

## Vlaams Forum Verkeersveiligheid

6 juni 2025

Fysieke bijeenkomst in VAC Rik Wouters, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (DMOW), Ivan Bruggeman (Centrex wegverkeer), Iraïs Claerbout (Federale diensten van de gouverneur van provincie Vlaams-Brabant), Joyce David (Universiteit Gent), Erwin Debruyne (VVSG), Bert De Bondt (DMOW), Roel De Cleen (OVK-SAVE), Marjolein de Jong (Stad Antwerpen), Johan De Mol (Universiteit Gent), Kirsten De Mulder (Gemeentebestuur Middelkerke), Anja De Schutter (Parket van de procureur des Konings Limburg), Erwin Debruyne (VVSG), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Steven Fagard (Provincie Vlaams-Brabant), Frank Glorieux (Traxio), Ine Herten (VSV), Bruno Jansen (FOD Mobiliteit en Vervoer), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (DMOW), Dirk Lauwers (UGent en UAntwerpen), Wouter Leysen (Provincie Antwerpen), Maarten Matienko (VAB), Naoki Matsumoto (Federale politie), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Marijn Schevernels (MINT nv), Karin Vaesen (Blindenzorg Licht en Liefde), Pieter Van Bastelaere (FBAA), An Vandeborne (OVK-SAVE), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW), Herman Willemse.

**Verontschuldigd:** Caroline Ariën (IOK), Tom Brijs (IMOB), Hilde Bruynseels (VSV), Erik Caelen (Cage bv), Jorine Callebert (Traject nv), Wies Callens (Fietzersbond), Stijn Daniels (KULeuven), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Werner De Dobbeleer (VSV), Delphine Eeckhout (Traject nv), Ilse Eyllenbosch (AWV), Glenn Godin (Mobiel 21 vzw), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Annemie Van Looveren (Rondpunt vzw), Gert Venken (VSV), Isabel Verwee (Vias Institute), Dries Wathion (De Lijn).

### Agenda

1.	Goedkeuring verslag vorige vergadering	Cathy Berx, Voorzitter, VFV
2.	Nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030	Bart Boucké, Teamcoördinator verkeersveiligheidsbeleid, DMOW
3.	Verkeersveiligheidspact met de lokale besturen	Eddy Klynen, Coördinator, VSV Roel De Cleen, Deskundige Verkeersveiligheid, Ouders van Verongelukte Kinderen vzw
	Pauze	
4.	Introductie Leerstoel Fiets van Universiteit Gent	Joyce David, Doctoraatsonderzoeker Leerstoel Fiets, UGent
5.	Varia • Campagnekalender	Ine Herten, Beleidsmedewerker Vorming Professionals, VSV
6.	Afsluitende broodjeslunch	

---

Einde

---

Volgende vergaderingen:

- 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. Nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030

Bart Boucké (DMOW) geeft een statusupdate over de aanpak van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030.

**Voor inhoud:** zie presentatie.

### Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: De centrale vraag blijft: “Wat is de inhoudelijke oriëntatie?”. Daar blijven we op onze honger zitten. Wat kan de rol van het VFV zijn? Dat kan in 2 richtingen: reactief en/of proactief. Hoe gaan wij ons als VFV in dit proces organiseren? Hoe komen we tot een synthese van wat wij inhoudelijk belangrijk vinden? Er is veel kennis over welke maatregelen impact hebben. Het is nodig dat we de nadruk leggen op een ambitieus en effectvol verkeersveiligheidsbeleid.
- Cathy Berx: Het is belangrijk om te vertrekken van een heldere, democratisch gelegitimeerde uitspraak over welk risico we aanvaardbaar vinden in onze samenleving op het vlak van verkeersonveiligheid. In de beleidsteksten luidt die uitspraak terecht Vision Zero: geen doden en zwaargewonden in en door het verkeer. Vervolgens is de vraag: wat is er nodig om deze doelstelling te bereiken? Welke beleidsmaatregelen moeten worden genomen om die maatschappelijke doelstelling te bereiken. Het VFV heeft daarover al geregeld onderbouwde uitspraken over gedaan. M.i. moet de wisselwerking inderdaad in beide richtingen gaan. Het acquis: wat al *evidence based* ontwikkeld is door het VFV kan en moet als input worden overgemaakt en voorts is het VFV goed geplaatst om wat uitgewerkt wordt daaraan te toetsen en of verder te analyseren. Ik denk bijv. aan de nota van het VFV ‘Realisatie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025’. Ik ga ervan uit dat we de ruimte hebben en claimen om te reflecteren over wat er vanuit de stuurgroep komt en tegelijk om onze inbreng als VFV te leveren. Eigenlijk weten we perfect welke maatregelen noodzakelijk zijn en bijdragen tot de realisatie van het vooropgestelde doel Zero. Het komt er vooral op aan om te blijven werken aan het noodzakelijke draagvlak om het consequent uitgevoerd te krijgen. Met recht en rede refereerde bArt op het eind van zijn presentatie aan de individuele verantwoordelijkheid, waardoor ook sensibilisering en educatie cruciaal blijven. bArt verwees naar nieuwe trends. M.i. moeten we ook oog hebben voor m.i. verontrustende trends zoals de discussie over het weer optrekken van de veiligheidslimiet van 70 km/u naar 90 km/u op sommige gewestwegen (Antwerpen), van zones 30 (Oostende) en van circulatieplannen (Leuven). Tot slot aandacht voor de voetgangers zou geen verrassing maar een evidentie moeten zijn.

- Bart Boucké: Misschien is er nood aan een Voetgangersberaad naast een Fietsberaad? De onderzoeken waar we zelf trekker van zijn, die resultaten nemen we natuurlijk mee in de opmaak van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan. Educatie en sensibilisering zijn ook belangrijk en ook de elementen die het VFV aandraagt, worden meegenomen in de opmaak van het verkeersveiligheidsplan. In september hopen we met eerste resultaten naar buiten te komen. Dan zal dit aan het VFV voorgelegd worden.
- Cathy Berx: De betrokkenheid van het VFV is voor mij van kapitaal belang. Het was mijn voorwaarde om lid van de stuurgroep te zijn.
- Dirk Lauwers: Er is een maatschappelijk discours bezig dat veelal door roepers wordt aangebracht. Onderzoek wordt weggestopt. Bijvoorbeeld over het grote effect van ouders die hun kinderen terug naar school durven laten gaan met de fiets hoor je niets. Daar mag zeker naar geluisterd worden.
- Karin Vaesen: Het valt op dat het STOP-principe vaak vernoemd wordt, maar in de praktijk gaat het vaak over maatregelen voor fietsers en veel minder voor voetgangers. Hopelijk zullen de voetgangers in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan wel concreet met doelstellingen aan bod komen.
- Bart Boucké: Er is een afwegingskader voor oversteekvoorzieningen voor voetgangers gekomen en het vademecum voetgangers wordt vernieuwd.
- Marjolein de Jong: Er zitten allerlei partijen in de stuurgroep. In het VFV zijn vaak dezelfde mensen vertegenwoordigd. Wat is onze rol en wat zal de stem van het VFV zijn binnen de stuurgroep?
- Johan De Mol: De nieuwe structuur is eigenlijk op de oude leest gebaseerd.
- Cathy Berx: Als voorzitter van het VFV zal ik mijn rol opnemen. We moeten er alles aan doen dat wat in het VFV is uitgewerkt, aan bod gebracht wordt in de stuurgroep en omgekeerd: wat besproken wordt in de stuurgroep, zal ook hier besproken worden. Het kabinet van de minister heeft beslist over de samenstelling van de stuurgroep.
- Johan De Mol: Er wordt een nieuw bestek over de trajectcontroles opgestart. Het is verontrustend dat er resultaatsverbintenissen qua aantal overtredingen in de concessies GAS met lokale besturen staan. Is dit een model dat wij willen?
- Bart Boucké: Het is een lange studie. Ook de minister stelt zich vragen over dit model. Er is een politiek debat over gaande. Handhaving is een middel en geen doel op zich.
- Cathy Berx: Doel en middel mogen nooit worden verward: het doel is verkeersveiligheid en respect voor veiligheidsregels, handhaving al dan niet met GAS5 is een van de middelen om het te bereiken. Als trajectcontrole een doel op zich wordt, haal je het draagvlak voor verkeersveiligheid onderuit. Dan wordt het een perfide winstmachine.
- Ivan Bruggeman: In mijn gemeente werden 2 asverschuivingen weggehaald. Kunnen er hier geen maatregelen genomen worden?
- Dirk Lauwers: Er mag niet verdiend worden aan boetes. En daarnaast moeten we het effect ervan onderzoeken.
- Cathy Berx: Het funeste en perfide is dat dergelijke praktijken én regelgeving die het toelaten het noodzakelijke draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en handhaving onderuit halen.

### 3. Verkeersveiligheidspact

Eddy Klynen (VSV) en Roel De Cleen (Ouders van Verongelukte Kinderen vzw) schetsen hoe een verkeersveiligheidspact met de lokale besturen er kan uitzien en welke elementen hierbij cruciaal zijn.

**Voor inhoud:** zie presentatie.

#### Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Veel dank voor de buitengewoon belangrijke en niet-aflatende inzet van OVK.
- Erwin Debruyne: Dit is de nagel op de kop. Het gaat vaak over welke maatregelen nemen we en welke middelen voorzien we? Maar wat met de *backoffice*? Die begeleiding is nodig om de maatregelen uit te voeren op terrein. Gemeenten willen iets doen (cfr. GAS5). De subsidies zijn niet eenvoudig voor gemeenten. Er zijn verschillende soorten, verschillende timings en verschillende rapporteringen. Hoe kunnen we de middelen zo efficiënt mogelijk inzetten?
- Cathy Berx: Bestaat er een overzicht van alle subsidies en de uiteenlopende voorwaarden om ze te bekomen? In de werkgroep onder leiding van minister Crevits over bestuurlijke vereenvoudiging komen thema's als deze aan bod. Het lijkt me cruciaal om de problematiek ook daar aan te kaarten.
- Dirk Lauwers: Het belang van het verkeersveiligheidspact is groot en zonder engagement zal het dode letter blijven.
- Anja De Schutter: Op het parket komen we niet alleen in aanraking met de zware verkeersongevallen, maar ook met de kleinere ongevallen. Ieder ongeval is de moeite waard om te lezen en kritisch te onderzoeken. Dit gebeurt vandaag niet. Dit is nochtans zeer waardevolle info die met lokale overheden gedeeld kan worden, zodat er maatregelen op terrein kunnen volgen. Het zou veel meer gecoördineerd moeten worden. Naast de menselijke fout zijn er ook heel wat infrastructurele problemen.
- Johan De Mol: Als we geen toegang krijgen tot de gegevens is dat moeilijk.
- Anja De Schutter: De wegbeheerder zou toegang tot deze gegevens moeten kunnen krijgen.
- Cathy Berx: Het dashboard verkeersongevallen van de provincie Antwerpen laat toe om in te zoomen op de context van de ongevallen zodat lokale besturen kunnen ingrijpen. Het instrument is gebaseerd op een protocol met parket, politie, ... . Ook de bijna ongevallen en de ongevallen met lichte gewonden zijn belangrijk en te vinden in het dashboard.
- Anja De Schutter: Dit zou veralgemeend moeten worden.
- Matthias Vermael: Het subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen- en projecten is aan herziening toe en dat is tot nog toe niet gelukt. Nochtans zitten hier enorm veel opportuniteiten in.
- Karin Vaesen: De onder- of niet-registratie van eenzijdige ongevallen is een groot probleem. Nochtans bevatten ook deze ongevalentypes veel relevante info over de omstandigheden. Daarnaast zijn er nog veel verkeerslichten niet uitgerust met akoestische signalisatie. Het duurt soms wel tot 4 jaren eer zo'n aanvraag afgehandeld wordt.

- Naoki Matsumoto: Het is niet mogelijk om op een gestandaardiseerde manier alle info op te nemen. Een kwalitatieve analyse vraagt veel personeelsinzet. Puur op statische basis is het moeilijk. Maar op lokaal niveau kan de politie dit wel met de gemeente bespreken.
- Cathy Berx: Hoe sneller en hoe meer info er over ongevallen in de databank terecht komen, hoe beter en sneller er kan worden opgetreden. Kleine ingrepen kunnen bijdragen tot het vermijden van ongevallen.
- Johan De Mol: In het verleden was er een Huis van de Verkeersveiligheid met verschillende kamers. Wat men nu wil oprichten is hetzelfde. Het werkte toen niet. Zal het nu wel werken?
- Cathy Berx: De inhoud van deze presentaties en het voorgestelde verkeersveiligheidspact is m.i. bijzonder belangrijk als uitgangspunt voor het nieuwe verkeersveiligheidsplan. Mag ik ervan uitgaan dat die visie door alle leden wordt gedeeld? Ik herhaal bovendien graag de opmerking van bArt over de opdracht van de stuurgroep om ook te waken over de monitoring van de uitvoering ervan. Enkel wat effectief beslist en uitgevoerd wordt en in de praktijk gebeurt, doet er uiteindelijk toe. Plannen en pacts blijven dode letter als ze niet consequent worden uitgevoerd.

## 4. Introductie Leerstoel Fiets van Universiteit Gent

Joyce David (Universiteit Gent) schetst hoe de Universiteit Gent met de leerstoel Fiets het Vlaams fietsbeleid ondersteunt, evalueert en bijstuurt.

**Voor inhoud:** zie presentatie.

### Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Zien we de Kindnorm als een overlevingsnorm of gaat het over een veel dieper verhaal? Dit is belangrijk in relatie tot het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen. Het gaat ook over de ruimte die het kind krijgt in de openbare ruimte.
- Joyce David: Hoe gaan we met kinderen om? Ook in onze taal, ons discours?
- Dirk Lauwers: In welke mate houden we rekening met de olifant in de kamer? De hoeveelheid en snelheid van autoverkeer is zeer bepalend in de autonomie van kinderen in het verkeer.
- Eddy Klynen: Er is een werkgroep die de inhoud van de Kindnorm verder concretiseert. Dit thema kan volgende keer aan bod komen op het VFV.
- Matthias Vermael: We spreken over kindperspectief in plaats van Kindnorm. De ondertekening vond plaats op de inspiratiedag van Netwerk Duurzame Mobiliteit, op 28 april 2025 in Leuven.
- Johan De Mol: Detecteren zal in de toekomst veel belangrijker worden.
- Steven Fagard: Hebben jullie ook aandacht voor weerstanden en perceptie bij ouderen hier rond? Vaak hoor je de norm dat kinderen jonger dan 10 jaar zich niet zelfstandig in het verkeer mogen begeven. Komen er aanbevelingen naar bijvoorbeeld leerlijnen?
- Joyce David: Ja, dat klopt. Daar zullen aanbevelingen komen.

- Karin Vaesen: Een normaal gezichtsveld van een volwassen persoon is 190 graden. Bij kinderen duurt het tot ongeveer 10 jaar totdat dit volledig ontwikkeld is. Daarom is het belangrijk dat kinderen jonger dan 10 jaar niet zelfstandig in het verkeer verplaatsen.
- Joyce David: Dit is een bevestiging dat we het systeem zodanig moeten aanpassen waardoor het wel mogelijk is.

## 5. Varia

### 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.

#### **Volgende bijeenkomst:**

Vrijdag 19 september 2025, van 10.00 tot 12.00 uur met afsluitende broodjeslunch, in het VAC Rik Wouters, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen.