

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

18 SEPTEMBER 2020

Online vergadering via Microsoft Teams

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Nele Bollen (VSV), Hans Bonnarens (SERV), Bart Boucké (MOW), Thomas Boumans (Bezer), Erik Caelen (RCWV), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Erwin Debruyne (VMSG), Roel De Cleen (OVK), Marjolein de Jong (TRIDÉÉ), Kirsten De Mulder (VSV), Ellen De Pauw (AWV), Joris De Vadder (Mint nv), Delphine Eeckhout (Traject), Glenn Godin (Mobiel 21), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Gerry Peeters (Federale Wegpolitie), Jan Pelckmans (MOW), Geert Popelier (VAB), Steven Raes (GOCA), Aidan Reinquin (Kabinet Peeters), Filip Rylant (traxio), Dominik Scholz (Fietzersbond), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Marleen Van der Velden (Landelijke Gilden), Bert Van Hemelen (De Lijn), Frank Van Thillo (MORA), Stijn Vancuyck (Febiac), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia).

**Verontschuldigd:** Wies Callens (Fietzersbond), Joke Castelein (Rondpunt), Werner De Dobbeleer (VSV), Niels Janssen (AWV), Chris Vanhee (Kabinet minister Peeters).

## AGENDA

1. **Goedkeuring verslag vorige vergadering**  
Cathy Berx (voorzitter VFV)
2. **Naar een betere infrastructuur voor fietsers**
  - **Mobiliteitsverslag 2020: Fiets & verkeersveiligheid**  
Frank Van Thillo (MORA)
  - **Fietsverkeer en verkeerslichten**  
Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen)
3. **Handhaving in zones 30 en 50 met GAS-boetes**  
Erik Caelen (Brulocalis)
4. **Pauze**
5. **Winter BOB-campagne**
  - **Meer impact met efficiënte BOB-controles**  
Gerry Peeters (Federale Wegpolitie)

- **Aanpak in Vlaanderen**

Nele Bollen (VSV)

## 6. Varia

- **Campagnes 2020**

Nele Bollen (VSV)

- **Fietscongres 5-10 oktober 2020**
- **Stand van zaken alcoholimiet**
- **Volgende bijeenkomsten:**

- Vrijdag 20 november 2020 (10.00 – 12.00 uur)

Verslag: Ine Herten

## 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV) verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag.

## 2. Naar een betere infrastructuur voor fietsers

### a. Mobiliteitsverslag 2020: Fiets & verkeersveiligheid

Hans Bonnarens en Frank Van Thillo (MORA) lichten het mobiliteitsverslag 2020 m.b.t. fiets en verkeersveiligheid kort toe.

#### Inleiding

Het mobiliteitsverslag wordt jaarlijks aan de minister overgemaakt en gaat over meer dan alleen de fiets. Jaarlijks wordt de evolutie van de mobiliteit in kaart gebracht. Met dit verslag worden aanbevelingen aan de overheid gedaan. De fiets kwam centraal te staan in het maatschappelijk debat als oplossing voor het Vlaams mobiliteitssysteem (systeemshift). Er zijn nog heel wat beleidsmaatregelen mogelijk om dit te verwezenlijken. Het Mobiliteitsverslag 2020 staat sinds gisteren online, is verspreid aan het Vlaams Parlement en de minister en zal volgende week aan de minister toegelicht worden.

#### Fiets en verkeersveiligheid

Er werden drie trends behandeld in het verslag:

1. Er is een hoog aantal fietsdoden en gewonden en er is geen dalende trend.
2. Er is een sterk toegenomen diversiteit aan fietsen, zowel in dimensies als in snelheid.
3. Risicogedrag van fietsers.

Er werden daarnaast twee grote hindernissen geïdentificeerd:

1. Veel fietspaden worden niet correct aangelegd. Dit heeft te maken met een versnipperd beleid, gebrek aan investeringen en een tekort aan evaluatie.
2. Er wordt nog te weinig in routes gedacht. Onveilige punten in woon-werk of woon-schoolroutes zijn belangrijk om aan te pakken. Aanpak op grotere schaal zou gemeengoed moeten worden.

Verder zijn er nog 3 uitdagingen:

1. De investeringen uit de beleidsnota inzake fietsinfrastructuur en fietsbeleid zouden gericht moeten worden ingezet. Onderzoek en evaluatie zijn daar cruciaal in.
2. Naast de zwarte punten moet er ook aandacht zijn voor de grijze punten. Dit zijn onveilige plaatsen die door fietsers gemeden worden, maar daardoor ook niet in beeld komen.
3. De installatie van de nieuwe vervoerregio's. Een afstemming op de verschillende niveaus is cruciaal.

### **Aanbevelingen**

- Vision Zero heeft overal ingang gevonden, maar dit moet ook doorheen alle onderdelen van het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid lopen.
- Route-denken moet ingang vinden op alle niveaus. De minister heeft dit recent opgepikt voor schoolroutes, maar dit zou ook moeten toegepast worden op de routes voor de woon-werkverplaatsingen. Hier ligt een specifieke rol voor de vervoerregio's omdat zij over de gemeentegrenzen heen werken.
- Er is meer 'governance' nodig: meer duidelijkheid over de structuren die zich in Vlaanderen bezig houden met verkeersveiligheid. Het Steunpunt Verkeersveiligheid werd afgeschaft en er kwam geen goede één op één vervanging op gebied van onderzoek en evaluatie. Het Vlaams Huis is sterk opgestart tijdens de vorige legislatuur, maar de werkkamers lijken steeds leger. Ook de rol van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is te beperkt.

Het voorstel is om opnieuw een Steunpunt op te richten voor beleidsmatig onderzoek. Niet enkel voor verkeersveiligheid, maar voor het volledige beleidsdomein. De onderzoeken en studies moeten dan ook grondig besproken worden in het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Daarnaast is het voorstel om meer slagkracht te geven aan het Vlaams Forum Verkeersveiligheid door o.a. het forum regelmatig en sneller te raadplegen cfr. GAS-boetes zone 30.

### **Conclusie**

Het verslag is raadpleegbaar op [de website van MORA](#) en wordt mee gestuurd samen met het verslag van deze bijeenkomst. MORA wil met het verslag samen met het forum werken aan een verkeersveilig Vlaanderen.

## Vragen vanuit het forum:

- Bart Boucké: Wat de versterking van samenwerking en ‘governance’ betreft, lopen er gesprekken met het kabinet om hier werk van te maken. Steunpunt MOW: Normaal gezien zullen binnenkort enkele specifieke opdrachten verkeersveiligheidsonderzoek opgestart worden zoals bv. een evaluatie van de hervorming van de rijopleiding. De geïntegreerde aanpak had een sterker verhaal kunnen zijn.
- Voorzitter: Het is interessant om ons op de hoogte te houden over de geplande onderzoeken.
- Bart Boucké: Zal dit laten meegeven met het verslag.
- Frank Van Thillo: Dit verslag wordt dinsdag aan de minister toegelicht. De sterkte van het Steunpunt was het maatschappelijk draagvlak. Die transparantie ontbrak de laatste jaren. Laten we samenwerken.
- Wout Baert: We hebben in Vlaanderen een sterke methodiek om projecten uit te werken, maar het ontbreekt aan een audit van de uitgevoerde projecten. Uit zo’n audit zouden nieuwe aanbevelingen kunnen komen voor toekomstige projecten. We moeten de cirkel rond maken.
- Voorzitter: Wat je met de onderzoeksresultaten doet, is het meest cruciaal. De studies zijn geen doel op zich. Het gebruik dat ervan gemaakt wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid wel!

## b. Fietsverkeer en verkeerslichten

Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen) stelt onderzoek ‘Veiligheid en Fietscomfort aan verkeerslichten’ voor.

### Inleiding

Het onderzoek ‘Veiligheid en Fietscomfort aan verkeerslichten’ werd gedaan in de periode zomer 2018 – lente 2020 op vraag van wegbeheerder, gebruikersorganisaties en individuele fietsers. En dit in samenwerking met AWW en steden Antwerpen en Deinze.

### Methodiek

Er werden werksessies gehouden met wegbeheerders, experts en vertegenwoordigers van gebruikers. Er werden ook studiebezoeken gedaan aan Den Haag en Leidschendam-Voorburg. En er werd een enquête afgenomen bij steden en gemeenten, onderzoeksinstellingen en organisaties.

Het doel was om knelpunten in beeld te brengen en oplossingen te bekijken. Dit heeft geleid tot een onderzoeksrapport, regelfiches en een inspiratieboek met goede praktijken.

### Doelstelling

De doelstelling was om kennis te bundelen en te verspreiden onder de steden en gemeenten.

Verkeerslichtenregelingen uitwerken is een complexe materie. Het is ook de bedoeling om vanuit het standpunt van de fietser te kijken naar het comfort, de doorstroming en veiligheid aan kruispunten. En dat in functie van een verdere stijging van het fietsgebruik.

### **Knelpunten**

Er zijn verschillende knelpunten die zich aan kruispunten voordoen. Bijvoorbeeld '2 x anders groen' wat tot dodehoekongevallen kan leiden en voor problemen zorgt m.b.t. doorstroming. Ook de positie van het fietserslicht t.o.v. het voetgangerslicht is een knelpunt wat tot verwarring leidt.

Ook rond doorstroming zijn er problemen wanneer er te weinig opstelruimte is. Ook lange wachttijden aan kruispunten vormen steeds een groter probleem voor het fietsverkeer.

Knelpunten zijn er ook wanneer je de problemen aanpakt en oplossingen uitwerkt. Je botst dan op de capaciteit, de beschikbare ruimte, bestaande regelgeving, prioriteit aan openbaar vervoer en de kostprijs.

### **Basisprincipes**

Verschiedende factoren bepalen of er behoefte aan verkeerslichten is. Via het vademecum 'Veilige Wegen en Kruispunten' van AWV kan je nagaan of verkeerslichten noodzakelijk zijn.

Er is heel veel te doen over conflictvrije en niet-conflictvrije kruispunten. Er zijn heel wat voordelen, maar het nadeel is dat de wachttijden verhogen voor alle weggebruikers, dat de capaciteit verlaagt en dat het een grote ruimtelijke impact heeft. Een mogelijke oplossing hiervoor is om met automatische detectie te werken.

### **Beleidskader - Vraagstellingen**

Is het noodzakelijk dat al het aanwezig verkeer gebruik maakt van het kruispunt?

Zijn er alternatieve routes voor een bepaalde doelgroep mogelijk?

Wat levert het op als we routers voor gemotoriseerd verkeer en fiets ontvlechten?

Wat is de positie van de fietser t.o.v. de andere modi?

Is het nodig dat op deze plek de fietser prioritair wordt behandeld?

### **Wachttijden**

Er zijn vandaag geen specifieke wachttijden voor fietsers aan verkeerslichten, maar ze kunnen gebaseerd worden op de richtlijnen voor voetgangers. Deze liggen tussen de 50 en 110 seconden. Fietsberaad stelt voor om niet zozeer de wegcategorisering voor het autoverkeer als instrument te gebruiken, maar meer te denken vanuit de categorisering voor de fietsers (bv. hoofdfietsroute versus lokale route). Ook binnen en buiten de spits en binnen en buiten de bebouwde kom zijn betere parameters. Fietsberaad stelt voor om te streven naar een maximale wachttijd van 70 sec. Dat komt neer op een vermindering van 50% van de huidige wachttijd. In de spits is het veel moeilijker en zijn iets langere wachttijden aanvaardbaar.

### **Detectie**

Detectie op afstand om het fietsverkeer 'groen' te geven is een standaardoplossing in Nederland. Fietsers worden op afstand gedetecteerd aan de hand van een glasvezel- of inductielus. Dit is een echte win-win situatie voor aan kruispunten en makkelijk toepasbaar in Vlaanderen.

### **Frietzak en banaan**

Conflicten weggewerkt aan bypasses aan de hand van 'frietzakken' en 'bananen' door fietsers meer ruimte te geven. Zo zorg je voor een betere doorstroming door betere spreiding.

### **Beleidsaanbevelingen**

1. Er is absoluut een kwaliteitsslag aan verkeersregelingsinstallaties ten behoeve van het fietsverkeer nodig.
2. Conflictvrije regelingen zijn belangrijk, maar mogen geen fetisj zijn. We moeten de focus op de grote kruispunten houden. Bypasses zouden moeten vermeden worden en niet meer mogen aangelegd worden.
3. Aangepaste opstelruimte en kortere wachttijden zijn een antwoord op de vraag naar meer veiligheid en doorstroming van het fietsverkeer.
4. Automatische detectie kan beter inspelen op intensiteiten van alle verkeersstromen. Werken met drukknoppen is slechts een back-up. Detectie zorgt ervoor dat er niet 'overbodig groen' wordt gegeven, maar enkel 'noodzakelijk groen' waar elke weggebruiker van kan profiteren.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Voorzitter: Het is relevant om de vergelijking te maken met de kostprijs voor de technologische aanpassingen bv. detectie. Dit is belangrijk voor de beleidsmakers.
- Wout Baert: Het is allemaal [in het rapport](#) terug te vinden.
- Voorzitter: In de media verscheen dat MOW de bordjes 25 km/uur op de gewestwegen in stad Antwerpen zou wegnemen. Waarom zou dit een probleem opleveren?
- Wout Baert: De stad Antwerpen heeft die borden aangebracht o.w.v. het gebruik van de speed pedelec op de fietspaden, waardoor de druk op fietspaden groot wordt. De speed pedelec zit wat in de knel over waar hij moet fietsen. Het best zou zijn dat er meer gemengd verkeer zou zijn bij een lagere snelheid. Dit is te verkiezen boven een snelheidsbeperking op fietspaden.
- An Volckaert: De snelheid op een fietspad is in principe dezelfde snelheid als voor het autoverkeer op de weg, behalve op jaagpaden en bij F99-borden (daar beperkt tot 30 km/uur). De borden die in Antwerpen aangebracht zijn, zijn niet conform. Dus het zal een juridisch probleem zijn.
- Bart Boucké: Het is inderdaad een verkeerstechnisch wegcode-probleem.
- Roel De Cleen: De oplossing is simpel. Het volstaat een bord aan te brengen dat de speed pedelec op het fietspad verbiedt, zodat die op de rijbaan moet. En dan moet de snelheid verlaagd worden.

### 3. Handhaving in zones 30 en 50 met GAS-boetes

Erik Caelen (Brulocalis) maakte een vergelijkende studie over de afhandeling van snelheidsovertredingen, die hij toelicht aan de leden van het forum.

#### Inleiding

Overdreven en onaangepaste snelheid is één van de voornaamste oorzaken van verkeersongevallen. Uit de Brusselse Staten Generaal van de verkeersveiligheid kwam o.a. de aanbeveling om procedures voor snelheidsovertredingen te vereenvoudigen. Daarbij komt dat de Brusselse regering besliste om vanaf 1 januari 2021 zone 30 in Brussel algemeen in te voeren. Er was nood aan een studie om de toestroom aan PV's te kunnen verwerken.

#### Bevoegdheden, procedures en systemen

Het zijn de gewesten die bevoegd zijn. Er werd een analyse gedaan van de huidige systemen. Die bleek vrij omslachtig te zijn met veel werklust. De gewestelijke administratieve sancties zijn in Wallonië ingevoerd en zullen in voege zijn vanaf 1 juni 2022. Deze gaat niet alleen over snelheidsovertredingen, maar ook over technische inbreuken en ook inbreuken inzake uitzonderlijk vervoer. De procedures zijn gelijkaardig aan deze voor parkeren. Het mag niet gaan over schade aan anderen en ook niet over personen jonger dan 16 jaar. De procedure is gericht naar de houder van de nummerplaat. Andere modaliteiten moeten nog in een uitvoeringsbesluit worden voorzien (bv. Wie mag de overtreding vaststellen?). De procedures zijn heel transparant geworden. Er is een opdeling tussen de lichte overtredingen en de zwaardere snelheidsovertredingen. Deze laatste blijven via de normale procedures via het parket lopen.

Dit is vergeleken met het Ontwerp Decreet Vlaanderen. Hier gaat het over een bevoegdheid die aan de gemeenten wordt gegeven. Opmerkelijk is dat er over automatische apparaten wordt gesproken (niet het geval in het Waals decreet). Verder is het gelijklopend aan het Waals decreet. Er wordt bv. ook een opdeling gemaakt tussen zwaardere en lichtere overtredingen.

#### Voordelen en nadelen van elk systeem

Het is zinloos om te investeren in een geautomatiseerd en performant controlesysteem zolang dat de meerderheid van de bestuurders die een snelheidsovertreding maakt, ontsnapt aan elke vorm van bestraffing. De keuze van de handhavingssketen is dus heel belangrijk.

Het voordeel van het huidige systeem is dat het niets kost aan de gemeenten of het gewest. Het is de Federale Overheid die alle kosten op zich neemt. Ook de opvolging van recidive is mogelijk en er kunnen ook andere straffen worden opgelegd zoals bv. een rijverbod. De nadelen zijn dat de opbrengst van de boetes laattijdig worden overgemaakt (3 tot 5 jaar) en dat de gemeenten en gewesten weinig betrokken zijn bij het handhavingsbeleid.

Het voordeel van het GAS-systeem is dat de opbrengst integraal naar de gemeenten gaat. Er is niet veel investering nodig om het informaticasysteem om te vormen en de gemeenten kunnen zelf hun snelheids- en handhavingsbeleid uitstippelen. Het nadeel is dat het ISLP-systeem van de politie moet worden aangepast, maar erger is dat het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds zal leeglopen. Het fonds wordt vandaag voor ongeveer 80% gevoed door de inkomsten uit snelheidsovertredingen. Alle kosten voor handhaving komen ten laste van de gemeenten. De invoering van een rijbewijs met punten zal ook moeilijker worden, omdat alle systemen van de gemeenten op elkaar moeten worden afgestemd om tot één gezamenlijke database te komen. Alternatieve straffen opleggen zal ook moeilijker worden voor kleinere gemeenten. De afhandeling van gecombineerde overtredingen (bv. snelheidsovertreding én roodlichtnegatie) is complexer omwille van de verschillende bevoegdheden.

De gewestelijke administratieve sancties hebben als voordeel dat de opbrengst onmiddellijk ter beschikking van het gewest is zodat het Vlaams verkeersveiligheidsfonds verder wordt gespijst. Het handhavingsbeleid wordt mee bepaald door het gewest. Zo krijg je een betere spreiding van de handhaving inzake middelen en personeel. Het nadeel ook hier is dat het ISLP-systeem moet worden aangepast. Er moeten bijkomende procedures voor de verwerking en vaststelling uitgewerkt worden. De volledige werklast en de kosten zijn dan voor het gewest.

### **Conclusie**

De voorkeur gaat uit naar het behouden van het huidige systeem. Er is tot hiertoe nog geen politieke beslissing geweest voor het Brusselse Gewest.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Gerry Peeters: Wat me zorgen baart is de bevoegdheid voor snelheidsovertredingen die buiten de marges vallen van de GAS. Als we spreken over bemande toestellen, zijn dat mogelijk mensen die geen volledige politionele bevoegdheid hebben. We moeten erover waken dat we geen straffeloosheid creëren wanneer er bijvoorbeeld bij bemande toestellen vaststellingen gedaan worden van bv. 22 km/uur te snel. Wat betreft de verwerking, spreken we al snel over 2,8 miljoen snelheidsinbreuken waarvan 1,5 miljoen in aanmerking komen voor het GAS-systeem. De huidige procedure is niet de meest eenvoudige. Aan de inning van GAS-overtredingen hangt ook een serieuze kost vast. Dit zou misschien wel bijna zoveel kunnen bedragen als dan de inning van de boete zelf. De veelplegers-aanpak moet op te volgen blijven.
- Erik Caelen: Meer dan 90% van de overtredingen wordt op dit moment vervolgd en beboet. Zelfs 98% van de boetes worden betaald. We kunnen dus spreken over een redelijk performant systeem. Zelfs moesten er meer controles komen, zouden politie en parket nog kunnen volgen. We moeten het huidige systeem dus niet zomaar overboord gooien.
- Voorzitter: Wie vraagt het meest expliciet naar deze wijziging? De belangrijkste drijfveer is volgens mij of zou moeten zijn: waarborgen dat regels gehandhaafd worden, en overtredingen niet ongestraft blijven. We hebben wel een goede oplossing nodig om de handhaving van zone 30 te optimaliseren.



- Frank Van Thillo: Vanuit MORA werd een advies gegeven. Het werd niet mee opgenomen in het verzameldecreet. Dit debat in het forum komt te laat, want de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het parlement heeft het verzameldecreet al goedgekeurd op 16 juli 2020. Het zijn een aantal lokale besturen die vragende partij zijn. Het zijn ook die besturen die de middelen (financieel, technologie) hebben om dit op een automatische manier te gaan doen. Jammer is dat snelheidsovertredingen van 20 km/u te veel in zone 30 worden beschouwd worden als beperkte snelheidsovertredingen. Woonerven zullen niet kunnen worden meegenomen. Er is geen werk gemaakt van een protocol voor recidive. Het ontwerp van decreet zal nu op de plenaire van het Vlaams Parlement geagendeerd worden. Maar dan is het uitgerold. Jammer dat we niet meer tijd kregen om hier een maatschappelijk debat over te voeren. Bijsturen zal heel moeilijk worden.
- Voorzitter: Een tolerantie van 20 km/u in een zone 30 zou neerkomen op 50 km/u.
- Eddy Klynen: Bijsturen wordt inderdaad moeilijk. De VSV wil wel bijscholingen organiseren voor lokale besturen over wat kan en wat niet kan. Er is een bezorgdheid dat lokale besturen dit enkel zullen aangrijpen voor de inkomsten. Het gaat om meer dan enkel het financiële aspect. Dit willen we zo goed mogelijk uitleggen aan de lokale besturen.
- Frank Van Thillo: Een kleine correctie: 20 km is de marge waarin men kan beboeten.

## 4. Pauze

## 5. Winter BOB-campagne

### a. Meer impact met efficiënte BOB-controles

Gerry Peeters (Federale Wegpolitie) geeft een toelichting over hoe de politie efficiënt controleert op rijden onder invloed, ook in Corona-tijden.

#### **Het fenomeen rijden onder invloed van alcohol**

Door fenomeengericht te werken, werkt de politie aan het aanpakken van deze killer in het verkeer. Dit doen ze door iedereen altijd en overal het gevoel te geven gecontroleerd te kunnen worden. Sinds de Winter BOB-campagne van 2013-2014 is er een opmars van het pretesten/sampling. De wegverkeerswet werd toen aangepast waardoor een pretest opgelegd kon worden.

Daarnaast werkt de politie risicogericht door te kijken naar de locaties en de tijdstippen op basis van de statistieken en cijfers. De middelen waarover ze beschikken (input) zetten ze zo efficiënt mogelijk in om het fenomeen te bestrijden. Maar ze kijken ook vanuit het beoogde resultaat (output). Hoe pak ik het risico aan en welke middelen heb ik daarvoor nodig?

Fenomeen gericht werken werkt. Naarmate het aantal testen toenam, nam het aantal positieve testen af. Bij selectieve controles daarentegen ligt het aantal positieven hoog omdat er een selectie aan voorafgaat. Het aantal effectieve controles zijn de laatste jaren enorm gestegen, waardoor het probleem meer onder controle is. De sampling geeft subjectief gevoel van een 'echte' ademtest. Die selectieve controles kunnen aan mensen het gevoel geven dat ze eraan kunnen ontsnappen. Bij aselectieve controles zullen de wachttijden vermeerderen en de arbeidsintensiteit zal verminderen.

### **Enkele cijfers**

Het is niet zo omdat ze meer gaan controleren dat ze minder absolute dossiers hebben. Maar relatief gezien is er wel een verbetering aangezien er 'maar' 1,6 % positieve testen zijn op alle controles.

Het is belangrijk om aandacht te hebben voor drugs in het verkeer. We zien het aantal drugsdossiers significant toenemen, wat ook te maken heeft met de vereenvoudiging van de procedures. Het blijft een aandachtspunt.

Bij de spreiding van de vaststellingen in Vlaanderen stelt zich vooral in het weekend een probleem. Dat heeft deels te maken dat er meer gecontroleerd wordt in het weekend. Voor drugs zien we dat die spreiding lichtjes anders ligt. Ongevallen onder invloed van alcohol doen zich het meest voor op weekdagen. Dat komt omdat er tijdens weekdagen meer ongevallen plaatsvinden dan op weekenddagen. Op weekdagen en weekendnachten is er een discrepantie tussen de vaststellingen ROI en het aantal ongevallen ROI.

Het is een hele uitdaging om de verhoudingen ongevallen, verkeersintensiteiten, vaststellingen ROI, ... om onze schaarse middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Het zou een goed idee zijn om hier onderzoek naar te doen.

### **Valkuilen sinds sampling en opportuniteiten**

Het blazen in de wachtrij gaat zeer snel vooruit waardoor er minder aandacht kan gaan naar de tekenen voor druggebruik. Daarnaast doen niet alle politiezones systematisch de controle van de boorddocumenten tijdens zo'n controle. Deze zijn echter wel essentieel die in een standaard verkeerscontrole zouden moeten vervat zitten. In het Nationaal Verkeersveiligheidsplan werd opgenomen om meer aandacht te hebben voor een standaard verkeerscontrole. Gerry Peeters pleit voor een andere aanpak van de controles om zo de controles meer sluitend te maken. Dit kan je doen door de controles anders aan te pakken door bv. na alcoholtest laten doorrijden naar andere collega voor boorddocumenten (zie presentatie voor schema).

De verhoging van de subjectieve pakkans en een snellere en efficiënte scanning zijn opportuniteiten.

### **Controles tijdens corona**

Corona zorgt voor een serieuze impact op de politiecontroles. Niet controleren is geen optie, maar het contaminatiegevaar moet beperkt worden. De controles houden een contact van minder dan 1,5 meter in. Om tekenen van alcohol- en druggebruik waar te nemen, moet je observeren en kom je dicht bij de gecontroleerde.

Voor de pre-test/sampling is er kans op terugstroom in het toestel en is het ook geen optie om een ontsmettingsmiddel op basis van alcohol te gebruiken. Verdunde waterstofperoxide zou wel een goed middel zijn. Toch is dit een onvoldoende garantie op een aanvaardbare veiligheid.

Daarnaast is er een wijziging in tijdsbesteding en activiteiten zoals bv. minder/ander uitgaansleven. Er is dus een grotere spreiding en dat maakt het moeilijker om te bepalen waar men moet gaan controleren.

Door de terugstroming is sampling dus sterk afgeraden. Adem-testen zullen haaks ten opzichte van de bestuurder gedaan worden. Niemand zal in het verlengde van het blaaspijpje staan en het toestel zal ontsmet worden met doekjes. Het mondmasker moet gedragen worden door de politieambtenaar. Bij speekseltesten wordt aangeraden om een veiligheidsbril of een vizier te dragen. De volledige procedure wordt met wegwerphandschoenen afgewerkt. Wanneer een gecontroleerde persoon symptomen vertoont, zal een FFP2-masker gedragen worden.

Voor de organisatie van de controles moet goed nagedacht worden over de locaties en tijdstippen. Er is ook meer werkruimte nodig om afstand te kunnen houden. Er moeten ook extra voertuigen (bureelwagen) voorzien worden. Geen triage meer met pre-test, waardoor de selectie opnieuw weer meer visueel moeten. Controle zal met beperkt contact tussen politie en gecontroleerde plaatsvinden. De opstelling zal duidelijk moeten zijn met weinig kruismogelijkheden en afspraken over looplijnen.

### **Conclusies**

Controles op ROI blijven noodzakelijk. De politie past de organisatie aan Corona aan waarbij de veiligheid van de collega's en burgers op de eerste plaats komen. Kortom, de politiediensten in Vlaanderen zullen klaarstaan voor de BOB-winter campagne. Het aantal testen zal wel verminderen door Corona, maar ze willen zeker actie ondernemen.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Voorzitter: Knap dat er een evenwicht gevonden is tussen de belangen van verkeersveiligheid en gezondheid. Gaat het over ongevallen onder invloed? En wat is de ernst van deze ongevallen? En wat is het profiel van de slachtoffers?
- Gerry Peeters: Het gaat effectief over de spreiding van ongevallen ROI met lichamelijk letsel. Bij deze een warme oproep aan de academici: Welke indicatoren zouden we kunnen gebruiken? Statistieken zeggen veel, maar niet alles. We hebben nood aan bijkomende analyses.
- Voorzitter: Werden vergelijkingen gemaakt met het buitenland over hoe optimaal controleren op alcohol en drugs in het verkeer in tijden van Corona?
- Gerry Peeters: België is een voorloper geweest. Ook de Nederlandse collega's zijn er ook mee aan de slag, maar zij gaan er iets lossier mee om.
- Wouter Van den Berghe: Er is een groot Europees project 'Baseline' die in 2021 KPI's zal verzamelen, voor de Europese Commissie o.a. over alcohol. Er zal ook een expertengroep komen waar dit aan bod zal komen. We zullen dan meer vergelijkbare gegevens hebben over de aanpak in het buitenland.

- Voorzitter: Oproep om de onderzoeksvragen over te maken aan de academische wereld.

## **b. Aanpak in Vlaanderen**

Nele Bollen (VSV) geeft een stand van zaken over de aanpak van de BOB-campagne in Vlaanderen.

De BOB-campagne is momenteel in opmaak. De VSV heeft i.s.m. de andere gewesten een briefing uitgewerkt voor Vias Institute die de campagne zal uitwerken.

## **6. Varia**

### **Campagnes 2020**

Nele Bollen (VSV) geeft een terugblik op de voorbije campagnes van 2020 en een voortuitblik op deze van het najaar 2020 en 2021.

- Campagne slaperigheid voorjaar (januari 2020)
  - De resultaten worden gebruikt als basis voor de volgende campagne. De kennis en maatregelen die je kan nemen tegen slaperigheid zijn toegenomen.
- Blijven Fietsen allemaal campagne (mei 2020)
  - Er werd gewerkt met verschillende boodschappen op verschillende momenten.
  - Resultaten: De campagne kende een bereik van algemeen 54% en bij de doelgroep 18-54-jarigen 58%. 4 op de 5 gemeenten hebben gecommuniceerd over de campagne. Er is een goede appreciatie van de campagne. Het verplaatsingsgedrag veranderde: over het algemeen fietste men meer dan voor de lockdown. Er is een sensibiliserend effect bij ongeveer 6 op 10 die de campagne heeft gezien. Dit is zeker het geval bij jongeren
- Campagne kinderzitjes (sep 2020)
  - Deze campagne werd net afgerond. De resultaten zullen tijdens de volgende bijeenkomst worden toegelicht.
- Campagne snelheid (okt-nov 2020)
  - Er is een probleem van geloofwaardigheid van de snelheidslimieten. Dat willen we aanpakken door het belang van de snelheidslimieten aan te tonen. Enkel rationele elementen zijn niet voldoende om te overtuigen, daarom zullen de verhalen achter de PV's verteld worden: de impact op de bestuurder zelf en op het leven van de slachtoffers.
  - De baanaffiche is nog een mock-up. De baseline is "Een beetje te snel is ook te snel". In de secundaire kanalen zal "De snelheidslimiet is de veiligheidslimiet" wel extra meegenomen worden.
- Campagne Fietsveiligheid (lancering oktober 2020 – uitrol maart 2021)
  - Deze campagne kwam er op vraag van de lokale besturen. Beloofd! richt zich tot hiertoe altijd op automobilisten. Met deze campagne willen we de fietsers ook aanspreken.

- Hoewel meer dan 80% van de fietsongevallen enkelvoudig zijn, willen we vooral inzetten op de oorzaak van de niet-enkelzijdige fietsongevallen. Vooral het niet voorrang verlenen en onvoldoende afstand houden vormen een probleem. Op basis hiervan werden 6 boodschappen uitgewerkt, die afgetoetst werden met de Fietsersbond en Fietsberaad. Er zijn 3 soorten boodschappen: voor de fietsers, voor de autobestuurders en voor de speed pedelec'ers. Er zullen borden komen die lokale besturen in het straatbeeld zullen kunnen plaatsen op plekken waar de specifieke situaties zich voordoen.

### PLANNING sensibiliseringscampagnes 2021

Plakperiode vanaf	Affichagerperiode	Aantal weken	Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
04/01	11/1-31/01	4	AWV												
01/02	08/02-28/02	4	VSV Automodus												
01/03	08/03-04/04	5	AWV												
05/04	12/04-02/05	4	VSV Motorrijders												
03/05	10/05-30/05	4	AWV												
31/05	07/06-04/07	5	VSV Slaperigheid												
05/07	12/07-01/08	4	AWV												
02/08	09/08-05/09	5	VSV Automodus												
06/09	13/09-03/10	4	AWV												
04/10	11/10-31/10	4	VSV Snelheid												
01/11	08/11-05/12	5	AWV												
06/12	13/12-02/01	4	VSV BOB												
			VSV DG Fietsen – hou rekening met elkaar (2020)												
			VSV DG Drugs – Don't do drugs & drive												
			VSV DG Kinderzitjes												

### Stand van zaken alcoholimiet

Het wetsvoorstel voor de verlaging van de alcoholimiet heeft het niet gehaald. Er verandert dus niets op dit vlak. Tijdens de vorige bijeenkomst werd geopperd om een werkgroep samen te stellen over de alcoholimiet voor fietsers. De Fietsersbond zou een voorstel uitwerken hierover

- Dominik Scholz: De Fietsersbond wil hierover een toelichting geven op de volgende bijeenkomst.

### Fietscongres 5-9 oktober 2020

Omwille van Covid-19 organiseren we een hybride Fietscongres tijdens de week van 5 tot 9 oktober 2020. Er zijn ook enkele fietstochten. Meer informatie en inschrijfmogelijkheid [op de website](#).

### Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2021 – Call for abstracts

Op 9 maart 2021 zal het VCV21 plaatsvinden in Hasselt met als thema "Veilig verkeer voor elke weggebruiker". Verkeersveiligheid is een basisrecht. Voor iedereen. De VSV doet een warme oproep aan de leden van het forum om project(en) in te dienen voor het programma of de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2021.

## Interessante webinars

Er staan een aantal interessante webinars gepland:

- [ESRA webinars](#)
- [ITF webinars](#)

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- Vrijdag 20 november 2020 (10.00 – 12.00 uur)

Locatie : Online via Teams of fysiek op een nog te bepalen locatie