

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

14 FEBRUARI 2023

Online vergadering via Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Evelyne Bauer (Kabinet minister Lydia Peeters), Hans Bonnarens (MORA), David Bourlard (VCLP), Tom Brijs (UHasselt), Erik Caelen (Cage bv), Tina Caers (VVP), Wies Callens (Fietsersbond), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Roel De Cleen (OVK), Werner De Dobbeleer (VSV), Kirsten De Mulder (MINT nv), Erwin Debruyne (VVSG), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiel 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Ine Herten (VSV), Peter Heymans (OVK), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen / Gent), Stéphanie Legrand (Traject nv), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Gerry Peeters (Federale Wegpolitie), Steven Raes (GOCA), Steven Soens (Febiac), Eric Troniseck (Centrex), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Marleen Van Der Velden (Landelijke Gilden vzw), Frank Van Thillo (MORA), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Tim Buyse (MORA), Jorine Callebert (Traject), Bert De Meyer (Edulogia), Steven Fagard (Provincie Vlaams-Brabant), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Bert Van Hemelen (De Lijn), Dries Wathion (De Lijn).

AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Cathy Berx (voorzitter)
- 2. Inleiding en maatregelen 'Engagement'**
Gert Venken (VSV)
- 3. Maatregelen 'Engineering'**
Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven)
- 4. Maatregelen 'Education'**
Werner De Dobbeleer (VSV)
- 5. Pauze**
- 6. Maatregelen 'Enforcement'**
Gerry Peeters (Federale Wegpolitie)
- 7. Maatregelen 'Evaluation'**
Dirk Lauwers (UGent/UAntwerpen)
- 8. Varia**
 - **Vlaams Congres Verkeersveiligheid: inschrijvingen gestart**
Ine Herten (VSV)
 - **Volgende bijeenkomsten:**

- *Maandag* 12 juni 2023 – Brussel
- *Vrijdag* 15 september 2023 – Brussel
- *Dinsdag* 12 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

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. Er zijn enkele opmerkingen bij het vorige verslag.

- Steven Raes: Er waren in de vorige bijeenkomst vragen over de taal bij de theoretische rijexamens. De kandidaten krijgen de tekst in het Nederlands op het scherm en horen de tekst in het Nederlands. Nadien krijgen ze de tekst nog eens te horen in één van de landstalen of het Engels volgens keuze. Dat is een verplichting omwille van de taalwetgeving.
 - Cathy Berx: In het verslag was er de opmerking dat de Vlaamse Overheid ook bij campagnes bijvoorbeeld enkel in het Nederlands mag communiceren. Klopt dat ook voor veiligheidsboodschappen met een internationale context? Deze vraag kunnen we aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht stellen. Voor internationale transporten zou dit onder bepaalde voorwaarden mogelijk moeten zijn zodat cruciale informatie over verkeersveiligheid duidelijk is.
 - Dirk Lauwers: Het is inderdaad belangrijk dat internationale chauffeurs belangrijke boodschappen langs de weg kunnen begrijpen. We moeten hierbij zoveel streven naar het werken met iconen en zo weinig mogelijk met woorden.
 - Cathy Berx zal dit opnemen met AWW en de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

Deze bijeenkomst staat in het teken van de doelstellingen verkeersveiligheid. Per pijler/E bespreekt het VFV hoe we met extra inzet alsnog de doelstellingen kunnen halen.

2. Inleiding en maatregelen ‘Engagement’

Cathy Berx (voorzitter) schetst de aanleiding van het onderwerp van deze bijeenkomst. We halen de vooropgestelde verkeersveiligheidsdoelstellingen niet. Er is tijdens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken (22/12/22) een gedachtewisseling geweest over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 waarbij de minister oproept om nieuwe voorstellen te doen. Daarom neemt het VFV de handschoen op in de hoop dat we met extra maatregelen op korte termijn met een impact de trend kunnen kenteren. Zij overloopt de pijnlijke cijfers waaruit onomstotelijk blijkt dat Vlaanderen de vooropgestelde doelstellingen niet haalt. In Vlaanderen sterven niet minder mensen in het verkeer, maar weer meer. Ook het aantal personen dat zwaar gewond raakt in en door een verkeersongeval is in 2022 gestegen. Op die manier halen we de doelstelling van vision zero niet.

Gert Venken (VSV) geeft een overzicht welke maatregelen we kunnen nemen op het gebied van engagement.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Het afwegingskader is uiteraard prima. Wel is en blijft het van belang om te benadrukken dat het enkel geldt voor gewestwegen in de beboude en dat het nog steeds principieel uitgaat van 50 m/uur als norm. Het uitgangspunt is: 50 km/u, tenzij... . Minstens voor de lokale wegen wordt er best een ander afwegingskader ontwikkeld dat uitgaat van 30 km/uur als standaardlimiet, waarbij de redenering wordt omgedraaid: 30km/u, tenzij... . Op elk werkbezoek aan een lokaal bestuur, maak ik promotie voor de coalitie van 30 én het afwegingskader van AWW met in begrip van voormelde caveat.
- Roel De Cleen: Binnen OVK zoeken we uit hoe we een soort SAVE-charter naar bedrijven toe kunnen uitwerken, omdat er heel wat verplaatsingen in de professionele context gebeuren. Doel is om de veiligheidscultuur van bedrijven uit te breiden naar de mobiliteit van hun werknemers.
- Cathy Berx: Citaat van voormalig CEO van BASF Wouter De Geest: "Als wij zouden zeggen dat we 200 arbeidsdoden zouden accepteren op onze werkvloer zou het kot te klein zijn". 0 doden op de werkvloer is de standaard en dat bepaalt de cultuur. Bedrijven hanteren terecht een andere sense of urgency dan die vervat in de verkeersveiligheidsdoelstellingen.
- Dirk Lauwers: Is het niet nodig om in het algemeen een duidelijke stakeholder-mapping te maken? Wie zou er in Vlaanderen kunnen bijdragen tot de verkeersveiligheid? Hoe doen ze dat? En kunnen we ze niet meer betrekken? Er zijn veel verdiensten aan het Verkeersveiligheidsplan, maar het is een groot manco dat het eerder top-down is. De nadruk op 30 km/uur is terecht. Transport for London, de 'AWV van groot Londen', voert nu standaard 30 km/u in de hoofdstraten in de bebouwde kom in met als resultaat 2/3^{de} minder ongevallen met voetgangers en 1/4^{de} minder dodelijke ongevallen. Er zijn dus ook grote effecten. De snelheidsverlaging naar 30 km/u is niet verplicht in Vlaanderen. De vraag is dan hoe kan je dit veel sneller aanpakken. En hiervoor kunnen we naar die buitenlandse voorbeelden kijken. In de UK is er een grote rol voor het middenveld met de '20 is plenty for us' die sterk doorwerken op het beleid en op de publieke opinie en het tussenniveau de 'counties' die op hun beurt de gemeenten meenemen. In Vlaanderen zouden de provincies en/of vervoerregio's een grotere rol op dat vlak kunnen spelen. In de eerste plaats moeten we alleszins naar de gemeenten kijken.
- Cathy Berx: Deze voorbeelden worden best toegevoegd aan de nota.
- Dirk Engels: *Political ownership* kan een drijvende kracht zijn voor het boeken van succes. Het lokaal niveau kan een belangrijke rol spelen. Het zou een dagelijkse taak van burgemeester en schepenen moeten zijn om alles wat op gebied van verkeersveiligheid misloopt in de gemeente te signaleren naar de hogere niveaus en andere stakeholders opdat ze hun verantwoordelijkheid kunnen nemen.

- Cathy Berx: Dat is inderdaad wat de provincie Antwerpen met het traject Verkeersveilige Gemeente doet. Ook met de nieuwe analyse van ongevallen door mijn verbindingsambtenaar verkeer, probeer ik dit nog scherper te doen.
- Miguel Vertriest: De Alliantie Veilig Onderweg is een goed idee, maar er is nog geen uitvoering merkbaar. Er ontbreken nog teveel stakeholders in het debat, we worden te weinig samengebracht. Het gebeurt wel in het VFV, maar er zouden veel meer opportuniteiten moeten zijn. Het vroegere Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid met haar verschillende werkgroepen was een eerste aanzet. Jammer dat het niet meer vanuit de Vlaamse Overheid ondersteund wordt. Er is nog werk aan de winkel om dit terug te activeren en opnieuw meer bottom-up te werken.
- Cathy Berx: Hoeveel mensen kennen het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan? En wie gaat ermee aan de slag? Engagement gaat beter als het gekend en doorleefd is.
- Wies Callens: We moeten nog veel meer inzetten op de burgers die inzetten op verkeersveiligheid, o.a. op het lokale niveau. We moeten hun engagement horen en ook meenemen wat er leeft. Er zou ook een soort coalitie moeten komen die gezamenlijk standpunt over bepaalde onderwerpen communiceert. Als we over koeriers spreken, nemen we best ook de fietskoeriers mee in het verhaal. Bij deze doelgroep moet ook een regularisatie en sensibilisering gebeuren. Voor de woon-werkongevallen zijn er geen middelen om onderzoek te doen. Hier zijn diepteanalyses nodig waarbij deze ongevallen gematcht worden aan data van verzekeringsmaatschappijen. Dit vraagt ook een engagement van werknemers, werkgevers en middenveld.
- Cathy Berx: Verzekeraars zouden volgens het verslag van de vorige bijeenkomst terughoudend zijn om data te delen. Het aantal schadegevallen doen afnemen is toch ook in hun belang.
- Wies Callens: De sector is wel bereid om samen te werken, maar ze willen dat dit op een wetenschappelijk onderbouwde manier gebeurt.
- Gert Venken: De VSV werkt aan opleidingen voor koeriers, waaronder ook één voor fietskoeriers. Hiervoor werden vanuit Federaal Minister De Sutter middelen voor vrijgemaakt.

3. Maatregelen 'Engineering'

Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven) schetst welke maatregelen en/of quick wins er op het gebied van infrastructuur verschil kunnen maken.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Wout Baert: Het is vandaag mogelijk dat lokale besturen een aanvraag doen om de snelheid op 70 km/uur-wegen te reduceren omwille van veiligheidsredenen. Maar het is nog een extra stap om als Agentschap Wegen en Verkeer hier zelf actief op te screenen. Dat vraagt een andere vorm van organiseren om de voetganger en fietser centraler te stellen, locaties voor aanpassingen te screenen en om deze nadien goed op te volgen. Dat geldt niet alleen voor oversteken, maar ook voor conflictvrije punten waar veel vrachtverkeer aanwezig is. Wanneer een wegbeheerder onderhoud op een brugdek uitvoert, is dat een kans voor aanpassingen, maar dat wordt te weinig integraal benaderd.
- Kirsten De Mulder: Graag bijkomende aandacht (ook bij de pijler engagement) voor de voetgangers. Vaak zijn er nog voorzieningen voor de fiets, maar de voetgangersvoorzieningen geraken meer en meer op de achtergrond. Het is belangrijk om in de aanbevelingen bijkomende aandacht voor goede voetgangersvoorzieningen en voor gepaste snelheden, daar waar de intensiteiten hoog zijn en waar voetgangers en fietsers de infrastructuur moeten delen, op te nemen. Bij gemengd verkeer is 30 km/uur voor voetgangers te snel. De bescherming van de fietser/voetganger naast de auto is ook een aandachtspunt. Het Vademecum Voetgangersvoorzieningen dat uit 2002 dateert, is aan een update toe.
- Wies Callens: De voetganger zou de koning moeten zijn. Het is belangrijk om het engagement van de burgerbewegingen in te zetten. Er zijn veel burgerbewegingen (bv. Telraam, lokale afdelingen Fietsersbond, Straatvinken, ...) die werken aan engagement rond verkeersveiligheid en die ook rond engineering goede inzichten kunnen geven. Ze beschikken ook over veel data waar we iets mee zouden kunnen doen. Het is daarnaast belangrijk om binnen de engineering netwerken (bv. robuust netwerk voor gemotoriseerd vervoer, BFF-systeem, ...) op elkaar af te stemmen. Er bestaat veel, maar er wordt te weinig op elkaar afgestemd. Aan de werfinrichting op voet- en fietsvoorzieningen is inderdaad nog veel werk en de Fietsersbond en Fietsberaad werken hierover suggesties uit.
- Erik Troniseck: Aan de verkeersreglementering zijn er de laatste jaren veel nieuwe borden toegevoegd, maar men heeft de plaatsingsvoorwaarden nooit bepaald. Dit is een bevoegdheid van het Gewest. Daar zou werk van gemaakt moeten worden zodanig dat de signalisatie voor alle weggebruikers duidelijk is en dat ze weten wat er precies van hen verwacht wordt.
- Dirk Engels: Afstemming van de verschillende netwerken is belangrijk. Dat heeft vooral effect op de lange termijn. We moeten de voetgangers harder benadrukken in dit overzicht.
- Dirk Lauwers: Waarom worden deze principes te weinig toegepast? Is de kennis wel voldoende aanwezig bij de wegbeheerders? Dat geldt ook voor de Vlaamse Waterwegen voor de jaagpaden en ook voor de studiebureaus. We merken dat meer en meer ontwerpen worden uitbesteed aan buitenlandse subcontractanten. Hoe kan je die kwaliteit en kennis bewaken? De afschaffing van de regionale mobiliteitscommissies is ook te betreuren. Daar gebeurde die kwaliteitscontrole van de ontwerpen. Er zijn anno 2023 terug meer autogerichte ontwerpen van de jaren '70 op te merken.

- Cathy Berx: De boodschap is dat de onderliggend premisses kennelijk problematisch zijn, maar ten onrechte niet geëxpliciteerd worden, terwijl ze net een ongelooflijke impact op de uitkomst hebben. Die premissen expliciet maken, is cruciaal.

4. Maatregelen 'Education'

Werner De Dobbeleer (VSV) zet uiteen op welke aspecten van educatie en sensibilisering nog winst kan gemaakt worden.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Via educatie moeten we werken aan de framing en de waardering van het verkeersveiligheid. De positieve communicatie is daarin inderdaad erg belangrijk om de antisfeer tegen handhaving te counteren.
- Cathy Berx: De overgrote meerderheid is het vaak fundamenteel eens met de verkeersveiligheidsmaatregelen. Zie ook de cijfers over snelheid uit de presentatie engagement. Het is een kleine minderheid die radicaal tegen is.
- Dirk Engels: Niet enkel educatie van de weggebruikers is belangrijk, maar we moeten zeker ook inzetten op de educatie van andere doelgroepen zoals wegbeheerders, studie bureaus e.d. Er is vaak een draagvlak voor het invoeren van lagere snelheden wanneer er via communicatie, sensibilisering en een goede signalisatie een link gelegd wordt naar de reden van deze maatregel. We moeten af van het excuus dat het wegbeeld eerst moet aangepast worden alvorens er een snelheidsverlaging kan ingevoerd worden.
- Cathy Berx: Mensen houden zich beter aan regels wanneer ze 'het waarom' begrijpen.

5. Pauze

6. Maatregelen 'Enforcement'

Gerry Peeters (Federale Wegpolitie) geeft een overzicht van handhavingsmaatregelen die kunnen helpen om de doelstellingen vlotter te behalen.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Hopelijk wordt dit snel gedragen door iedereen. Een bredere analyse bij ongevallen, niet alleen de dodelijke, is nodig.

- Eric Troniseck: Er zijn verschillende spelers op het terrein van enforcement en dat is zeker niet alleen de politie. We moeten ons hoeden voor het invoeren van nieuwe procedures, vooral bij de afwerking van vaststellingen. In Vlaanderen worden bepaalde procedures opzijgeschoven ten voordele van andere, eigen controlediensten. Dit is te betreuren, want zo dreigen mensen af te haken. De politie heeft vele taken te vervullen, verkeershandhaving is er daar één van. We houden het zowel voor de handhaver als voor de weggebruiker best eenvoudig. En dit gaat niet enkel over het onderwerp GAS5.
- Roel De Cleen: Meer efficiëntie leidt tot meer controles en meer vaststellingen. De bedoeling is natuurlijk dat er minder overtredingen zijn. Hoe zit het met het percentage overtredingen op het totaal aantal controles? Daar zouden we moeten uit kunnen afleiden dat handhaving bijdraagt in onze strijd naar meer verkeersveiligheid.
- Cathy Berx: Neemt de compliance toe?
- Gerry Peeters: Op dit moment is veel nog inspanningsgericht. Hoe meer inspanningen er zijn, hoe meer boetes er uitgeschreven worden. In de ideale wereld zou de politie geen werk mogen hebben met verbaliseren van overtreders. Wanneer de controles op een bepaald thema opgevoerd worden, dalen de percentages van het aantal overtredingen t.o.v. het aantal controles. Omgekeerd is het ook zo dat wanneer er tijdelijk minder controles zijn, de percentages terug stijgen. Er is een effect, maar is moeilijk wetenschappelijk te kaderen.
- Cathy Berx: Kan men een inschatting maken van wat de meest effectieve maatregelen/handavingsinstrumenten voor gedragsaanpassing zijn? Zijn er maatregelen die een grotere impact hebben dan het betalen van een verkeersboete? Zoals bijv. meer systematische inbeslagnames van voertuigen c.q. smartphones?
- Gerry Peeters: Sommige mensen hebben voldoende middelen en dan hebben boetes minder impact. Rijverboden hebben soms een groter effect.
- Eric Troniseck: Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bij smartphonegebruik wordt door sommige parketten als straf opgelegd. De registratie van het aantal controles is inderdaad een moeilijk punt. Er moet geen focus op de registratie komen waardoor de controle zelf op de achtergrond dreigt te komen. Dat zou een bijkomende administratieve werklast voor de mensen op het terrein betekenen. Er wordt zeker nagedacht om dat te vereenvoudigen. Voor enkele thema's is dat haalbaar zoals bij ROI van drugs en alcohol, maar voor GSM-gebruik is het een visuele controle en daardoor moeilijker.
- Cathy Berx: Het Rijbewijs met punten nemen we best ook in de aanbevelingen op (zie chat).
- Gerry Peeters: Er is veel discussie over GAS5. We zouden vooral de veelplegers moeten kunnen aanpakken. Een lik-op-stuk aanpak waarbij de sanctie zo snel mogelijk na de overtreding komt, is nodig. Bij interceptie is dat ook een leermoment voor de overtreder. De impact is zeker een pertinente vraag waar zeker verder op moet ingezet worden. Begin maart wordt in de provincie Limburg met politie, gouverneur en parket samengezeten over de aanpak van analyse na ongevallen. Er is een verschil tussen 'ongevallen die echt een ongeval zijn' en aanrijdingen met een connectie.

- Cathy Berx: Dit mag zeker gedeeld worden met alle verbindingssambtenaren van de provincies.

7. Maatregelen 'Evaluation'

Dirk Lauwers (UGent/UAntwerpen) schetst welke vormen van evaluatie nodig zijn om de doelstellingen te realiseren.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Engels: Wat de link tussen de kwaliteit van de fietspaden en de snelheidsregimes betreft, zou er dringend een procesindicator moeten geoperationaliseerd worden. In welke mate klopt het snelheidsregime van onze 50 km/u en 70 km/uur wegen met de kwaliteit van de fietspaden die er langs liggen? Zo'n indicator is interessant voor monitoring en evaluatie, ook in het kader van het voortgangsrapport van het verkeersveiligheidsplan.
- Dirk Lauwers: De fietspaden zijn één van de speerpunten van het verkeersveiligheidsbeleid die we grondig moeten opvolgen. Waar zijn ze nodig en wat is het effect ervan? Dit is een dubbele evaluatie die belangrijk is om te belichten.
- Wies Callens: Het is heel fijn dat iedereen voor goede fietsinfrastructuur pleit. Het is ook goed dat we aandacht aan de voetgangers geven. Er is duidelijk een middenveld met heel wat expertise, die sterk op verkeersveiligheid wil inzetten en stappen vooruit wil zetten. Het is jammer om vast te stellen dat overheden deze stappen nog niet voldoende zetten en dat men te weinig met de kracht van het middenveld (bv. Voetgangersbeweging, Fietsersbond, OVK, Mobiel21 en alle anderen) aan de slag gaat. Ook Fietsberaad zou met meer middelen nog meer evaluatieonderzoek kunnen doen. We moeten vanuit het VFV dit signaal geven.
- Cathy Berx: Dit moeten we zeker integreren in de nota met aanbevelingen.
- Tina Caers: Binnen de provincie Antwerpen wordt gewerkt met een inventaris van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. Er is ook een samenwerking met de diensten van de gouverneur op gebied van de ongevals cijfers. Een goed fietsnetwerk is niet per definitie een fietspadennetwerk. Het komt altijd neer op samenwerking tussen overheden, middenveld enerzijds en op mensen en middelen anderzijds. Het meer inzetten op betere fietsinfrastructuur aangepast aan de nieuwe normen van het Vademucum fietsvoorzieningen vraagt ook om meer mensen en middelen. Ondanks alle inspanningen, moet er op dat vlak een steek bijgestoken worden. Samen komen we er wel, maar het vergt een voortdurende en volgehouden inspanning.
- Cathy Berx: We nemen deze aanvullingen zeker mee op in de nota en ik zal dit met de collega-gouverneurs en de lokale besturen delen. Het is nog te veel top-down. Het moet dieper doordringen en overall leven. We moeten met zoveel mogelijk partners aan de slag.

8. Varia


Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Ine Herten (VSV)

De inschrijvingen voor het Vlaams Congres Verkeersveiligheid (21/03/23 in Gent) zijn geopend. Alle leden van het VFV kunnen gratis deelnemen.

Meer info en inschrijven via [de congreswebsite](#).

Wil je het congres mee delen?

Je kan hiervoor het communicatiemateriaal uit  [In deze map](#) gebruiken.

- Een  [promotekst](#)
- Visual in verschillende formaten
- Teaser: [Teaser VCV - YouTube](#)

Voorzitter Cathy Berx dankt alle sprekers voor de alweer puike voorbereiding van deze bijeenkomst.

Actiepunten:

- Cathy Berx neemt de taalissues op de snelwegen met AWV en de Vaste Commissie voor Taaltoezicht op.
- De VSV maakt op basis van deze bijeenkomst een nota met aanbevelingen op.

Volgende bijeenkomst: Maandag 12 juni 2023, van 10.00 tot 12.00 uur, in Hendrik Consciencegebouw in Brussel, met netwerkluunch.

9. Bijlagen

Teams-chat

- Dirk Lauwers: Uptake max. 30 standaard lijkt me zeer beperkt bij gemeenten, cf. Spanje (overal verplicht, GB ...).
- Steven Raes: Waarom alleen koerierbedrijven en niet voor iedereen die een rijbewijs heeft? Ook ouders die hun kinderen begeleiden in het behalen van hun rijbewijs moeten op de hoogte zijn van de wegcode. Naast het vormingsmoment zouden zij eveneens een test moeten afleggen die bewijst dat zij de wegcode nog beheersen. Je kan immers niemand opleiden als je zelf niet op de hoogte bent van de huidige regelgeving.
- Anneliese Heeren: Federaal willen we ook engagement van iedereen: "All for Zero", waarin zowel regio's als lokale niveaus betrokken worden.
- Wout Baert: We willen zeker daarin met de verzekeringssector samenwerken. Er zijn op de meest recente Fietsberaad-studiedag contacten gelegd.
- Cathy Berx: MP Rutte/Nederland voerde de 100 km/u wel (in eerste instantie) om andere reden in: stikstof. Een typisch voorbeeld van een maatregel die meerdere doelen dient en dus des te relevanter is.
- Steven Raes: Engineering is een mooi middel om situaties veiliger te maken. Maar ook aan de houding en gedrag van alle weggebruikers dient nog hard gesleuteld (zowel voor chauffeurs, maar ook bij fietsers en voetgangers).
- Glenn Godin: Die praktijkgerichte verkeers- en mobiliteitseducatie in elke school kan verder vertaald worden naar het betrekken van kinderen in het mobiliteitsdebat. Het kindperspectief loslaten op lokale mobiliteitsuitdagingen is vaak een eyeopener voor lokale besturen (op voorwaarde dat kinderen de kennis over duurzame mobiliteit bezitten - ref. School op de Teller).
- Steven Raes: De digitalisering van het vormingsmoment wordt ter harte genomen en zal worden uitgevoerd.
- Wies Callens: Wat met praktische proef voor en met speedpelec om rijbewijs A te halen?
- Eddy Klynen: @steven Ook digitaal lesgeven?
- Steven Raes: @wies: de proef om het rijbewijs AM af te leggen met speedpedelec werd uitgewerkt en voorgelegd aan MOW. Zij bekijken dit nu verder en dienen het nodige uit te werken om de wetgeving aan te passen.
- Wies Callens: @Steven Dank je voor het antwoord. We krijgen daar wel wat vragen over.
- Dirk Lauwers: Akkoord met opmerking i.v.m. goede gedrag bv. communicatie rond trajectcontroles.
- Steven Raes: @eddy Ik denk dat dit ook wordt meegenomen, maar dat kan ik niet met zekerheid zeggen. Dit behoort niet direct tot ons pakket.
- Gerry Peeters: Communicatie over acties is aan te moedigen! Ook in het kader van transparant beleid... mensen mogen weten wat "wij" met hun bijdrage doen.

- Werner De Dobbeleer: Helemaal akkoord om ook (meer) educatie te voorzien voor beleidsmakers en professionals inzake verkeer.
- Cathy Berx: Helemaal eens! Is mijn boodschap ook, maar de reactie is: dat is momenteel teveel werk. Te weinig mensen en capaciteit. Hopelijk biedt Orbit meer soelaas!
- Dirk Lauwers: Sterk pleidooi, goed onderbouwd pleidooi over geautomatiseerde vaststelling killers!
- Wies Callens: Hoe evalueren jullie GAS boetes rond verkeersveiligheid?
- Wout Baert: Wie beoordeelt (mag beoordelen) of een ongeval (deels) "plaatsgericht" is? Hoe kunnen we hier sneller een (objectief/wetenschappelijk) leertraject aan koppelen? Hoe vertalen we lessen naar nieuwe ontwerprichtlijnen? Die manier van "audit" gebeurt nog te weinig... En hoe verhoudt zich dat tot de rechtsgang? Is dat het probleem?
- Dirk Lauwers: Rijbewijs met punten?
- Isabel Verwee: De vraag naar de impact is een zeer pertinente vraag.
- Wies Callens: En dan spreken we nog niet over inhalen met 1 m of 1,5 m afstand.
- Gerry Peeters: @Wies Inderdaad, we moeten nog meer inzetten op deze thema's en wederzijds begrip/respect in de hand werken -> actieve weggebruiker verdient meer bescherming.
- Cathy Berx: @Gerry, is jullie overleg beperkt tot Limburg of open voor de analisten (verbindingsambtenaren) van alle Vlaamse gouverneurs?
- Gerry Peeters: Wij zijn samen met VSV bezig met opleiding AVOS (aanpak verkeersonveilige situaties) en geven die ook aan VESTA. Wij gaan zeker de andere verbindingsambtenaren betrekken! (eerste zaadje was trouwens gepland toen ik VA was voor de vorige gouverneur Vlaams-Brabant)
- Peter Heymans: Iemand zicht op cijfers in Brussels Gewest sinds de inrichting van een 30km zone?
- Anneliese Heeren: Nee, maar Brussel heeft wel een evaluatie gemaakt.
- Gert Venken: <https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/brussel-tegen-30-kmu--na-twee-jaar-blijven-de-automobilisten-op-de-rem-staan>
- Erik Caelen: Voor Brussel: contactpersoon is Isabelle Janssens. Ik vraag de cijfers op.
- Wout Baert: Als zesde rijkste land ter wereld, lijkt me een discussie over de middelen wat zwak. Ze zijn er. Het is een keuze. Er zijn "armere" landen die het veel beter doen.