

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

28 februari 2025

Online bijeenkomst via Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (DMOW), Ivan Bruggeman (Centrex wegverkeer), Hilde Bruynseels (VSV), Jorine Callebert (Traject nv), Wies Callens (Fietzersbond), Iraïs Claerbout (Federale diensten van de gouverneur van provincie Vlaams-Brabant), Naome Carmeliet (Voetgangersbeweging), Erwin Debruyne (VVSG), Roel De Cleen (OVK), Andreas De Mesmaeker (Kind & Samenleving), Bert De Meyer (Traffix), Els De Reyts (DMOW), Ilse Eylenbosch (AWV), Frank Glorieux (Traxio), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Eddy Klynen (VSV), Wouter Leysen (Provincie Antwerpen), Maarten Matienko (VAB), Lynn Praets (Federale diensten van de gouverneur van provincie Vlaams-Brabant), Raes (GOCA), Sneijers (Rondpunt vzw), Steven Soens (Febiac), Elias Van Bogaert (FOD Mobiliteit en Vervoer), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Ludo Van Vlierberghe (CSDHalle-Vilvoorde), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Gert Venken (VSV), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW), Dries Wathion (De Lijn), Herman Willemse.

Verontschuldigd: David Bourlard (VCLP) en Dirk Lauwers (UGent en UAntwerpen).

Agenda

1.	Goedkeuring verslag vorige vergadering	Cathy Berx, Voorzitter, VFV
2.	Terugkoppeling nul-limiet alcohol in het verkeer	Isabel Verwee, Knowledge Group Manager, Vias Institute en Ivan Bruggeman, Coördinator, Centrex Wegverkeer
3.	Code van de openbare weg – Strategie voor implementatie	Karel Hofman, Attaché, FOD Mobiliteit
4.	Vlaams verkeersreglement – Strategie voor implementatie	Els De Reyts, Beleidsmedewerker verkeersveiligheid, DMOW
	Pauze	
5.	Nieuwe reglementen: implementatie bij de examencentra	Steven Raes, Manager Rijbewijs, GOCA Vlaanderen
6.	Nieuwe reglementen: ondersteuning vanuit de VSV	Hilde Bruynseels, Teamverantwoordelijke rijopleidingen, VSV
	Varia	Ine Herten, Beleidsmedewerker Vorming professionals, VSV
7.	<ul style="list-style-type: none"> Terugkoppeling bevraging topic medische rijgeschiktheid in medische opleidingen Inschrijvingen en promo VCV25 Campagnekalender 	

-
- Parlementaire vraag over alcoholcontroles per gemeenten/politiezone
-

Cathy Berx, voorzitter, VFV

Einde

Volgende vergaderingen:

- Vrijdag 6 juni 2025 – Fysiek (met afsluitende broodjeslunch)
- Vrijdag 19 september 2025 – Fysiek (met afsluitende broodjeslunch)
- Vrijdag 12 december 2025 – Online

Indien fysiek: VAC in Mechelen, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. De nieuwe leden stellen zich voor. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Terugkoppeling nul-limiet alcohol in het verkeer

Isabel Verwee (Vias institute) en Ivan Bruggeman (Centrex Wegverkeer) koppelen terug over de hoorzitting van de commissie mobiliteit van de Kamer op 14/01/25. Zowel Vias institute als Centrex Wegverkeer hebben een presentatie gegeven met hun standpunten. Daarnaast waren er nog presentaties van politierechter Siegfried Stallaert, OVK-SAVE en Horeca Vlaanderen.

Vias Institute heeft haar standpunten hierover op de commissie gebracht. Met de invoering van een nul-limiet voor alcohol toont onderzoek aan dat er op jaarbasis 10 tot 17 verkeersdoden minder zijn. Een nultolerantie redt levens en draagt bij tot de sociale norm. Het voorkomt vergissingen bij de hoeveelheid van alcoholconsumptie. Er is ook een draagvlak voor de invoering. Duidelijke communicatie, sensibilisering en handhaving zijn belangrijk.

Ook Siegfried Stallaert en OVK-SAVE zijn voorstander van deze maatregel. Horeca Vlaanderen is geen voorstander en pleit voor keuzevrijheid, het opvoeren van de controles en ophogen van de strafmaten en het inzetten op de sociale norm.

Vanuit de politieke vertegenwoordigers kwam verschillende keren de vraag: “Wat verkiest u: het verhogen van de pakkans of de invoering van nul-limiet?”. Er werd ook gevraagd hoeveel controles er nodig zijn en hoeveel middelen er nodig zijn. Dit is ook gekoppeld aan de vraag naar data over politiecontroles.

Ook vroeg men zich af of deze maatregel wel een effect zou hebben op de hardnekkige overtreeders en of we met zo’n maatregel dan niet vooral de bestuurders die de regels vandaag wel respecteren hiermee straffen.

En tenslotte vroeg men zich af of er nog andere maatregelen genomen kunnen worden zoals inzetten op het openbaar vervoer, op evenementen, op preventie,

Ivan Bruggeman (Centrex Wegverkeer) geeft aan dat de focus op zijn presentatie lag op de praktische kant van de maatregel. Bij een intrekking van het rijbewijs moet het rijbewijs binnen de 2 uren op het hoofdcommissariaat zijn. Daar kruipt veel tijd in. De politie stelt daarom voor om die 2 uren aan te passen naar 6 uren. Een vaststelling neemt een halfuur in beslag. De verwachting is dat door het invoeren van de maatregel het aantal gecontroleerde weggebruikers zal dalen.

Zijn persoonlijke verwachting is dat het wetsvoorstel het niet zal halen. Er staat ook niets over vermeld in het federale regeerakkoord. Er bestaat een werkgroep rijden onder invloed die de FOD Mobiliteit voorziet, waar o.a. politierechters, politie en experts in zetelen. Zij werken aan een aantal andere, bijkomende maatregelen. Het is te vroeg om hier nu al over te communiceren.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Ik hoorde vooral heel wat praktische bezwaren bij de politie. Tegelijk is de m.i. terechte inschatting dat de invoering van de nul-limiet er op termijn voor zorgt dat er net veel minder mensen onder invloed van alcohol rijden, waardoor de politie zich dan kan focussen op die hardleerse overtreders. We zouden het moeten kunnen invoeren om het effect ervan te kunnen zien. De premier zou ook voorstander zijn, maar het moet politiek haalbaar zijn. Ik kijk uit naar de bijkomende maatregelen die in ontwikkeling zijn. Ik geef de strijd niet op en ik hoop dat ik hier samen met de leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op kan blijven inzetten.
- Anneliese Heeren: OVK-SAVE was ook aanwezig op de hoorzitting en bracht een pakkende getuigenis. Er lijkt momenteel nog niet voldoende politiek draagvlak. De stemming moet nog gebeuren. Er is voorlopig nog geen nieuwe zitting gepland. Laat ons de hoop niet opgeven. Met de werkgroep rijden onder invloed zijn we volop bezig om allerlei andere pistes uit te werken. We komen hier zeker op terug wanneer het meer vorm krijgt.
- Cathy Berx: Hopelijk draagt de spijtbetuyging van enkele BV's die onder invloed reden ook verder bij tot maatschappelijke bewustwording en een groter maatschappelijk draagvlak voor de invoering van de nul-limiet.
- Ivan Bruggeman: De politie is niet tegen een nul-limiet voor alcohol. We waarschuwen vooral voor de praktische gevolgen op het terrein. We hopen dat de effecten positief zijn, maar we moeten alle pro's en contra's op een rijtje zetten. Wat de controlecijfers betreft, moeten we rekening houden met kwantiteit en kwaliteit. De locatie en het tijdstip heeft effect op het aantal gecontroleerde bestuurders en het aantal positieven. Het is altijd een evenwichtsoefening. We moeten de zonale veiligheidsplannen respecteren.
- Cathy Berx: De vermeende tegenstelling tussen het verhogen van de pakkans of de invoering van de nul-limiet, is m.i. vals en erg problematisch. We mogen niet in de val van die valse tegenstelling trappen en de voorstanders zo laten 'framen'. Het gaat niet om een 'of' 'of': de invoering van de nul-limiet is een noodzakelijke maatregel die ertoe zal bijdragen dat minder mensen onder invloed rijden, zodat de politie zich nog steeds, misschien meer dan ooit op de probleemgevallen kan concentreren. De COL 8/2006 schrijft een verplichte en tijdige registratie van controles door de zones voor. En geeft zo aan dat een goede registratie belangrijk is, liefst met een eenvormige vattning. Alleen zo is het mogelijk om 'evidence based' te werken. We hebben betrouwbare cijfers nodig. Door die COL 8/2006 consequent en correct toe te passen, dragen de politiezones hiertoe bij. Controles en een correcte registratie ervan zijn absoluut noodzakelijk om onze doelstelling van 0 verkeersdoden te realiseren. We blijven stapsgewijs overtuigen.
- Eddy Klynen: Ik wilde hetzelfde punt maken. We laten ons 'pakken' door de valse tegenstelling dat we zouden moeten kiezen tussen ofwel de pakkans verhogen ofwel een nul-limiet. Dit is een valse discussie. Vanuit het VFV pleiten we voor een nul-limiet omdat we er in geloven dat dit voor minder alcohol in het verkeer en ook minder controles zal zorgen. Dat is een heel duidelijke boodschap. Als er nog maar een beetje twijfel gezaaid wordt, kan er door tegenstanders misbruik van gemaakt worden. Het invoeren van die maatregel is nog altijd realistisch. Het draagvlak bij de Vlamingen is aan het groeien. 65% is nu voorstander van een nul-limiet. We moeten onze woorden goed wikkelen en wegen om dit voorstel alle kansen te geven.
- Cathy Berx: We blijven hopen op een positieve uitkomst. Bedankt aan iedereen die mee op deze nagel blijft kloppen.

3. Code van de openbare weg – Strategie voor implementatie

Karel Hofman (FOD Mobiliteit en Vervoer) geeft een overzicht van de belangrijkste wijzigingen aan de Code van de openbare weg en schetst de aanpak voor de implementatie.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Herman Willemse: Wat is de oplossing voor de afschaffing van het halfmaandelijks beurtelings parkeren in smallere straten?
- Karel Hofman: Het grote probleem met het halfmaandelijks beurtelings parkeren was het wisselen van kant. Wegbeheerders hebben nog altijd mogelijkheden om met verkeersborden het parkeren in smallere straten te regelen.
- Herman Willemse: De borden beurtelings parkeren zullen niet meer bestaan. De oplossing voor de wegbeheerder is dan bijvoorbeeld om geschransd te parkeren, waardoor je meer conflicten creëert. De voordelen van het systeem zullen ontdekt worden na het afschaffen. Het wisselen van kant is een handhavingskwestie.
- Karel Hofman: Er zijn nog altijd borden om het parkeren aan één of geen zijde te regelen.
- Ivan Bruggeman: Het zal nog steeds kunnen in de praktijk en het zal veel duidelijker op de borden staan.
- Bert De Meyer: De waarom van de veranderingen zijn belangrijk om in de opleiding aan de rijlesgevers mee te geven. Waar hebben we een klankbord om onze vragen voor te leggen?
- Karel Hofman: Vragen zijn welkom en mogen per mail bezorgd worden.
- Cathy Berx: Mensen passen hun gedrag makkelijker aan als ze de rationale kennen. De vraag is ook om in de communicatiecampagne aan te geven wat het waarom is van bepaalde wijzigingen.
- Karel Hofman: Er is een uitgebreid verslag aan de koning bijgevoegd en daar staat de wil van de wetgever, het waarom, duidelijk in ([verslag aan de koning staat onderaan het KB](#)).
- Bert De Meyer: Die tekst is heel handig om het groter geheel te duiden. Toch zullen er nog vragen komen zoals bv. de wijzigingen aan de busstrook.
- Cathy Berx: Wordt er van de vragen een Q&A gemaakt?
- Karel Hofman: Er zal een Q&A op de website van Vias institute komen.
- Naome Carmeliet: De 1,5 meter vrije doorgang bij het parkeren van tweewielers op het voetpad is een belangrijke regel voor voetgangers. De kanttekening hierbij is of wegbeheerders hier al rekening mee houden met het voorzien en opschalen van openbare fietsenstallingen. Een ander aandachtspunt is de mogelijkheid om te fietsen op het voetpad wanneer er op straat niet voldoende ruimte is voor een fietspad of wanneer er gevaarlijk verkeer is. Op welke situatie speelt deze nieuwe regel in? Hoe dienen weggebruikers deze regel te interpreteren? Is er ook een snelheidsbeperking?

- Karel Hofman: Het toelaten van fietsers op het voetpad kan alleen wanneer er een onderbord 'fietsers toegelaten' is aangebracht. Wegbeheerders oordelen en kunnen deze maatregel dan uitzonderlijk toepassen. Het zal altijd gesignaleerd moeten worden en niet aan het oordeel van de fietser overgelaten worden. We hopen en verwachten dat dit eerder uitzondering dan regel wordt.
- Naome Carmeliet: Wat de 1,5 meter vrije doorgang betreft, stellen we vast dat er nu vaak nog onvoldoende openbare fietsenstallingen zijn. Daardoor staan er nu vaak fietsen op het trottoir tegen gevels. De vraag is om deze positieve regel te doen slagen en of dit gefaciliteerd kan worden.
- Ivan Bruggeman: De geïntegreerde politie vraagt een periode van 2 jaren voor de inwerkingtreding voor alle aanpassingen zoals de categorisering van inbreuken. Justitie heeft ook deze periode nodig voor aanpassingen aan MaCH. De datum van inwerkingtreding zal niet haalbaar zijn. Daarna vraagt Centrex nog één jaar om de volledige politie op te leiden. Er zijn inderdaad meer dan 300 opmerkingen, maar er zitten ook zeer goede elementen in de nieuwe wegcode. Over de opmerking in verband met het fietsparkeren op trottoirs, zal het niet makkelijk worden om overal voldoende ruimte op de rijbaan te voorzien. We willen fietsen ook niet ontraden. Dus dat wordt een evenwichtsoefening. Tenslotte mogen we de uitgeverijen die vakliteratuur voorzien niet vergeten.
- Eddy Klynen: Er werd in de presentatie verschillende keren naar Vias Institute verwezen. Er zijn ook regionale instanties die ook zullen communiceren over de nieuwe verkeersreglementen.
- Cathy Berx: Mijn waardering voor dit huzarenstuk is groot.

4. Vlaams verkeersreglement – Strategie voor implementatie

Els De Reyts (DMOW) geeft een overzicht van de belangrijkste wijzigingen aan het Vlaams verkeersreglement en schetst de aanpak van de implementatie hiervan.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Anneliese Heeren: Zal het met het nieuwe reglement wel mogelijk worden om met venstertijden voor zwaar vervoer in schoolomgevingen te werken?
- Els De Reyts: Dit wordt zeker in de werkgroep besproken. Het is niet zo dat het vandaag onmogelijk is. We moeten wel bewaken dat het duidelijk blijft voor de bestuurders. Er is enerzijds vraag naar meer verkeersveiligheid en anderzijds de vraag vanuit de sector naar meer duidelijkheid en uniformiteit over gemeenten heen.
- Cathy Berx: Het lijkt logisch dat er in de buurt van schoolomgevingen geen zwaar vervoer rijdt voor en na schooltijd. Kan die eenduidigheid niet opgelegd worden met venstertijden en vrachtroutenetwerken, zodat bestuurders deze omgevingen vermijden tijdens bepaalde uren van de dag?

- Els De Rey: Er kan zeker in die richting gedacht worden: een algemeen tijdsvenster dat in alle gemeenten geldt. We streven naar eenvormigheid zodat het voor iedereen duidelijk is.
- Wout Baert: Het is aan de autonomie van de wegbeheerder om te bepalen welke die tijdsvensters zijn. Die uren kunnen lokaal verschillen. De vraag van de sector is begrijpelijk. Ze kunnen zich wenden tot de lokale overheden hiervoor. Het is niet aan de Vlaamse Overheid om een voorafname te doen aan de autonomie van de lokale wegbeheerders.
Erwin Debruyne: Die vragen van transporteurs komen ook bij de VVSG terecht. Er wordt gewerkt aan een platform waar alle soorten van toegangsbeperkingen raadpleegbaar zijn en waar transporteurs vergunningen kunnen aanvragen. De situatie is in elk dorp, elke stad, elk centrum anders. De lokale besturen doen er alles aan om er kwaliteitsvol mee om te gaan.
- Bert De Meyer: In de rijopleiding is er een problematiek dat er bijna niet meer geoefend kan worden op plaatsen waar er gemengd verkeer is. Hoe kan er in de rijopleiding van vrachtwagenchauffeurs hierop voorbereid worden?
- Vanessa Albrecht: Vanuit het standpunt van de transporteurs is het vandaag zeer moeilijk om van punt a naar punt b te geraken. Het is nu heel onduidelijk voor de transporteurs.
- Cathy Berx: Wout en Bert hebben me overtuigd: de focus op lokale autonomie is terecht. Hopelijk biedt vooral ook een goede toepassing van de technologie een oplossing voor dit probleem.

5. Nieuwe reglementen: implementatie bij de examencentra

Steven Raes (GOCA Vlaanderen) geeft mee hoe de rijscholen en examencentra aan de slag gaan met de implementatie van de nieuwe reglementen.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Het is indrukwekkend wat er allemaal bij komt kijken.
- Karel Hofman: Kan GOCA de lijst met opmerkingen bezorgen? Dan kunnen we die meenemen voor de herziening.
- Steven Raes: Nog niet alles is afgerond, maar de opmerkingen die al verzameld werden, zullen bezorgd worden.
- Cathy Berx: Eenieder die opmerkingen heeft, bezorgt deze aan Karel Hofman van de FOD Mobiliteit.

6. Nieuwe reglementen: ondersteuning vanuit de VSV

Hilde Bruynseels (VSV) doet uit de doeken hoe de VSV vanuit haar rol ondersteuning zal bieden aan de verschillende doelgroepen zodat iedereen mee is met de nieuwe reglementen.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

7. Varia

Terugkoppeling bevraging topic medische rijgeschiktheid in medische opleidingen

Naar aanleiding van de bespreking van de medische rijgeschiktheid tijdens de bijeenkomst van het VFV van 7 juni 2024, stelde Ine Herten (VSV) samen met de sprekers een bevraging op om in kaart te brengen hoe en in welke mate het topic medische rijgeschiktheid in de medische opleidingen aan de Vlaamse universiteiten aan bod komt. De bevraging werd aan de VLIR en het College van Decanen bezorgd. Het onderwerp komt sporadisch aan bod in de verschillende bachelor, master en Ma-na-Ma-opleidingen. Het volledige overzicht is in de bijlagen terug te vinden.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Ine Herten (VSV) geeft mee dat de leden van het VFV gratis kunnen deelnemen aan het Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat op 18 maart 2025 in Puurs-Sint-Amands plaatsvindt. Inschrijven kan via [de website](#). Bedankt om mee promo te voeren.

Voor inhoud: zie presentatie.

Campagnekalender

Ine Herten (VSV) geeft de campagnekalender voor 2025 mee. Op de website <https://www.veiligverkeer.be/> kan u de campagnematerialen downloaden.

Voor inhoud: zie presentatie.

Alcoholcontroles per gemeenten/politiezone

Cathy Berx (VFV) kreeg een vraag van Antwerps provincieraadslid Ingrid Pira over een parlementaire vraag van 20/11/2024, betreffende de "Overzicht alcoholcontroles per gemeente en politiezone" (Nr. 69). De voorzitter stelt voor om de documenten te delen met de leden en hier tijdens de volgende bijeenkomst op terug te komen. Hoe kunnen we komen tot een betere, eenvormige registratie om meer 'evidence based' te controleren.

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: Dit hangt samen met het pact met de lokale besturen waar minister De Ridder werk van wil maken. Dat is enkel mogelijk wanneer er lokaal voldoende geregistreerd wordt. Het is interessant om tijdens de volgende bijeenkomst te bespreken hoe we verkeersveiligheid samen met de lokale besturen en andere actoren kunnen waarmaken op het terrein zelf.

- Cathy Berx: Ik zal er binnen de provincie Antwerpen alles aan doen zodat de politiezones zich aan de voorschriften van de COL houden. De volgende stap zou kunnen zijn om te komen tot het bepalen van een minimum aantal gecontroleerde bestuurders. Nu zijn er grote verschillen op het terrein. Het is alleszins belangrijk dat er voldoende controles gebeuren: een hoge pakkans blijft cruciaal, dat ze juist geregistreerd worden, dat we kunnen opvolgen wat het meest effectief is en wat er minimaal aan controles moet gebeuren.
- Ivan Bruggeman: Vanuit de politie wordt er gekeken naar een monitoringsysteem voor de controles en de gebruikte middelen.
- Cathy Berx: Dat zit duidelijk in het federaal regeerakkoord: vision zero, een databank voor de controles en een streven naar meer eenvormigheid.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 6 juni 2025, van 10.00 tot 12.00 uur met afsluitende broodjeslunch, in het VAC Rik Wouters, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen.

8. Bijlagen

Documentatie nul-limiet alcohol in het verkeer

- Speech Voorzitster Annemie Hemelaers (OVK-SAVE) tijdens hoorzitting Commissie
- Schriftelijk advies van Centrex Wegverkeer


Resultaten bevraging medische rijgeschiktheid

Alcoholcontroles per gemeenten/politiezone

- Antwoord op de schriftelijke parlementaire vraag nr. 69 van de heer VANDEMAELE, Volksvertegenwoordiger van 20/11/2024, betreffende de "Overzicht alcoholcontroles per gemeente en politiezone".
- Bijlage bij antwoord parlementaire vraag nr. 69.
- Antwoord van gouverneur Cathy Berx op mondelinge vraag van Ingrid PIRA_PR 27022025

Chat

- Herman Willemse: Ik denk niet dat bedoeld werd minder controles, maar bij de controles minder positieven bij de controles waardoor de controle niet arbeidsintensiever wordt.
 - Cathy Berx: Herman, ik begreep dat het zal leiden tot minder gecontroleerden, omdat mogelijk meer mensen positief zullen blazen als de nul-limiet wordt ingevoerd. De vraag is of dat überhaupt klopt. Hopelijk houden veel meer mensen zich aan rijden is niet drinken. Wie gedronken heeft, rijdt niet.
 - Herman Willemse: Ze moeten wel gecontroleerd worden, maar minder positieven is minder werk nadien.
 - Cathy Berx: Absoluut, dat is de boodschap!
- Anneliese Heeren: Frederick Vinckenbosch van Vias heeft tijdens de hoorzitting duidelijk gezegd dat dit een 'perverse tegenstelling' is.

- Herman Willemse: Vanwaar komt de tegenstand, wat is de rol van de alcohollobby?
- Anneliese Heeren: De politiek zelf leek niet helemaal overtuigd. Horeca Vlaanderen was ook op de hoorzitting en waren expliciet tegen de nultolerantie, maar voor een hogere pakkans.
- Herman Willemse: Er wordt wellicht ook wel achter de schermen druk uitgeoefend.
- Anneliese Heeren: Waarschijnlijk, maar daarop hebben wij uiteraard geen zicht.
- Herman Willemse: De handrem blijft dus op staan.
- An Volckaert: Het gaat om dit verkeersbord. 
- Herman Willemse: Men blijft dus streven om speedpedelecs bij de fietsers te krijgen, ondanks de veiligheidsrisico's die dat met zich mee dreigt te brengen.
- Cathy Berx: Die mogelijkheid wordt -als ik het goed begrijp- nog uitgebreid. Allicht en hopelijk met een snelheidslimiet. Verhoogt helaas wel het risico voor voetgangers, valt te vrezen.
- Herman Willemse: Halfmaandelijks beurtelings afschaffen, wat wordt dan de oplossing in die smalle straten?
- Frank Glorieux: Kan het ontwerp meegedeeld worden bij het verslag? Dank je!
- Wies Callens: Als het gaat om speedpedelec toegang te geven in schoolstraten of voetgangersgebieden zit je al met een snelheidsbeperking.
- Els De Rey: teksten zijn beschikbaar in BS: [Belgisch Staatsblad](#).
- Cathy Berx: Enig idee wanneer de Waalse code klaar zal zijn? Is ook die in een eindfase?
 - Karel Hofman: Daar durf ik geen uitspraken over doen.
- Roel De Cleen: Een extra reden om deze uit te breiden, en ook de Woonerven (zone 20) en in Fietsstraten (Zone 30) en natuurlijk de Zone 30 geldt in de bebouwde kom, want deze gelden dan voor iedereen.
- Herman Willemse: En het gebruik van de busstrook bij richtingsverandering niet meer moet, maar mag.
- Wout Baert: Ik kan dat bevestigen vanuit Fietsberaad Vlaanderen, Naome Carmeliet. Wij zijn bezig aan een advies aan steden en gemeenten. Verschijnt binnenkort.
- Wout Baert: Inzake fietsparkeren op openbaar domein.
- Wies Callens: Onderbordje kan natuurlijk vrijgeleide zijn voor wegbeheerders om de herverdeling van de ruimte niet toe te passen.
- Herman Willemse: Men probeert onze gebrekkige infrastructuur en ruimtelijke ordening op te lossen met regels aan te passen. Dat gaat niet lukken vrees ik.
- Herman Willemse: Ja natuurlijk zitten er veel goede dingen in dat reglement het is nog voor meer dan 90 % hetzelfde als de vorige. De belangrijkste meerwaarde van de vernieuwing zal hopelijk zijn dat er eindelijk wat meer educatie rond regels zal gebeuren waardoor hopelijk de kennis zal verbeteren.
- Bert De Meyer: Is de kans zo groter dat september 2026 niet gehaald wordt, dan dat het wel lukt?
- Karel Hofman: De publicatie van de Waalse tekst heeft geen invloed op de inwerkingtreding (behalve natuurlijk indien het niet zou gepubliceerd worden voor 1/9/2026 natuurlijk). Er zijn andere zaken die daarop meer invloed hebben.
- Cathy Berx: En dat zijn?
- Ivan Bruggeman: Op het ICT-vlak bij de politie zal dat niet lukken. De bepalingen van de Wegcode / Categorisering zal op een bepaalde datum van feit moeten stopgezet worden. Deze stopzetting is op nationaal vlak. Alles zal dus klaar moeten zijn, zowel gewestelijk als regionaal.
- Herman Willemse: Hopelijk komen er ook strengere controles en sancties bij het niet naleven van het reglement voor de wegbeheerder.

- Herman Willemse: Inhoudelijk verandert er erg weinig, het antwoord op de meeste van die vragen verandert niet. Boeiend om te zien dan er al volop herzieningen zijn op de herziene wegcode.
- Els De Reyts: Voor de nieuwsgierigen naar de nota VR (toelichting) bij het Vlaams verkeersreglement: [Beslissingen van de Vlaamse Regering | Vlaanderen.be](https://www.vlaanderen.be/beslissingen-van-de-vlaamse-regering)
- Herman Willemse: Ik heb het gevoel dat sterk overschat wordt hoeveel er precies gewijzigd wordt.
- Karel Hofman: Inderdaad, het is zeker geen revolutie. Het gaat er vooral over de bestaande lacunes en incoherenties weg te werken en het geheel wat beter te structureren.
- Bert De Meyer: Dank voor organisatie en de duidelijke presentaties.
- Els De Reyts: En meer toelichting in VAK en nota VR.
- Herman Willemse: Het grootste deel is een herschikking terwijl inhoudelijk weinig verandert dan soms het woordgebruik.
- Eddy Klynen: Ja, eerder evolutie dan revolutie. Maar deze evolutie kunnen we wel gebruiken om de kennis bij iedereen te verhogen.
- Herman Willemse: Dat is inderdaad de belangrijkste meerwaarde Eddy.
- Elias Van Bogaert: Dank aan de voorzitter & presentatoren!