

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

12 juni 2026

Online bijeenkomst via Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Erik Asselman (Federale diensten van de gouverneur van provincie Vlaams-Brabant), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (DMOW), Tim Buyse (MORA), Inge Caers (Fietsberaad Vlaanderen), Tina Caers (Provincie Antwerpen), Wies Callens (Fietssersbond), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Joyce David (Universiteit Gent), Patrick D'haese (DMOW), Ilse Depaepe (De Lijn), Erik De Bisschop (AWV), Roel De Cleen (OVK-SAVE), Andreas De Mesmaeker (Kind & Samenleving), Bert De Meyer (Traffix), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Yves Goossens (IOK), Ine Herten (VSV), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (DMOW), Dirk Lauwers (UAntwerpen), Naoki Matsumoto (Politiezone Gent), Monica Muylaert (Provincie Vlaams-Brabant), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Elias Van Bogaert (FOD Mobiliteit en Vervoer), Guido Vaganée (MINT nv), Stijn Vandenabeele (Centrex Wegverkeer), Els Vandenbroeck (Mobiel 21 vzw), Gert Venken (VSV), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit, Isabel Verwee (Vias institute) en An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Erik Caelen (Cage bv), Jorine Callebert (Traject NV), Stijn Daniels (Transport & Mobility Leuven), Erwin Debruyne (VVSG), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Werner De Dobbeleer (VSV), Anja De Schutter (Parket van de procureur des Konings Limburg), Melissa Martens (Rondpunt vzw), Tine Pillaert (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Annemie Van Looveren (Rondpunt vzw) en Dries Wathion (De Lijn).

Agenda

10:00	Goedkeuring verslag vorige vergadering	Cathy Berx, Voorzitter, VFV
10:05	Monitoring van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 en de rol van het VFV	Eddy Klynen, Coördinator, VSV
10:40	Verkeersveiligheidskompas provincie Antwerpen	Tina Caers, Diensthoofd mobiliteit, Provincie Antwerpen
11:00	Pauze	
Fiets		
11:10	Onderzoek Fietsberaad: Hoe bereikt Vlaanderen 30% fietsverkeer tegen 2040?	Inge Caers, Projectmedewerker, Fietsberaad Vlaanderen

-
- | | |
|---|-------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Masterplan fiets: via samenwerking naar het beste resultaat | Patrick D'haese, Fietsmanager, DMOW |
|---|-------------------------------------|

Varia

- | | | |
|--------------|--|---|
| 11:55 | <ul style="list-style-type: none">• Campagnekalender• Winnaar VVP26 | Ine Herten, Beleidsmedewerker
Vorming Professionals, VSV |
|--------------|--|---|

12:00 Einde

Volgende vergaderingen:

- Vrijdag 18 september 2026 – Fysiek
- Vrijdag 11 december 2026 – Online

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

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden.

Het verslag wordt ter goedkeuring voorgelegd. Er zijn geen formele opmerkingen.

2. Monitoring van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 en de rol van het VFV

Eddy Klynen (VSV) doet een voorstel voor de monitoring van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 naar aanleiding van de rol die het Vlaams Forum Verkeersveiligheid hiervoor krijgt.

Voor inhoud: zie presentatie

Vragen vanuit het forum:

- Bart Boucké: Begin mei vond overleg plaats tussen het Departement MOW, de VSV en het MORA-secretariaat om de samenwerking rond de monitoring van het Verkeersveiligheidsplan af te stemmen. Het voorstel is om jaarlijks op het VFV een geïntegreerde rapportering te brengen waarin de verkeersveiligheidsresultaten, de uitvoering van de maatregelen uit het plan en de resultaten van de gedragsmonitor van de VSV worden samengebracht. Zo ontstaat een completer beeld van zowel de evolutie van de verkeersveiligheid als van de inspanningen die verschillende actoren hiervoor leveren. Het departement wil daarbij voortbouwen op de vernieuwde rapporteringsaanpak uit de vorige legislatuur, met meer focus op indicatoren, gerealiseerde acties en geplande acties, en zal dit samen met AWW voorbereiden.
- Dirk Lauwers: Hoe wordt het VFV betrokken bij de monitoring? Worden de resultaten enkel toegelicht of ook inhoudelijk besproken? En hoe wordt de monitoring gekoppeld aan evaluatie en welke evaluatiestappen zijn voorzien?
- Wies Callens: Kan het VFV voorstellen om de indicatoren in het Verkeersveiligheidsplan verder te verduidelijken? Heldere en eenduidige KPI's zijn belangrijk om discussies over interpretatie te vermijden.
- Cathy Berx: Ik vraag me af op basis van welke methodologie de KPI's beoordeeld worden. Een indicator zoals het aantal bestuurders dat te snel rijdt, lijkt mij relatief eenvoudig en objectief op te volgen via controle- en overtredingsgegevens. Voor mij moet de monitoring een volledige cyclus omvatten: opvolging van de uitvoering van maatregelen, gedragsverandering bij weggebruikers en uiteindelijk de impact op ongevallen, zwaargewonden en verkeersdoden. Ik mis nog een scherpere koppeling tussen die verschillende niveaus en vraag me af of de huidige formulering rond het opvolgen van de voortgang niet te vrijblijvend is.

- Eddy Klynen: Ik volg die redenering. Dit sluit aan bij de wetenschappelijke aanpak die wij voorstellen. Als mensen risico's, zoals te snel rijden of rijden onder invloed, hoger inschatten, zullen ze hun gedrag doorgaans aanpassen. Tegelijk stel ik vast dat de KPI's in het Verkeersveiligheidsplan vaak onvoldoende concreet zijn. Om gericht te kunnen opvolgen en bijsturen, zijn duidelijkere en meer meetbare doelstellingen nodig. Met de gedragsmonitor willen we de link leggen tussen genomen maatregelen, veranderende risicopercepties en de uiteindelijke impact op de verkeersveiligheid. Die samenhang is vandaag nog onvoldoende zichtbaar en verdient meer aandacht.
- Dirk Engels: Kan er bij de monitoring ook rekening gehouden worden met de studie die de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen onderzocht? Daarnaast mogen we niet alleen opvolgen welke maatregelen uitgevoerd zijn, maar ook in welke mate het verkeerssysteem daardoor daadwerkelijk veiliger wordt.
- Isabel Verwee: Voor een goede opvolging van bv. snelheid moeten verschillende databronnen gecombineerd worden: ongevalgegevens, gedragsmetingen, overtredingscijfers en objectieve snelheidsmetingen op het terrein. Pas als ze gecumuleerd worden, krijg je een betrouwbaar beeld.
- Eddy Klynen: De monitoring moet ook rekening houden met de studie naar de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen. Als uit de opvolging blijkt dat de doelstellingen niet gehaald worden, moet het VFV kunnen aanbevelen om bijkomende of effectievere maatregelen te overwegen, ook als die vandaag niet in het Verkeersveiligheidsplan zijn opgenomen. Het VFV heeft volgens mij niet alleen een monitorende rol, maar moet ook proactief kunnen signaleren waar extra inspanningen nodig zijn en beleidsaanbevelingen formuleren wanneer de voortgang onvoldoende is.
- Cathy Berx: Dat sluit aan bij de adviesrol van het Forum. Door verschillende gegevensbronnen samen te brengen, kunnen we aanbevelingen beter onderbouwen.
- Bart Boucké: De formele opdracht van het VFV is om terug te kijken op de voortgang van het Verkeersveiligheidsplan, maar dat sluit niet uit dat het VFV bijkomende input en suggesties geeft. Voorstellen rond KPI's, monitoring en uitvoering zijn steeds welkom. Het Verkeersveiligheidsplan zelf kan niet meer gewijzigd worden, maar de uitvoering ervan wel. Momenteel werkt het DMOW samen met AWW aan het verder verfijnen van expliciete KPI's, zodat zowel inspanningen, outputs als outcomes beter kunnen worden gemonitord en geëvalueerd.
- Cathy Berx: Voor een goede monitoring is het belangrijk om zoveel mogelijk relevante gegevensbronnen te combineren. Naast klassieke verkeersveiligheidscijfers moeten ook gegevens over overtredingen, bijvoorbeeld via ANPR-camera's en gemeentelijke handhaving, meegenomen worden. Een rijk en geïntegreerd databestand is noodzakelijk om een volledig beeld te krijgen van de verkeersveiligheid. Daarbij blijft de verdere ontwikkeling en koppeling van databanken een belangrijke randvoorwaarde.

3. Verkeersveiligheidskompas provincie Antwerpen

Tina Caers (Provincie Antwerpen) stelt het Verkeersveiligheidskompas van de provincie Antwerpen voor.

Voor inhoud: zie presentatie

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Dit is een zeer krachtige tool. Deze tool kan verkeersveiligheidseffecten zichtbaar maken die je op basis van klassieke indicatoren niet altijd zou verwachten. Ik zie potentieel om de tool breder uit te rollen naar andere provincies, zodat alle gemeenten ervan gebruik kunnen maken. Daarbij blijft begeleiding belangrijk, omdat de meerwaarde niet alleen in de data zit, maar vooral in de combinatie van data met terreinkennis. Ik vraag ook aandacht voor de focus op ongevalconcentraties: als slechts een beperkt deel van de ongevallen zich daar voordoet, mogen we de rest van het wegennet niet uit het oog verliezen. Misschien moeten we ook meer zoeken naar patronen in ongevallen over langere wegsegmenten? Positief is dat de tool sterk inzet op actieve weggebruikers, wat goed aansluit bij de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan. Ik heb deze tool als mogelijk thesisonderwerp opgegeven aan de Universiteit Antwerpen.
- Cathy Berx: De provincie Antwerpen promoot deze tool actief op verschillende fora en moedigt Vlaanderen én de lokale besturen aan om ermee aan de slag te gaan.
- Bart Boucké: Voor mij zit de grootste meerwaarde van de tool in het toegankelijk en bruikbaar maken van verkeersveiligheidsdata voor lokale besturen. Niet alleen de data zelf, maar ook de begeleiding en ondersteuning bij het gebruik ervan zijn belangrijk. Dat maakt deze aanpak bijzonder waardevol.
- Eddy Klynen: Dit fantastisch instrument verdient een plaats binnen het toekomstige Verkeersveiligheidspact. Verkeersveiligheid vraagt zowel algemene beleidsmaatregelen zoals snelheidsverlaging, nullimiet, ... als een sterke betrokkenheid van lokale besturen en politiezones. Deze tool kan lokale actoren helpen om inzicht te krijgen in verkeersveiligheidsproblemen en om gericht maatregelen te nemen.
- Tina Caers: Naast de ondersteuning van lokale besturen heeft de tool nog een bijkomende meerwaarde: politiemedewerkers zien dankzij de tool beter wat het resultaat is van hun inspanningen. Dat verhoogt het draagvlak voor kwaliteitsvolle registratie. Wat de focus op ongevalconcentraties betreft: het dashboard toont alle ongevallen, maar ongevalconcentraties vormen een logisch startpunt omdat niet alles tegelijk kan worden aangepakt. De analyse van ongevaltypes en oorzaken ligt deels buiten de mogelijkheden van de tool, omdat bepaalde gegevens om privacyredenen niet beschikbaar zijn. Daarvoor blijft aanvullend diepteonderzoek nodig. We zetten momenteel sterk in op het bekendmaken van de tool en op begeleiding van lokale besturen, onder meer via werksessies en het traject Verkeersveilige Gemeenten.
- Dirk Lauwers: Ik vraag me af of informatie over ongevaltypes, zoals frontale aanrijdingen, niet alsnog uit de ongevalsdossiers kan worden gehaald om patronen beter te analyseren.
- Tina Caers: Die informatie bestaat wel, maar wordt niet mee opgenomen in de dataset die wij ontvangen. Omwille van privacy afspraken krijgen wij geen gegevens die verband houden met oorzaken of aansprakelijkheid. Voor zulke analyses zijn andere partijen nodig die wel toegang hebben tot die gegevens.
- Cathy Berx: Misschien moet bekeken worden of via overleg met het parket meer informatie beschikbaar kan worden gemaakt voor analysedoeleinden, zonder dat dit gevolgen heeft voor aansprakelijkheidskwesties.
- Tina Caers: Dat punt staat al op de radar. We bespreken dit verder met de betrokken partners en bekijken hoe dit kan worden geagendeerd in het overleg met het parket.

4. Fiets

4.1. Masterplan fiets: via samenwerking naar het beste resultaat

Patrick D'haese (DMOW) licht het Masterplan fiets toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Uitstekend werk!
- Dirk Lauwers: Ik vraag me af of de doelstelling om het fietsaandeel met 50% te verhogen haalbaar is met voornamelijk stimulerende maatregelen. Voorbeelden zoals Parijs tonen aan dat een combinatie van stimulerende én sturende maatregelen nodig is, waarbij ruimte wordt herverdeeld ten nadele van de auto. Waarom worden e-steps niet expliciet meegenomen? In sommige steden, zoals Sevilla, daalt het klassieke fietsgebruik terwijl het gebruik van fietsinfrastructuur toch stijgt door de opkomst van e-steps. Gezien de impact van klimaatverandering en warmere temperaturen kunnen dergelijke vervoersmiddelen een steeds grotere rol spelen. Onderzoek toont bovendien aan dat gebruikers van e-steps vaak een ander profiel hebben dan fietsers. Zij zullen niet automatisch overstappen op de fiets wanneer e-steps verdwijnen. Het gaat vaak om andere doelgroepen, waardoor e-steps mogelijk een aanvullende rol spelen binnen duurzame mobiliteit. Uiteraard moet daarbij veel aandacht gaan naar verkeersveiligheid, maar het lijkt mij zinvol om deze vervoersmodus wel mee in het verhaal op te nemen.
- Patrick D'haese: Als we deze ambitieuze doelstelling willen realiseren, zal de grootste verschuiving moeten komen van mensen die vandaag nog met de auto rijden. Het aandeel verplaatsingen met openbaar vervoer is immers relatief beperkt, waardoor daar minder winst te halen valt. Om die verschuiving van auto naar fiets te realiseren, zal het niet volstaan om enkel fietspaden aan te leggen. Ook keuzes rond ruimtelijke herverdeling zullen nodig zijn. Projecten zoals de heraanleg van de Evence Coppéelaan in Genk tonen hoe rijstroken voor auto's kunnen worden omgevormd tot veilige fietsinfrastructuur, gecombineerd met vergroening en ontharding. Wat de impact van klimaatverandering betreft, zie ik ook kansen voor elektrische fietsen en fatbikes. Die voertuigen kunnen nieuwe doelgroepen overtuigen om vaker de fiets te nemen. We moeten die ontwikkeling niet automatisch als een probleem bekijken, maar wel zorgen dat verkeersveiligheidsrisico's zoals opgevoerde of illegale voertuigen aangepakt worden. De populariteit van elektrische fietsen toont alvast dat mensen bereid zijn om voor dergelijke ondersteuning te kiezen.
- Cathy Berx: Een belangrijke factor die nog onvoldoende wordt benoemd, is fiscaliteit. Instrumenten zoals salarismaxima hebben een grote invloed op mobiliteitskeuzes. Als er één maatregel is die een snelle impact zou kunnen hebben op het aandeel fietsverplaatsingen, dan is het volgens mij een hervorming van die fiscale systemen. Ik besef wel dat dit vandaag politiek onbespreekbaar en dus politieke fictie is.

- Wies Callens: Vanuit de Fietzersbond hebben wij ook kritiek gegeven op het feit dat het woord "auto" nauwelijks voorkomt in het fietsplan. Een fietsbeleid kan volgens ons niet los worden gezien van keuzes rond autogebruik en ruimteverdeling. Als je meer mensen op de fiets wilt krijgen, moet je ook nadenken over de plaats van de auto in het mobiliteitssysteem. Ik wil ook expliciet erkenning geven aan de fiche rond correct afgestelde fietsverlichting, die samen met Fietsberaad werd ontwikkeld. De Fietzersbond zal dit thema verder opnemen in campagnes en sensibiliseringsacties. De discussie over snelheid op fietspaden blijft belangrijk en verdient verdere opvolging. Daarbij kunnen we leren van buitenlandse voorbeelden, niet alleen uit Nederland maar ook uit steden zoals Parijs, waar men er beter in geslaagd is om ruimte te herverdelen ten voordele van actieve weggebruikers. Tot slot maak ik mij zorgen over de betaalbaarheid van fietsen. Uit recente cijfers blijkt dat de aankoopprijs van zowel gewone fietsen als e-bikes sterk stijgt. Instrumenten zoals fietsleasing zijn positief, maar vooral toegankelijk voor mensen in loondienst. We moeten vermijden dat bepaalde groepen hierdoor uit de boot vallen en ervoor zorgen dat kwaliteitsvolle fietsen voor iedereen bereikbaar blijven. Een mogelijk positief neveneffect van leasing is wel dat er meer kwalitatieve tweedehandsfietsen beschikbaar zullen komen. De Fietzersbond zal het fietsplan kritisch maar constructief blijven opvolgen en blijven meedenken over manieren om de vooropgestelde doelstellingen te realiseren. De term "fatbike" zorgt vaak voor verwarring. Ik wil daarom bekijken of een andere benaming kan bijdragen aan een meer genuanceerd debat, waarbij een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen illegale voertuigen en gewone elektrische fietsen met bredere banden.

4.2. Onderzoek Fietsberaad: Hoe bereikt Vlaanderen 30% fietsverkeer tegen 2040?

Inge Caers (Fietsberaad Vlaanderen) licht het onderzoek van Fietsberaad toe over hoe Vlaanderen tegen 2040 30% fietsverkeer kan realiseren.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: De voorbeeldrol van bv. CEO's op de fiets naar werknemers toe kan inspirerend zijn.

5. Varia

Campagnekalender

Ine Herten (VSV) overloopt de campagnekalender van 2026.

Voor inhoud: zie presentatie.

Winnaars Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2026

Coalitie Kindnorm van Mobiel 21 sleepte de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2026 in de wacht. De video met meer info over het project is hier te bekijken: [Verkeersveiligheidsprijs - Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2026](#).

Aanvullingen vanuit de leden

- Willy Price (Verkeersplatforms) stelt voor om de winnaar van het Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2025, het project Stapscore, op één van de volgende bijeenkomsten te agenderen. Ondertussen is de methodiek verder getest, verfijnd en uitgebreid met een gebruiksvriendelijke rapportering. Het is belangrijk dat er meer aandacht komt voor voetgangers, een doelgroep die vandaag nog te weinig aan bod komt in veel beleidsinstrumenten.
- Wies Callens (Fietzersbond): Mobiel 21, de UGent en de Fietzersbond hebben samen een kinderfietstelling uitgevoerd. De eerste telresultaten zijn ondertussen beschikbaar. Momenteel wordt gewerkt aan een analyse en aanbevelingen, die tegen de Week van de Mobiliteit zullen worden voorgesteld onder het thema "Goedgekeurd door kinderen". We kunnen die resultaten ook aan het VFV toelichten.

Afsluitende boodschap

Cathy Berx sluit af met de boodschap dat veel van de informatie die vandaag besproken werd, ook relevant is voor de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid, toekomstige terug- en vooruitblikken en het Verkeersveiligheidspact. Het is belangrijk dat deze inzichten niet beperkt blijven tot een eenmalige bespreking, maar ook effectief worden meegenomen in verdere beleidsontwikkeling en advisering.

Actiepunten

Vanuit de opdracht die het VFV in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 krijgt, spreken we af dat de monitoring van het plan en de bijhorende doelstellingen jaarlijks (tijdens de bijeenkomst van september) besproken wordt. Hierbij zal zowel de gedragsmonitor van VSV als de monitoring door DMOW, met focus op de uitschieters in positieve en negatieve zin aan bod komen.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 18 september 2026, van 10.00 tot 12.00 uur, in het VAC in Mechelen

Bijlage

Chat

- Wies Callens: Wat mij betreft moeten we dat niet vragen aan de Vlaamse overheid maar als advies geven dat ze dat moeten doen.
- Dirk Lauwers: Is het niet zaak bestaande gegevens te gebruiken, i.v.m. trajectcontroles is wel gedocumenteerd - dus gegevens gemeentelijke controles ook gebruiken?! (Voor zover ik weet: overtreding veelal minder dan 2 per tienduizend passages). Ook dashboard provincie Antwerpen = schat gegevens die gekoppeld kan worden aan maatregelen die genomen werden. Mijn vraag was ook: kunnen we als VFV aanbevelen dit over heel Vlaanderen uit te rollen?
- Dirk Lauwers: 'Patronen' zoeken... Ook niet type ongeval? Is toch opgenomen in ongevallenformulier, daarvoor heb je PV niet nodig. Zijn steps en speed pedelecs opgenomen in cijfers?
- Wies Callens: Ik dacht wel speedpedelecs maar steps niet.
- Dirk Lauwers: Bv. in Sevilla: meer en meer steps, minder fietsers - totaal wel stijgend gebruik fietspaden - heeft o.a. te maken met klimaatverandering - het wordt er erg heet om te fietsen sommige dagen -- ook (in mindere mate) perspectief bij ons?
- Wies Callens: Meer ruimte geven voor alle fietsers zorgt ook voor een subjectief veiliger gevoel.
- Guido Vaganée: Snelheidsregime koppelen aan D7 zou helpen om in de toekomst het bos van borden in de hand te houden (zie bord fietszone). Vooral in kerngebied (conflicten tussen voetgangers en fietsers)
- Dirk Lauwers: Onderzoek stelt: significante modal shift vergt push and pull - enkel sprake van pull? Aandeel fiets x 1,5 werd wel gehaald op vijf jaar in Parijs: met duidelijke push and pull.
- Tina Caers: @Guido Vaganée: waarom snelheidsregime niet koppelen aan bebouwde kom: standaard 30 KM/U en 50 waar mogelijk met aanduiding?
- Isabel Verwee: Ter info: We zijn een studie aan het finaliseren over het safety in numbers-effect, in opdracht van de FOD. Publicatie zal wellicht voor dit najaar zijn.
- Dirk Lauwers: Parijs legt geen fietspaden meer aan op zelfde hoogte als voetpaden maar integreert ze in rijbaan. VS en Australische richtlijnen noemen onze ontwerptraditie om dit wel te doen (te verklaren van de tijd toen fietsen nog trager gebeurde) ronduit gevaarlijk. Moeten we niet fundamenteel nadenken over het ontwerp van fietspaden in bebouwde kom, om voetgangers meer veiligheid te bieden?
- Dirk Lauwers: Toelichting leidt tot vaststelling bij mij dat er zich capaciteitsproblemen gaan stellen op de fietsinfrastructuur (is nu al geval op sommige fietspaden in Antwerpen) maar ook op de kruispunten tenzij ruimte op wegsegmenten en tijdsvensters aan verkeerslichten herverdeeld worden tussen autoverkeer en fietsverkeer. Ook nabijheidsbeleid is nodig cf. in westhoek is voor veel leerlingen afstand tot secundaire school te groot om befietsbaar te zijn.
- Matthias Vermael: Deze studie is misschien heel interessant in combinatie met het werk van Fietsberaad:
https://data.gemeentestadsmonitor.vlaanderen.be/documentatie/onderzoek/actieve-mobiliteit/gsm_actieve-mobiliteit_rapport.pdf
- Wies Callens: Klopt maar we moeten niet enkel op woon werk focussen.
- Dirk Lauwers: I.v.m. peers: ook in wijken met migratieachtergrond (ik zie gelukkig meer en meer moeders met hoofddoek met kinderen op de fiets in Borgerhout).
- Cathy Berx: Absoluut, Wies. En, en, en...

- Els Vandenbroeck: Iedereen nog welkom in de Coalitie ,-)!