

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

12 december 2023

Online via Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Veerle Bekaert (Mobiliteitsbedrijf Stad Gent), Bart Boucké (DMOW), Erik Caelen (Cage bv), Tina Caers (VVP), Wies Callens (Fietsersbond), Stijn Daniels (KU Leuven), Werner De Dobbeleer (VSV), Roel De Cleen (OVK), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Johan De Mol (UGent), Kirsten De Mulder (Voetgangersbeweging vzw), Tom D'hollander (Voetgangersbeweging), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiel 21), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Pascal Lammar (MOW), Matienko (VAB), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Bert Meulemans (Boerenbond & Landelijke Gilden), Nina Nuyttens (Vias institute), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Chris Roorda (Brussel Leefmilieu), Nele Sergeant (Brussel Leefmilieu), Benoît Soenen (Centrex wegverkeer), Thomas Van Hoof (BeZer), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Stefan Vandenhende (Kabinet Minister Elke Van den Brandt), Tim Vanlauwe (Kabinet minister van Mobiliteit en Openbare Werken), Gert Venken (VSV), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Jorine Callebert (Traject), Stijn Dhondt (VSV), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Eeckhout (Traject), Liessa Iliens (AWV), Eddy Klynen (VSV), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Bert Van Hemelen (De Lijn), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Freya Vandaele (Traject), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Dries Wathion (De Lijn).

Agenda

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering
Cathy Berx (Voorzitter)
2. Autobesitas - Onderzoek "Impact van voertuigkenmerken op de letselernst van auto-inzittenden en hun botsingspartner"
Nina Nuyttens (Vias Institute)
3. *Autobesitas - Internationaal onderzoek over de impact van zwaardere voertuigen en mogelijke maatregelen*
Eva Van Eeno (VUB) - geannuleerd
4. Autobesitas - Aanpak Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Stefan Vandenhende (Kabinet Minister Elke Van den Brandt)
5. Evaluatie en vooruitblik campagnes
Werner De Dobbeleer (VSV)
6. Terugkoppeling 'Aandacht voor de voetgangers'
Liessa Iliens (AWV) en Kirsten De Mulder (Voetgangersberaad vzw)
7. Varia
 - Effecten, acceptatie en kost van verkeersveiligheidsmaatregelen - Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen)
 - Volgende bijeenkomsten
 - Vrijdag 1 maart 2024 – Online
 - Vrijdag 7 juni 2024 – Fysiek

- Vrijdag 20 september 2024 – Fysiek
 - Vrijdag 13 december 2024 – Online
- Telkens van 10.00 tot 12.00 uur
Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

8. Bijlagen

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden.

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Autobesitas – Onderzoek “Impact van voertuigkenmerken op de letselerst van auto-inzittenden en hun botsingspartner”

Nina Nuyttens (Vias Institute) licht de resultaten van het onderzoek “Impact van voertuigkenmerken op de letselerst van auto-inzittenden en hun botsingspartner” toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: De figuren in de presentatie kunnen een valse indruk opwekken. Nu lijkt het of de impact van meer massa bij een aanrijding tussen een personenwagen en een actieve weggebruiker minder groot is dan bij een aanrijding met een andere personenwagen. Een weergave van de totalen zou een correcter beeld geven. Wat is de totale kans bij een aanrijding van bepaald type voertuig? Wat is de totale kans op dodelijke verwondingen bij een aanrijding van een bepaald type voertuig? En dit enerzijds voor een aanrijding tussen een personenwagen met een grotere massa (>300 ton) en een lichtere personenwagen en anderzijds voor een aanrijding tussen een personenwagen met een grotere massa (>300 ton) en een actieve weggebruiker.
- Johan De Mol: Bij aanrijdingen in de flank zijn de gevolgen enorm voor de inzittenden van het lichtere voertuig. Het is belangrijk om aan te geven dat het niet enkel over frontale aanrijdingen gaat.
- Cathy Berx: Het gaat over alle types aanrijdingen: frontaal, in de flank, ... neem ik aan.
- Johan De Mol: SUV's hebben een belangrijke impact op ongevallen en dit hangt af van het type, de hoogte en het gewicht van het voertuig. Een Zweedse studie (zie chat) toont aan dat massa een grote impact heeft bij aanrijdingen. Bij zijdelingse aanrijdingen raken ze voorbij de veiligheidselementen. De indeling van SUV's in lichtere en zwaardere types is ongelukkig.
- Nina Nuyttens: De grotere impact bij aanrijding met een SUV wordt hoofdzakelijk verklaard door de hogere massa en de hogere motorkaphoogte van dit type voertuig.
- Johan De Mol: Een journalist zou tijdens de persconferentie van Vias over dit onderzoek de opmerking gemaakt hebben dat het toch vooral de SUV's zijn die een enorm risico vormen en deze opmerking zou daar weerlegd zijn.
- Cathy Berx: Het is goed om te preciseren en om de relevante studies hierover te delen. Het is belangrijk om de pijnpunten correct te formuleren.
- Roel De Cleen: We moeten vooral naar de objectieve criteria kijken: hoogte, massa en vermogen. Dit is belangrijker dan de naam die commercieel aan bepaalde voertuigen wordt gegeven. Het zijn niet enkel de SUV's. Het gaat over het gigantisme dat we waarnemen.
- Isabel Verwee: De studie gaat niet specifiek over SUV's, maar over zwaardere wagens waarbij de massa bestudeerd werd.

- Dirk Engels: Bij de slide over de massa van voertuigen lijkt het of de impact bij actieve weggebruikers kleiner is dan bij aanrijding met personenwagens. Bij de slide over de pick-ups, waar het over de hoogte en de massa gaat, lijkt het omgekeerd. Wat is het verschil tussen de twee vaststellingen? Het zijn de dezelfde argumenten en toch is de grafiek anders.
- Cathy Berx: Ook het aantal ongevallen met ernstige letsels versus het aantal dodelijke ongevallen lijkt niet te kloppen.
- Nina Nuyttens: Bij de slide over de pick-ups gaat het om het gecombineerde effect van massa en motorkap en in de andere slide over de massa gaat het puur over de massa. De kans op dodelijke verwondingen bij actieve weggebruikers is op zich al hoog wanneer ze door een 'gewone' personenwagen worden aangereden. Het verhogen van massa toont een groter significant verschil bij aanrijding tussen twee wagens versus een aanrijding waarbij de opponent een actieve weggebruiker is.
- Cathy Berx: De presentatie zou toch best anders opgesteld worden, zodat de onderzoeksresultaten niet verkeerd geïnterpreteerd kunnen worden.
- Nina Nuyttens: We zullen hier rekening mee houden.
- Johan De Mol: In de studie is het duidelijker.
- Dirk Engels: Het verschil blijft wel heel groot. Er wordt uitgelegd waarom. Maar dit zou toch beter geduid moeten worden.
- Bert Meulemans: Een slide toevoegen met de differentiële risico's is belangrijk. Bij pick-ups is er een gecombineerd effect: massa en hoogte van de motorkap. Dat zorgt voor zware effecten in de statistiek. Dat zou wel best effectief geduid worden.
- Cathy Berx: Niet alleen de massa van voertuigen neemt toe, maar ook de hoogte van de motorkap. Massa en verhoging hangen blijkbaar onlosmakelijk samen.
- Cathy Berx: Het is verwarrend dat er langs de ene kant wordt gesteld dat de massa van jongere voertuigen groter is met alle nadelige gevolgen van dien, terwijl langs de andere kant wordt gesteld dat aanrijdingen met oudere voertuigen nadeliger zijn.
- Maarten Matienko: De voertuigen worden veiliger voor de inzittenden door het instrumentarium. De elektrificatie zorgt voor meer SUV-achtige voertuigen om de batterijen een plaats te kunnen geven én voor meer massa omdat de batterijen zwaar zijn en nog zwaarder zullen worden.
- Cathy Berx: De conclusie lijkt vooral dat het aantal voertuigen drastisch moet verminderen waardoor de kans op aanrijdingen afneemt. En voorts moet worden ingezet op een verplicht ISA-systeem dat niet uitgeschakeld kan worden.
- Wout Baert: De voordelen die autobouwers creëren, eten ze zelf terug op. De elektrificatie van het wagenpark lijkt een enorme bedreiging voor actieve weggebruikers te worden. We horen hier heel weinig over in het publieke debat. We pleiten sterk voor elektrificatie voor andere, ook belangrijke redenen. Maar dit gaat niet gepaard met een waarschuwing voor de andere aspecten. We zouden het meer integraal moeten bekijken.
- Johan De Mol: Akkoord. Bovendien is er een nog groter probleem bij elektrische voertuigen: de enorme acceleratiegraad. De factor snelheid moeten we meer in beeld brengen en daarom is ISA ook zo belangrijk.
- Dirk Engels: Er is een dringende noodzaak om de elektrificatie en de impact ervan op de verkeersveiligheid te onderzoeken. Ik wil hierover materiaal verzamelen en synthetiseren. We moeten de elektrische voertuigen niet van de weg bannen, maar ze wel in een juister perspectief plaatsen.

- Maarten Matienko: Het vermogen en het gewicht van elektrische wagens neemt inderdaad sterk toe. Het is een uitdaging om de duurzaamheid langs de ene kant en het risico op verkeersveiligheid langs de andere kant te verzoenen. De veiligheidsinstrumenten in de voertuigen hebben de impact al kunnen terugdringen. Het direct beschikbaar zijn van het vermogen houdt inderdaad een risico in en ISA zal het instrument zijn om dat beheersbaar te houden. Momenteel zijn er in België ongeveer 200.000 volledig elektrische wagens. Dat aandeel is nog klein, maar we moeten vooruitkijken want dit aandeel zal toenemen. De elektrische wagens die nu geproduceerd worden, zijn eigenlijk niet de wagens die we nodig hebben.
- Cathy Berx: Wies Callens maakt een interessante opmerking in de chat: Waarom en wie houdt de verplichte integratie van ISA tegen? Het antwoord blijkt: de autolobby. Het is bijna sinister dat dit wordt belemmerd.
- Johan De Mol: Alle nieuwe voertuigen vanaf juli 2022 moeten verplicht uitgerust zijn met ISA, al kan dit uitgeschakeld worden. Dat geldt overigens ook voor alle ADAS-systemen. Wanneer vrachtwagenbestuurders Advanced Cruise Control zouden gebruiken, zouden er geen kop-staart-aanrijdingen met vrachtwagens op snelwegen meer zijn. Als er veiligheidssystemen zijn, moeten ze ook gebruikt worden.
- Cathy Berx: Het niet verplicht maken heeft ook een impact op de verwachtingen van de weggebruikers die er ten onrechte van uitgaan dat een wagen vanzelf zal stoppen net omdat ze in principe zijn uitgerust met intelligente snelheidssystemen. Als wagens niet stoppen komen actieve weggebruikers bedrogen uit.
- Nina Nuyttens: De toename van rijhulpsystemen compenseren gedeeltelijk de toename van massa en motorkaphoogte.
- Cathy Berx: De conclusie dat de impact voor inzittenden van de opponent hoger is dan de impact van actieve weggebruikers blijft hoogst problematisch. De conclusie dat recentere voertuigen veiliger zouden zijn, is dan alleen maar zo wanneer intelligente systemen effectief en correct gebruikt worden.
- Wout Baert: De verkeersveiligheid kan nog veel verbeterd worden. We moeten de automobielsector uitdagen met cijfers zoals bv. indien we de motorkaphoogte verlagen met 10 cm betekent dit X% minder verkeersslachtoffers.
- Benoît Soenen: Wat nog niet aan bod kwam, is het geluid. Elektrische wagens zijn veel stiller, waardoor actieve weggebruikers ze niet horen aankomen en te laat reageren.
- Johan De Mol: De relatie tussen snelheid en ongevallen is bepalend en daarom is acceleratie ook zo'n belangrijk element.
- Cathy Berx: Alle zorgen en vragen worden genoteerd. Wat is (ook) technisch noodzakelijk opdat het verkeer veilig wordt voor de actieve weggebruikers? Dat is m.i. steeds de belangrijkste vraag. Uit de presentatie blijkt alvast dat de voertuigkenmerken zonder sluitende correcties niet leiden tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, wel integendeel. Instrumenten ten goede worden niet of onvoldoende benut.

3. **Autobesitas – Internationaal onderzoek over de impact van zwaardere voertuigen en mogelijke maatregelen**

Geannuleerd agendapunt

Eva Van Eeno (VUB) kon door onvoorziene omstandigheden niet aanwezig zijn en laat zich verontschuldigen.

4. **Autobesitas – Aanpak Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Stefan Vandenhende (Kabinet Minister Elke Van den Brandt) schetst hoe het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de problematiek van autobesitas in kaart brengt.

De presentatie wordt op vraag van de spreker niet gedeeld, aangezien het om een nog lopende studie gaat.

Korte samenvatting

Het Brussels Gewest (Brussel Mobiliteit en Brussel Leefmilieu) heeft een benchmark-studie lopen waarvan er voorlopige resultaten en onderzoekspistes zijn, die nog helemaal niet afgewerkt of gevalideerd zijn.

De aanleiding van dit onderzoek zijn studies die de problematiek van SUV's aantonen, de vele gesprekken hierover in internationale netwerken en de aanpak in Parijs. Doel is om de trends en pistes in kaart te brengen.

Enkele bevindingen:

- Er is een terugval in het aantal nieuwe inschrijvingen van voertuigen vanaf 2020 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het aandeel van SUV's blijft stabiel. Dus relatief gezien stijgt het aandeel SUV's. Opgelet: Er zijn veel leasebedrijven in Brussel en dat geeft een vertekend beeld. Ongeveer de helft van de nieuwe inschrijvingen van privé-voertuigen zijn SUV's. Daarnaast is er voornamelijk bij leasewagens een opkomst van elektrische wagens. Ook in Brussel worden de wagens zwaarder en groter, wat deels door de SUV-trend te verklaren is en deels door de elektrificatie. Een evolutie richting kleinere, goedkopere elektrische wagens is nodig.
- De impact gaat verder dan enkel de verkeersveiligheid: milieu, gezondheid, sociaal en het beslag op de schaarse ruimte. Straten worden te nauw en fietsers geraken geblokkeerd. SUV's passen vaak niet in de bestaande parkeervakken waardoor ze deels beslag leggen op fiets- of voetpaden met alle gevolgen van dien.
- Benchmark in binnen- en buitenland voor mogelijke pistes in beleidsmaatregelen
 - Een multifactoriële fiscaliteit (massa, vermogen, CO2-uitstoot, ...) bij de belasting op de aankoop van voertuigen en de belasting op bezit. Er zijn een aantal uitdagingen op dat vlak en er zijn nog hefboomen nodig zoals beschikbare data, SUV's die als bestelwagens worden ingeschreven, salariswagens-problematiek, ...

- Parkeertarieven: het laten meetellen van factoren bij de berekening van parkeertarieven en ook de controle op het overschrijden van parkeervakken. Er zijn een aantal steden die hiermee aan de slag gaan zoals Parijs, Lyon, Londen en Tübingen. In Koekelberg en Elsene zijn er al andere tarieven op basis van de lengte.
- De invloed van reclame op de SUV-trend. Kan dit aangepakt worden?
- Het voorstel van The Shifters Belgium om (een deel van) de LEZ (=Lage Emissie Zone) uit te breiden naar een LDZ (= Low Danger Zone), met bepaalde uitzonderingen.
- Andere opties: wagenpark overheid, taxi's, deelwagens, charter met bedrijven, ...
- Inzetten op een verdere modal shift door meer duurzame en veilige alternatieven aan te bieden, blijft zeer belangrijk.
- Er zijn nog veel vragen en uitdagingen die nog verder in kaart moeten gebracht worden. Er loopt momenteel een overlegronde met andere administraties en het middenveld. Begin 2024 wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de studie afronden. Nadien is het tijd voor het publieke debat over welke maatregelen ingevoerd moeten worden, op basis van de analyses.

Vragen vanuit het forum:

- Maarten Matienko: In vergelijking met Nederland en Duitsland worden in België beduidend zwaardere en duurdere elektrische voertuigen aangekocht. Dat heeft te maken met de Federale fiscaliteit van salariswagens. Gewicht als sturend element gebruiken is niet zo verstandig. We evolueren naar een meer elektrisch wagenpark. Er zijn nog steeds mensen die vrezen dat een elektrische wagen onvoldoende batterijcapaciteit heeft en daarom eerder zullen kiezen voor een betere en dus zwaardere batterij. Een sturing op basis van vermogen is beter. Bestuurders van wagens met een groter vermogen zouden meer risico's nemen. De verwachting is dat de fiscale aftrek van elektrische wagens de komende jaren minder interessant zal worden.
- Johan De Mol: Een studie door de Stockholm-groep toont aan dat België op 2^{de} hoogste plaats staat wat salariswagens betreft. Er is een stappenplan nodig te starten met enkel het woon-werkverkeer te vergoeden en de tankkaarten die ook in het buitenland gelden af te schaffen.
- Stefaan Vandenhende: De eerste resultaten tonen aan dat de fiscaliteit best multifactorieel wordt berekend om zoveel mogelijk achterpoortjes onmogelijk te maken.
- Johan De Mol: Als je andere parkeertarieven wil toepassen, dan moeten er goede laad- en losplaatsen voor bestelwagens en vrachtwagens voorzien worden. Die zijn in Parijs aanwezig, maar in onze steden zelden of nooit.
- Stefan Vandenhende: Dat is zeker een aandachtspunt.
- Roel De Cleen: Vlaanderen heeft het achterpoortje voor de pick-ups gesloten. Oproep om in Brussel dit voorbeeld te volgen. Er moet een onderscheid tussen lichtere en zwaardere elektrische voertuigen komen in de fiscaliteit. We willen de elektrificatie niet stoppen, maar we moeten op kleinere exemplaren aansturen. Lichte, veilige auto's moeten de toekomst zijn.
- Johan De Mol: ISA is zo beperkt omwille van de Duitse automobielsector. Daarnaast is het ook een probleem van de gewesten: we beschikken niet over de juiste data. De verkeersbordendatabank is niet up-to-date. Het wordt aangepakt, maar het neemt veel tijd in beslag.

5. Evaluatie en vooruitblik campagnes

Werner De Dobbeleer (VSV) geeft een vooruitblik naar de volgende campagnes.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Willy Price: Kunnen de campagnes lokaal meer ondersteund worden? Bijvoorbeeld via een flyer.
- Werner De Dobbeleer: We zijn zelf vragende partij om de campagne lokaal zoveel mee uit te dragen. Alle materiaal kan gratis via www.veiligverkeer.be/campagnes gedownload worden. De nadruk wordt gelegd op digitaal materiaal omdat het vaak beter werkt en beter verspreid wordt in vergelijking met een flyer.
- Cathy Berx: We zien dezelfde trend ook bij de lokale besturen. Bepaalde doelgroepen bereik je nagenoeg niet met flyers.
- Johan De Mol: Er zijn verschillende elementen in voertuigen aanwezig zoals voorziening voor alcohollock, detectie van vermoeidheid, ... maar deze leiden niet tot actief ingrijpen.
- Werner De Dobbeleer: In een ideale wereld zou een voertuig moeten kunnen ingrijpen bij bijvoorbeeld rijden onder invloed. Dat is vandaag niet zo en daarom is het inzetten op sensibilisering zo belangrijk.

6. Terugkoppeling 'Aandacht voor de voetgangers'

Niels Janssen (AWV) geeft een stand van zaken over de richtlijnen inzake voetgangersinfrastructuur bij AWV en Kirsten De Mulder (Voetgangersberaad vzw) doet een oproep om samen te werken met het nieuw opgerichte Voetgangersberaad vzw.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Presentatie Niels

- Tom D'hollander: Er is inderdaad nood aan nieuwe richtlijnen. Er bestaan verschillende vademeca naast elkaar. Die richtlijnen komen niet altijd overeen en de ruimte is beperkt. Er is daarom een afwegingskader met prioriteiten in het toepassen van die verschillende richtlijnen nodig. Het maken van nieuwe richtlijnen voor voetgangers alleen is niet voldoende.
- Cathy Berx: consequent duidelijke keuzes maken op basis van het STOP-principe, allicht wel.

Presentatie Kirsten

- Wout Baert: Dat klinkt als muziek in de oren omdat we al langer op zoek zijn naar meer aandacht voor de voetgangers. Om een vzw op te richten zijn er verschillende partijen nodig. Wie zijn de oprichtende partijen? Binnen VVSG is er niemand op de hoogte.
- Kirsten De Mulder: De vzw is pas opgericht door mezelf en mijn partner. De vzw is op zoek naar andere partners om de vzw verder te versterken, verder te ontplooiën en in te bedden in het Vlaamse beleid.
- Wout Baert: Er bestaan al een aantal initiatieven zoals de Voetgangersbeweging. Hoe verhouden die zich allemaal tot elkaar? Ook richting de wegbeheerders AWV en de lokale besturen lijkt het logisch om vooraf contact te leggen, aangezien er ook daar al verschillende initiatieven zijn.

- Wies Callens: Het is positief dat de fietsers niet op nummer 1 staan en de voetgangers terecht hun plek terugkrijgen. Tegelijkertijd heb ik het gevoel dat het middenveld aan het versnipperen is. We zijn ons in allerlei bochten aan het wringen om de pijnpunten inzake verkeersveiligheid bij actieve weggebruikers bloot te leggen en de verantwoordelijkheid bij de auto-industrie aan te kaarten. Is nog meer versnippering dan de juiste keuze? We moeten samenwerken om de voetganger op één te houden.
- Kirsten De Mulder: Het is inderdaad de bedoeling om de krachten te bundelen. Het is een manier om de aandacht voor de voetganger te verhogen. Er is al overleg met verschillende partners geweest waar die hernieuwde aandacht wordt ondersteund.
- Johan De Mol: Welk samenwerkingsmodel wordt opgezet? Het is wel een goed idee dat eerder tot versterking dan tot versnippering leidt.
- Tom D'hollander: De Voetgangersbeweging behartigt al geruime tijd de belangen van de voetganger en wil dit nog meer kunnen doen. Het gaat bij uitbreiding over de kwaliteit van de publieke ruimte. Die brede context is belangrijk hierbij. Er gebeurt al heel veel. Een Voetgangersberaad kan daar zeker iets betekenen. We moeten kijken naar de complementariteit met andere initiatieven. Het is ook een kwestie van financiering. Daarom is het belangrijk om de krachten te bundelen. De Voetgangersbeweging is bereid om samen te zoeken naar hoe dit allemaal in elkaar kan passen.
- Willy Price: Verkeersplatforms vzw is samen met o.a. IMOB een digitale applicatie voor voetpaden aan het maken op basis van een project in Lebbeke over de inventarisatie van voetpaden met betrekking tot de kwaliteit. Met de eindrapporten kan het beleid aan de slag gaan. Ook de burgers kunnen dit dan raadplegen.

7. Varia

- Studie - Effecten, acceptatie en kost van verkeersveiligheidsmaatregelen (Wout Baert, Fietsberaad Vlaanderen) – Inhoud: zie presentatie.
 - Cathy Berx: 50% van de deelnemende gemeenten aan de studie komt uit de provincie Antwerpen. Is dat toevallig of specifiek gekozen?
 - Wout Baert: In eerste instantie werden gemeenten aangeschreven waar het verkeersveiligheidsdebat sterk leeft en die bereid waren om de enquête mee te verspreiden en gemeenten die lid zijn van de coalitie van 30. De gemeenten die meewerken kunnen dan met de resultaten van hun eigen gemeente aan de slag.
- Willy Price: Zou het niet goed zijn om [het Memorandum Vlaamse verkiezingen 2024 van de VSV](#) zoveel als mogelijk door andere organisaties uit het middenveld mee te onderschrijven en uit te dragen?
 - Cathy Berx: Daarnaast is er ook [de herwerking van de maatregelen om de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen te realiseren](#). Deze willen we ook uitdragen. Als er iemand opmerkingen bij heeft, dan mogen deze schriftelijk bezorgd worden aan ine.herten@vsv.be.
- Gisèle Vervoort: Oproep 'De grote sprong', een studie over overgang van lagere naar secundaire school. Kandidaten (lokale besturen) kunnen zich aanmelden [via de website](#). Bedankt om deze oproep mee te verspreiden.

Conclusies

Autobesitas

- De terminologie kan gevoelig liggen, maar het moet wel duidelijk zijn waar het over gaat.
- Vraag aan Vias Institute om de opmerkingen te bekijken.
- Met het oog op het halen van de doelstellingen is het cruciaal om dit thema blijvend op de radar te zetten.
- Aanvulling van Johan De Mol: Oproep om de studie van Vias Institute door te nemen.
 - Cathy Berx: Het gaat over de verhouding tussen de studie en de weergave ervan die tot misinterpretaties kan leiden.
 - Nina Nuyttens: De presentatie kan inderdaad wat verwarrend zijn. Ik ga bekijken hoe dit anders kan. De resultaten in de presentatie komen wel overeen met de resultaten uit de studie.

Voetgangers

- De optelsom van de vademeca: hoe gaan we hiermee om? En welke keuzes maken we qua infrastructuur?

Actiepunten:

- Vias Institute koppelt terug over de opmerkingen op de presentatie.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 1 maart 2024, van 10.00 tot 12.00 uur, online via Teams.

8. Bijlagen

Teams-chat

- Wout Baert: Geldt dat ook voor elektrische wagens (die vaak veel zwaarder zijn)?
- Roel De Cleen: Deze studie maakt geen onderscheid tussen type aandrijving. Ja dus.
- Chris Roorda: Vroeg ik me ook af. Deels is het massa, deels is het omdat zwaardere wagens tegenwoordig hoger zijn (elektrische niet per se). Maar goed onmogelijk nu uit cijfers te halen.
- Wout Baert: Terecht punt, voorzitter.
- Johan De Mol: Indien je studie leest, worden veel van je vragen/opmerkingen opgelost. Idem dito voor vragen over acceleratie die voor e-wagens veel groter is en veel meer risico's inhoudt. Hogere voertuigen zijn bij aanrijdingen in de flank dramatisch. Dit heeft een Zweedse studie (verzekering) in jaren '80 aangetoond. Ik bedoel bij aanrijdingen van een hoger voertuig in de flank van een klassiek voertuig, is de kans op zware gevolgen erg hoog. Idem dito voor SUV's.
@Roel: juist.
@Dirk: gewicht, hoogte, acceleratie en snelheid zijn bepalend.
Elektrische wagens zijn wel uitgerust met vele veiligheids-ADAS-systemen. Alleen moeten ze gebruikt worden.
- Wies Callens: Waarom wordt het dan zo tegengehouden die ISA...?
- Roel De Cleen: Autolobby
- Johan De Mol: Nu ISA verplicht in alle voertuigen vanaf juli 2023, vrachtwagen vanaf 2025.
- Wout Baert: Elektrisch zonder ISA is dus een groot én gekend risico. Zoals we wisten dat fossiel een groot risico was voor klimaat.

- Thomas van Hoof: ISA ok, maar moderne wagens geven 1/4 van de tijd verkeerde informatie over de maximum snelheid. Leerling bestuurders vertrouwen deze systemen te veel.
- Stefan Vandenhende: Wat EU invoert is geen echte ISA toch? Zal geen harde limiet verplichten en dan nog zal je die gewoon kunnen afzetten, dacht ik?
- Wies Callens: Op de Federale Commissie Verkeersveiligheid is een overzicht gegeven, ook van Vias, rond stand van zaken ADA's en ARA's. Toch goed om hier ook mee te nemen in de discussie...
- Johan De Mol: In feite staat ISA klaar maar efficiënt toepassen wordt tegengehouden door Duitse automobielsector
- Chris Roorda: Heldere presentatie en belangrijke studie, veel dank!
- Johan De Mol: @Wies: misschien deze info van de Federale Commissie Verkeersveiligheid eens delen?
- Wies Callens: Ik heb, dacht ik, het verslag en de presentaties nog niet ontvangen, ik kijk nog eens na.
- Johan De Mol: @Wies: momenteel is er een Taskforce zelfrijdende voertuigen opgericht; daar komt dit, zowel data als instrumenten, aan bod.
- Cathy Berx: Niets over hoogte?
- Roel De Cleen: Staat mogelijk niet op inschrijvingsbewijs?
- Cathy Berx: Toch makkelijk te achterhalen: cf. type voertuig en de kenmerken ervan?
- Nele Sergeant: Informatie over motorkaphoogte is niet beschikbaar in de Ecoscore statistieken waarop analyses gebaseerd zijn (met DIV als bron).
- Johan De Mol: Klopt. Hoogte is niet uit DIV te halen (daarbij naar het voertuig, model, versie, ... kijken).
- Stijn Daniels: EURONCAP Crashtests gaan niet over voertuig-voertuigaanrijdingen.
- Johan De Mol: LDZ kan gemakkelijk worden gerealiseerd indien men de toegang voor sommige voertuigen slechts uitzonderlijk, periodiek aanduidt.
- Cathy Berx: Sterke beelden! Heel sterk.
- Isabel Verwee: Ik wou nog even aanvullen op het deel van voor de pauze dat wij de term autobesitas niet gebruiken. Wij spreken over een trend naar steeds grotere en zwaardere wagens.
- Erik Caelen: Opstellen van vademeca is één ding, het toepassen op het terrein is problematisch. Voetgangers worden nog steeds vergeten in infrastructuur.
- Johan De Mol: Klopt, maar samenvoegen van de verschillende vademecums kan dit versterken.
- Erik Caelen: Maar er is wel geen controle op het terrein.
- Johan De Mol: @Willy Price: kan je dit vanuit voetgangerstool aanvullen?
- Gisèle Vervoort: [Projectoproep 'De Grote Sprong': mobiliteit bij tieners van lagere naar middelbare school ~ Kind & Samenleving](#)
- Isabel Verwee: Ik denk dat het inderdaad goed is om het onderzoeksrapport te raadplegen.
- Tom Dhollander: Bedankt aan allen en fijne feestdagen.
- Naoki Matsumoto Naoki: Bedankt voor de interessante presentaties!