

Table 31. Percentage of fatalities by crash area and by country for the last available year, occupants of car (including taxis).

country	year	urban	rural	motorway	unknown
Belgium	2020	23	54	24	0
Bulgaria	2019	16	76	8	0
Czechia	2020	17	78	5	0
Denmark	2020	9	78	14	0
Germany	2020	11	73	16	0
Ireland	2016	17	79	4	0
Greece	2019	39	47	14	0
Spain	2020	12	72	16	0
France	2020	18	73	8	0
Croatia	2020	54	36	10	0
Italy	2020	32	59	9	0
Cyprus	2020	50	44	6	0
Latvia	2020	23	77	0	0
Lithuania	2020	24	73	3	0
Hungary	2020	16	78	7	0
Netherlands	2020	17	65	18	1
Austria	2020	18	74	8	0
Poland	2020	29	69	2	0
Portugal	2020	43	39	17	0
Romania	2019	46	52	3	0
Slovenia	2020	24	66	10	0
Slovakia	2020	23	68	9	0
Finland	2020	10	85	5	0
Sweden	2019	9	78	12	2
European Union	2020	23	66	9	2

Lorry occupants

Table 32. Percentage of fatalities by crash area and by country for the last available year, occupants of lorries.

country	year	urban	rural	motorway	unknown
Belgium	2020	18	36	45	0
Czechia	2019	8	85	8	0
Germany	2020	6	49	44	0
Greece	2019	35	61	4	0
Spain	2020	9	70	21	0
France	2020	27	54	19	0
Italy	2020	15	47	38	0
Hungary	2020	10	55	35	0
Netherlands	2020	14	52	33	0
Austria	2020	7	53	40	0
Poland	2020	14	81	5	0
Portugal	2020	51	41	7	0
Romania	2019	36	50	14	0
Finland	2020	10	90	0	0
Sweden	2019	8	81	12	0
European Union	2020	21	58	21	0

Heavy goods vehicle occupants

Percentage of fatalities by crash area and by country for the last available year, occupants of heavy goods vehicles.

country	year	urban	rural	motorway	unknown
Belgium	2020	0	18	82	0
Czechia	2020	26	43	31	0
Germany	2020	3	16	80	0
Spain	2020	2	44	53	0
France	2020	15	39	45	0
Italy	2020	6	28	67	0
Poland	2020	19	74	6	0
European Union	2020	10	40	49	1

Teams-chat

- Dirk Lauwers: Is het niet wenselijk vooral op bestuurders (zie VS waar verstrooide chauffeurs nu voornaamste factor zijn in dodelijke ongevallen, meer dan te hoge snelheid of drugs/alcohol) te focussen?
- Wies Callens: Verste hand mag rechterhand zijn...
- Herman Willemse: Nee Wies, is ook voor passagier.
- Wies Callens: Klopt, Herman.
- Wout Baert: Dankjewel Stijn. Zijn we zeker toe bereid.
- Herman Willemse: Pardon Stijn, fietsers hebben bij oversteken rijbaan nooit voorrang.
- Wies Callens: Wel als de oversteek in de voorrang geregeld is.
- Herman Willemse: Ja Wies, maar dan gaat het over voorrang op het kruispunt.

- Herman Willemse: Afleiding is altijd al de grote killer geweest want vaak ook oorzaak van niet aangepaste snelheid.
- Dirk Lauwers: Er is heel wat te doen op sociale media omtrent bv. trajectcontroles e.a., hierop actief inspelen? (Ik voel me soms redelijke eenzame advocaat op Twitter)?
- Dirk Lauwers: Nergens in EU doen er zich zoveel aanrijdingen met vrachtwagens voor op snelwegen (per vtg km).
- Wies Callens: Dirk Lauwers, zou wel interessant zijn om met alle partners daar een soort strategie rond af te spreken van hoe we reageren en hoe we dingen duiden zodat het niet een eenzame ziel hoeft te zijn...
- Dirk Lauwers: Er kunnen daarbij verschillende rollen zijn.
- Dirk Lauwers: Campagne steeds combineren met handhaving bv. werven?
- Wies Callens: Werven vragen ook nog meer aandacht voor actieve weggebruikers en duidelijke aanpassingen voor iedereen.. zie ook discussie tijdens het laatste weekend.
- Herman Willemse: Kunnen financiële middelen niet beter besteed worden aan het correct en tijdig signaleren van de wegenwerken.
- Wout Baert: Dirk geeft terecht aan dat het onderbouwen met kennis, in discussie, belangrijk is. Bij campagnes zou daar ondersteunend materiaal beschikbaar kunnen voor zijn. Idee voor zowel AWV als VSV.
- Herman Willemse: De beperkte omschrijving van bv. reddingstrook in de wegcode maakt het niet makkelijk voor de weggebruiker wat/hoe het nu precies moet.
- Dirk Lauwers: Ik zoek het op.
- Herman Willemse: Wij zijn een belangrijk transitland, onze snelwegen zijn ook een belangrijk onderdeel van het regionale netwerk, veel op- en afritten.
- Dirk Lauwers: Toch bemerking: mobiliteit gaat ook over emotie, ook die expliciet betrekken ?
- Wout Baert: Wat met verzekeringsgegevens?
- Wout Baert: Voor fietsers, op basis van bevraging Fiets DNA 2022. Wat met fietsers na val of ongeval.

Geen lichamelijke schade	%	20,41
	Sign (95%)	
Beperkte lichamelijk schade, geen grote verwondingen	%	46,24
	Sign (95%)	
Lichamelijke schade waarmee u naar de dokter bent gegaan	%	18,51
	Sign (95%)	
Lichamelijke schade waarmee u naar het ziekenhuis bent gegaan	%	14,84
	Sign (95%)	

- Herman Willemse: Alleen de audio, niet de tekst?
- Kirsten De Mulder: We zien geen slides.
- Vanessa Albrecht: Ik vermoed dat dit met de taalwetgeving te maken heeft.
- Steven Fagard: Bedankt, ook aan de sprekers!