

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

10 DECEMBER 2021

Online vergadering via MS Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (MORA), Thomas Boumans (Bezer), Erik Caelen (Brulocalis), Jorine Callebert (Traject), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Stijn Dhondt (VSV), Kirsten De Mulder (Mint), Marjolein de Jong (TRIDÉÉ), Joeri de Visser (Stad Leuven), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiel 21), Ine Herten (VSV), Liessa Iliens (AWV), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Eddy Klynen (VSV), Katrien Kiekens (AWV), Christèle Maljean (VCLP – politie), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Steven Raes (GOCA), Yoline Tavernier (MOW), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Stefanie Van Looveren (Provincie Antwerpen), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Bart Boucké (MOW), Stijn Daniels (Vias Institute), Chris Vanhee (Kabinet Lydia Peeters), Carmen Van Look (Bezer), Frank Van Thillo (MORA), Peter Wiels (Assuralia).

AGENDA

1. **Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
2. **30 als norm binnen de bebouwde kom**
 - **Coalitie voor 30**
Joeri de Visser (Stad Leuven)
 - **Ondersteuning VSV**
Gert Venken (VSV)
3. **De aanpak en effecten van sensibilisering**
 - **Campagnes VSV**
Stijn Dhondt (VSV)
 - **Campagnes AWV**
Katrien Kiekens (AWV)
4. **Pauze**
5. **Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2021 – All for Zero**
Wouter van den Berghe (Vias Institute)
6. **Varia**
 - **Spookrijdende fietsers**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
 - **Handhaving afleiding met aandacht voor privacywetgeving**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
 - **Beleidsadvies Gemachtigd opzichters – feedback**

Glenn Godin (Mobiël 21)

- **Agendapunten vanuit leden**
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - Vrijdag 25 februari 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Brussel
 - Vrijdag 10 juni 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Online
 - Vrijdag 16 september 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Brussel
 - Vrijdag 9 december 2022 (10.00 tot 12.00 uur) – Online

Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden.

Er is één opmerking bij het verslag van de bijeenkomst van 17 september 2021. Op pagina 3 werd er in één zin het woord “niet” vergeten. De correcte zin is: “De keuze voor zone 30 rond schoolomgevingen zou contraproductief zijn. In die zin dat verschillende snelheidsregimes op eenzelfde wegsegmenten op de verschillende momenten van de dag/de week verwarrend is, en **NIET** echt bijdraagt tot het correct begrijpen en respecteren van de snelheidsbeperking aan een schoolomgeving.”

De zin zal aangepast worden in het verslag van de bijeenkomst van 17 september.

2. 30 als norm binnen de bebouwde kom

2.1. Coalitie voor 30

Joeri de Visser (Stad Leuven) geeft een toelichting over de Coalitie voor 30. Gert Venken (VSV) vult aan met een toelichting over de website die over dit project zal gelanceerd worden.

Zone 30 – historiek in Leuven

In 2011 startte stad Leuven al met de veralgemening van zone 30 in de binnenstad. Het is een katalysator geweest voor heel wat andere aanpassingen (circulatieplan, fietszone, ...) die de verkeersleefbaarheid en leefkwaliteit in Leuven verbeterde. Dit verhaal zal nu verder naar de deelgemeenten vertaald worden. De boodschap in Leuven zal zijn dat overal binnen de bebouwde kom de snelheidslimiet van 30 km/uur geldt, behalve op een aantal hoofdassen waar vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is. Ook hier verwacht de stad ze dat er nog verdere aanpassingen zullen komen na die invoering naar analogie met de evolutie in de binnenstad.

Dit thema leeft bij en wordt gedragen door een groot deel van de bevolking. Ook in Leuven is er een versnippering van de verschillende snelheidsregimes en dat willen ze met die veralgemening ook aanpakken.

Ondanks de ervaring, zijn er toch nog veel hiaten in hoe je zo'n veralgemening op een effectieve manier aanpakt. Met deze vragen stapte stad Leuven naar de VVSG. Hoe pakken we dit het beste aan om dit op grote schaal uit te rollen? Vanuit deze vraag en naar aanleiding van de Grote Versnelling kwam de coalitie tot stand. Initieel was het de bedoeling om te pleiten voor een veralgemening van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, zoals in het Brussels Gewest. Maar daar bleek de tijd nog niet rijp voor en daarom willen ze nu de focus leggen op de creatie van een breed draagvlak.

Uitdagingen

Er zijn nog heel wat uitdagingen/thema's op gebied van draagvlak, inrichtingsprincipes, communicatie, handhaving, evaluatie en kostprijs. Hoe gaan we die zone 30 op gewestwegen zonder vrijliggende fietspaden implementeren? De fietsdeals van de Grote Versnelling waren een ideale manier om deze coalitie op te richten en dit op een grote schaal bespreekbaar te maken.

Coalitie van 30 – de kennismaking

Stad Leuven heeft de Fietsdeal geschreven en nadien zijn er een aantal partners mee aan boord gekomen. De startcoalitie bestaat uit verschillende steden en gemeenten en middenveldorganisaties (zie slide voor volledig overzicht). Op 25 oktober 2021 zijn ze van start gegaan en momenteel concretiseren ze de plannen. De grote lancering zal op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2022 plaatsvinden.

Doelstellingen van Coalitie van 30

Het doel van de coalitie is drieledig. De coalitie wil kennis delen om te leren en te versterken. De duidelijke missie willen ze door een intentieverklaring communiceren. En ten slotte wil de coalitie communiceren om te enthousiasmeren. De organisaties en steden en gemeenten zullen de drijvende kracht achter deze coalitie zijn.

Kennis delen om te leren en versterken

Er zal een klankbordgroep opgericht worden waarmee 4 tot 6 themasessies per jaar over dit thema georganiseerd zullen worden. Die sessies zullen telkens bestaan uit een toelichting vanuit een gaststad of gemeente, waarna de kennis kan gedeeld en ervaringen kunnen uitgewisseld worden. De VVSG zal dit ondersteunen. Er werd een website www.coalitievan30.be opgericht waarop alle kennis gebundeld zal worden (naar analogie met de website www.paraatvoordeschoolstraat.be).

Het uiteindelijke doel is om tot nieuwe inzichten te komen én tot eenduidigere en toegankelijke richtlijnen zodat lokale besturen hier mee aan de slag kunnen gaan.

Website

De nieuwe website en het logo wordt in primeur met de leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid gedeeld. De website staat sinds 9 december 2021 online. Het is hét communicatiemiddel om de lokale besturen én de partners te enthousiasmeren om mee aan deze kar te trekken. Ze zullen hier ook de intentieverklaring kunnen ondertekenen.

De website zal nog verder aangevuld worden met een kaartje van Vlaanderen waarop te zien zal zijn welke steden en gemeenten de intentieverklaring ondertekend hebben. Alle opleidingsinitiatieven over dit thema zullen onder de rubriek 'opleidingskalender' terug te vinden zijn. Ook de goede praktijken zullen gaandeweg op deze website aangevuld worden.

Met deze aanpak wil de Coalitie van 30 het engagement van lokale besturen en andere organisaties verkrijgen. Dit gebeurt door het ondertekenen van de intentieverklaring en het enthousiasmeren. Daarnaast willen ze inzetten op verdieping door kennis te inventarissen, hiaten te benoemen en door de kennis te delen en ervaringen uit te wisselen.

Wie neemt welke rol op?

Er is een kerngroep die faciliteert en ondersteunt. Deze bestaat uit VVSG, VSV en Fietsberaad die elk een rol opnemen. De VVSG staat in voor het ondersteunen van de klankbordgroep, de VSV zorgt voor de kennisbank (website) en promotie en Fietsberaad deelt haar kennis en zorgt mee voor de promotie. Zij zullen 4 keer per jaar samenkomen.

De rol van de overige partners is het ter beschikking stellen van kennis en het voorzitten van de klankbordgroep.

Oproep

Joeri de Visser roept op om aan te sluiten bij deze coalitie en deze mee kenbaar te maken. Er komt een eerste themasessie over wenselijke profielen en snelheidsremmende elementen op 25 februari 2022 in Leuven. Aansluiten kan door het ondertekenen van de intentieverklaring. Deze wordt op 10 december 2021 tijdens het Fietsforum door stad Leuven ondertekend.

Intentieverklaring

De intentieverklaring bestaat uit een inleiding met de motivatie, de voordelen, de opmars van zone 30 en de intentie zelf (zie presentatie voor volledige tekst).

Vragen vanuit het forum:

- Noot van de verslaggever: In de chat wordt dit project toegejuicht door enkele leden.
- Cathy Berx:
 - We (provincie en VSV) zullen dit project ook integreren in het Traject Verkeersveilige Gemeente van de provincie Antwerpen.

- Er wordt nog vaak over ‘zone 30’ gesproken in plaats van ‘30 km/uur als standaardlimiet’. Is daar een reden voor?
- De voorzitter is blij met de medewerking van de VVSG in dit verhaal. In de commissie eerder dit jaar waren ze voorstander van een bottom-up aanpak en dit sluit daarop aan.
- Joeri de Visser: De woordkeuze is gekozen uit voorzichtigheid. De Fietsdeals worden o.a. door de minister goedgekeurd en de minister staat niet achter het opleggen van die veralgemening van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Ze wouden met de Fietsdeal de minister overtuigen dat er wel draagvlak voor deze maatregel is zonder te vragen dit op te leggen vanuit de Vlaamse Overheid.

3. De aanpak en effecten van sensibilisering

3.1. Campagnes VSV

Stijn Dhondt (VSV) licht toe hoe de VSV haar campagnes aanpakt en zal hierbij de campagne -inzake snelheid van oktober 2021 als voorbeeld nemen.

Campagne snelheid 2021

Voor elke campagne is er een stapsgewijze aanpak die uit een gedragsanalyse, strategiebepaling, creatieve vertaling en evaluatie bestaat.

Gedragsanalyse

Er werd onderzocht in welke mate mensen bereid zijn om zich aan de snelheidslimiet te houden. Dit omdat het sterk samenhangt met de intentie om zich hieraan te houden. Dit varieert afhankelijk van het snelheidsregime. Er is een grote correlatie tussen de bereidheid en de aanvaardbaarheid van de snelheidslimiet (zie presentatie voor details). Vooral buiten de bebouwde kom is er de minste bereidheid en aanvaardbaarheid: 1 op 3 vindt dat hij of zij daar wel wat sneller zou mogen rijden.

De vraag is dus: Hoe kunnen we ervoor zorgen dat meer mensen die limiet aanvaarden als zinvol?

Doel en aanpak

Lokale besturen zetten in op communicatie van snelheidslimieten, maar de focus op sociale media ligt vaak op controles. Daarom is het belangrijk om een andere stem te laten horen waarbij het waarom van de limieten in de verf gezet wordt.

De doelstelling van de campagne is dat autobestuurders de snelheidslimiet wel terecht en aanvaardbaar vinden, dat ze het nut en de voordelen ervan inzien.

Welke aspecten of gevolgen van het respecteren van de limiet moeten we naar voor schuiven? In de campagne van 2020 werd op de emotionele gevolgen ingezet. De getuigenissen werden bij de grootste risicogroep, zijnde de jonge bestuurders, als ongeloofwaardig aanzien. Daarom werd het in de voorbije

campagne over een andere boeg gegooid door in te zetten op rationele argumenten.

De boodschap “De snelheidslimiet is de veiligheidslimiet” bleef behouden. De snelheidslimiet is er om jezelf en anderen te beschermen. Als bestuurder kan je nooit alle risico’s inschatten. De limiet doet dat wel en beschermt jou tegen die risico’s. Onze wegen zijn risicowegen en dat komt door onze ruimtelijke ordening en lintbebouwing. Bij elke oprit, parking, fietspad kan er plots iets opduiken. Daardoor is het risico op een ongeval in Vlaanderen heel reëel en de wegbeheerders bepalen een snelheidslimiet om de weggebruikers tegen die risico’s te beschermen. Vertrouw op de limiet en niet op jouw eigen inschatting.

Creatieve vertaling en mediainzet

Met die inzichten is het creatieve bureau aan de slag gegaan. Dat leidde tot het campagnebeeld en radiospot (www.veiligverkeer.be). De boodschap is “Als je te snel rijdt, zie je minder. Daarom is de snelheidslimiet de veiligheidslimiet”. Er werden verschillende mediakanalen ingezet om de boodschap zo goed mogelijk te verspreiden en tot bij de juiste doelgroep te brengen. Ook de brief bij de snelheidsboetes werd ingezet en zal aangepast worden aan de nieuwe inzichten. Voor de perslancering werd met OVK samengewerkt. Er was een getuigenis van de broer van Aïsha, die 12 jaar geleden het leven liet door een bestuurder die aan onaangepaste snelheid reed. Er werd ook samengewerkt met de lokale besturen en de politiezones tijdens de Flitsmarathon om de boodschap te versterken.

Ook online werd campagne gevoerd waarmee 1,5 miljoen 20-40 jarigen werden bereikt. Hiervoor werden influencers via sociale media ingezet.

Evaluatie

In totaal werden 2 op de 3 mensen uit de doelgroep (= autobestuurder tussen de 18 en 54 jaar, die minstens 1 keer per maand met de auto rijden) bereikt. Ook de campagnematerialen worden geëvalueerd. De affiche werd heel goed beoordeeld. Dan zijn er nog detailindicatoren zoals de duidelijkheid en geloofwaardigheid van de boodschap waar ook goed op gescoord werd (voor details: zie presentatie). Wat is de impact van deze campagne? 67% van de bevraagden geeft aan dat ze iets hebben ondernomen naar aanleiding van de campagne. Ongeveer de helft geeft aan dat ze tijdens het rijden bewust over hun snelheid nagedacht hebben en zich meer aan de snelheidslimieten gehouden hebben. Daarnaast is de risicoperceptie bij te hoge snelheid dankzij de campagne toegenomen (zie presentatie voor details). Met de laatste campagne zijn we erin geslaagd om het besef terug te doen groeien dat het zich aan de snelheidslimiet houden een meerwaarde voor de veiligheid en alertheid geeft.

Conclusies

Alle campagnes worden geëvalueerd op bereik, appreciatie en impact. Het bereik en de appreciatie van de laatste snelheidscampagne was goed. De keuze voor een andere invalshoek heeft zijn vruchten afgeworpen. De campagne had ook impact, aangezien de bestuurders de kans op een ongeval bij te snel rijden hoger inschat en meer overtuigd is van het nut van de snelheidslimiet.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

3.2. Campagnes AWV

Katrien Kiekens (AWV) schetst hoe AWV te werk gaat bij het uitwerken en evalueren van haar campagnes.

Waarom AWV-campagnes?

AWV moet veilige, vlotte en duurzame weginfrastructuur en -systemen maken. Daarnaast wil ze weggebruikers wijzen op een correct gebruik ervan. Alle campagnes zijn rechtstreeks gelinkt aan de AWV-activiteiten. AWV maakt deel uit van een groter geheel van organisaties die aan verkeersveiligheid werken. Het doel is om elkaar te versterken.

Thema's en kanalen

De voorbije jaren werkte AWV aan campagnes over tunnelveiligheid (vraag vanuit Europa), reddingsstrook & ritsen, roodkruisnegatie, minder hinder en veiligheid aan werven.

Ze starten telkens met een perslancering, aangevuld met een online campagne, sociale media en het gebruik van de wegkanalen zoals de bermborden langs de wegen en de dynamische signalisatie boven de wegen. Bij Minder Hinder en werfveiligheid is er een bredere aanpak met het inzetten van massamedia waarbij radio hét beste medium omdat je de weggebruikers bereikt terwijl ze aan het rijden zijn.

Case Minder hinder

Binnen AWV gaat er veel aandacht naar de wegenwerken. In 2021 ging er 345 miljoen euro naar investeringen en structureel onderhoud en 156 miljoen euro naar regulier onderhoud. In 2020 ging de schop 706 keer in de grond. Uit onderzoek bij burgers blijkt dat het onderwerp 'wegenwerken' 'top of mind' is. De tevredenheid over de eigen kanalen stijgt lichtjes.

De expliciete doelstelling is het informeren over de wegenwerken bv. via de website. De impliciete doelstelling is om burgers 'bewuster' de weg op te laten gaan en een draagvlak voor wegenwerken te creëren. Het is een complex communicatiethema omdat op korte termijn wegenwerken ervoor zorgen dat het even minder vlot en minder veilig op de weg wordt.

In de periode 2019 tot 2021 werden drie variaties van campagnes ingezet (zie presentatie voor campagnebeelden). Deze campagnes werden geëvalueerd. De campagnes zitten qua herinnering iets onder de benchmark van de Vlaamse Overheid. Qua herkenning en kracht werkte de campagne met Frank Deboosere wel goed en zit deze in lijn met de benchmark van de Vlaamse Overheid. Op gebied van creatie scoren ze eerder goed. AWV scoort met haar campagnes goed bij mannen, maar minder goed bij hoog opgeleiden.

Op het evalueren van gedragsverandering werd de laatste jaren minder ingezet en AWV wil onderzoeken hoe ze dit nog beter kunnen doen. Er is een groeiende bewustwording en weggebruikers doen kleine aanpassingen aan hun gedrag, maar er is geen echte gedragsaanpassing, zoals bv. het kiezen van andere vervoersmodi, aangetoond.

Bij het draagvlak voor wegenwerken geeft 1 op 3 mensen aan dat de campagne ervoor zorgde dat ze het beter begrijpen en het nut ervan inzien.

Toekomst en aandachtspunten

Het is belangrijk om naar het gewenste bereik bij de juiste doelgroep te kijken en een juiste afspiegeling van de samenleving te geven. Ook wil AWV voorzichtig zijn met influencers omdat dit niet altijd de gewenste impact heeft.

Radio blijft voor AWV een interessant medium, ze willen meer gericht adverteren en de verschillende media ook beter op elkaar afstemmen.

Naast evaluatie van de campagnes aan zich wil AWV ook inzetten op de evaluatie van het gedrag.

En tot slot willen ze de campagne effecten van het thema wegenwerken doortrekken naar andere campagnes zoals werfveiligheid.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Het valt op dat als het over gedrag gaat eerder vrouwen bereikt worden en bij het thema infrastructuur eerder mannen. De uitdaging zit erin om beide te combineren zodat beide doelgroepen zich aangesproken voelen. Dit is iets voor de gedragspsychologen en sluit mooi aan bij het thema Covid-19. Het intrinsiek motiveren, weten waarom iets moet, overtuigt mensen om hun gedrag aan te passen.
- Cathy Berx: Er zijn nog altijd wat plekken waar het onveilig is. De geloofwaardigheid van campagnes hangt samen met de ervaringen van mensen op het terrein en de mate waarin de weginfrastructuur conflictvrij en veilig voor actieve weggebruikers ingericht is. Er worden ook veel inspanningen geleverd, maar als er een mismatch is tussen een campagne en wat mensen op het terrein elke dag ervaren, is dat niet bevorderlijk voor de geloofwaardigheid van campagnes.
- Katrien Kiekens: Dat klopt inderdaad. Het kan zelfs contraproductief werken.
- Cathy Berx: Zit in de commissie tunnelveiligheid. Ze stelt geregeld dat we inzetten op veiligheid en doelstellingen omdat we het zelf moeten willen en niet omdat Europa het vraagt. Hetgeen Europa vraagt is intrinsiek belangrijk en in ons eigen belang.

4. Pauze

5. Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2021 – All for Zero

Wouter Van den Berghe (Vias Institute) geeft een terugkoppeling over de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid – All for Zero die plaatsvond op dinsdag 23 november 2021 en de aanloop ernaartoe.

Achtergrond

De Staten-Generaal is geen nieuw gegeven, maar is in 2001 ontstaan en deze wordt om de 4 à 5 jaar georganiseerd. Sinds 2001 is men ook beginnen kijken naar de oorzaken van de ongevallen en is men gaan inzetten op gedragsmetingen. De Staten-Generaal is een soort bijeenkomst van stakeholders en burgers. Er wordt telkens een status opgemaakt van ‘waar staan we?’ en daarnaast worden er doelstellingen bepaald. In 2021 werd het vanuit het politieke niveau geïnitieerd en lag de focus op het gemeenschappelijk engagement.

Vias Institute maakte een vrij gedetailleerd rapport “Status van de verkeersveiligheid in België” als achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal. Het document is geen document met aanbevelingen, maar een samenvatting van waar we in België vandaag staan op gebied van verkeersveiligheid. Zo kunnen we telkens zien hoe we scoren, ook ten opzichte van andere landen. Als voorbeeld wordt de trend van de mortaliteit getoond, waarbij België altijd net boven het Europese gemiddelde bleef.

Burgerparticipatie

Onder impuls van de Federaal Minister werd er op burgerparticipatie ingezet. Er is zowel een traject rond het federaal actieplan als één rond het interfederaal actieplan geweest. De burgerparticipatie situeerde zich binnen het federale, maar veel zaken die aan bod kwamen hadden met regionale materie te maken. Er werd gestart met een burgerbevraging gevolgd door bijeenkomsten op 6 plaatsen, waar de resultaten van de bevraging gebruikt werden, maar ook ruimte was voor discussies. Deze resultaten werden verwerkt in een rapport met aanbevelingen. Een aantal van deze aanbevelingen hebben hun weg gevonden in het federaal actieplan.

De burgerparticipatie had drie benaderingen: een platform “All for zero”, een burgerenquête (5000 deelnemers) en burgerpanels. Er waren drie algemene thema’s van waaruit de panels georganiseerd werden: samen op (de) weg, risicogedrag en ‘controles, begeleiding en vorming’.

Er was heel wat communicatie, vooral via de sociale media met de boodschap dat verkeersveiligheid niet enkel vanuit systemen is, maar het moet ook iets vanuit ons hart, ons engagement zijn.

De enquêtes werden als input voor de burgerpanels gebruikt en werden ook in een rapport opgenomen. Een voorbeeld van een vraag was “Opdat ik mij veilig zou voelen bij mijn verplaatsingen, is het voor mij belangrijk dat...”, waarbij op de 1^{ste} plaats de maatregel “fietsers moeten in het donker hun lichten gebruiken” stond (zie presentatie voor top 5). Het is niet wetenschappelijk onderbouwd, maar het zijn wel items die leven bij de mensen.

De burgerpanels verliepen zeer dynamisch en interactief en er zat een mix van deelnemers ('die hards' en het andere uiterste). In bijvoorbeeld het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is iedereen overtuigd van de verkeersveiligheidsmaatregelen, maar dat ligt bij fora met burgers toch anders. Denk bijvoorbeeld aan de veralgemening van de snelheidslimiet van 30 km/uur voor de bebouwde kom. In de burgerpanels zitten ook de niet-overtuigden en die moeten we ook meekrijgen.

Veel voorstellen gingen over infrastructuur, wat een gewestelijke bevoegdheid is. Bij zowat elke aanbeveling zit er zowel lokaal, regionaal als federale materie.

Federaal plan voor de Verkeersveiligheid (2021-2025)

Het federaal plan werd opgemaakt op basis van input van voornamelijk het federale niveau (FOD Mobiliteit en vervoer, de Politie, FOD Justitie, Binnenlandse zaken, FOD Volksgezondheid, de Federale Commissie Verkeersveiligheid), Vias Institute en de burgerpanels.

De doelstellingen zijn het bestendigen van de bestaande maatregelen, het kiezen voor een Safe System benadering, streefdoelen op gebied van ongevallen en streefdoelen op gebied van causale factoren. Dat laatste is nieuw en gaat over het reduceren van het aantal bestuurders die bepaald risicogedrag vertonen (bv. te snel rijden, onder invloed rijden, zonder veiligheidsgordel, met GSM in de hand, ...).

Qua aantal zwaargewonden in het verkeer is het streefdoel in 2050 (= <360) verschillend aan de Vlaamse doelstelling (= 0).

In totaal zijn er 32 maatregelen geformuleerd in het Federaal plan (zie presentatie voor details). Voor al deze maatregelen zullen actieplannen opgemaakt worden. Naast de drie thema's stelt het plan dat data-analyse en kennisontwikkeling belangrijk is. Ook werden er doelstellingen inzake het verder inzetten op de dynamiek van "All for zero" bepaald.

Interfederaal plan

In welke mate kunnen we hetgeen zich in de regio's afspeelt afstemmen met het Federale niveau en welke raakpunten zijn er? Ieder heeft zijn bevoegdheid en verantwoordelijkheid, maar het is belangrijk om samen te werken tussen de verschillende niveaus voor bepaalde aspecten. Dit staat in het document "All for zero. Een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België". Dit werd ook onderschreven door alle ministers verantwoordelijk voor verkeersveiligheid in België, zowel op federaal als op regionaal niveau. Er werden een aantal uitgangspunten bepaald waarbij met centraal de "All for zero". Dit werd verder vertaald in een aantal gemeenschappelijke doelstellingen (zie presentatie voor details). Wat nu meer expliciet benoemd wordt, is de aandacht voor een betere benutting van technologie, beleidsondersteunend onderzoek en systematische monitoring en evaluatie. In overleg met de regio's werden een aantal samenwerkingsgebieden afgesproken: delen van kennis en inzichten, heldere en coherente regelgeving, veilig gedrag op de weg en effectieve controles en sancties.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Deze vond plaats op 23 november 2021 met 120-tal deelnemers. Naast de formele toespraken was er ruimte om te debatteren over concrete topics. De verschillende ministers ondertekenden er het engagement om meer samen te werken.

Vervolg

Er komt een interfederale stuurgroep voor de coördinatie van de activiteiten. Vias neemt hiervoor de secretariaatsrol. De prioritaire thema's voor 2022 en de volgende jaren zullen bepaald worden. Voor elk topic zal een leidende entiteit aangesteld worden. Nadien zullen de doelstellingen bepaald en de actieplannen opgemaakt worden. Ook zal er advies gevraagd worden aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Jaarlijks komt er een interministeriële bijeenkomst die evalueert en bijstuurt. De maatschappelijke betrokkenheid blijft belangrijk en hier zal verder op ingezet worden.

Er zijn wel wat verschillen tussen de regio's qua snelheid en scope met betrekking tot de plannen. Vlaanderen heeft met haar nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen een vrij omvangrijk, onderbouwd plan. Brussel finaliseert haar verkeerveiligheidsplan en dit ligt in dezelfde lijn qua ambitie als Vlaanderen. Het plan van Wallonië is in vergelijking vrij beperkt. Er zijn een 10-tal doelstellingen, maar nog geen echt plan.

Alle info (documenten, filmpjes, ...) is terug te vinden op de website: <https://All-for-zero.be/>.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: We zouden sneller moeten gaan dan 2050 om het aantal verkeersdoden tot 0 te brengen. De cijfers van 2021 zien er voorlopig ook niet echt rooskleurig uit. Het is wel knap dat er interbestuurlijk, multi-level samengewerkt wordt. Dat is de enige manier om de neuzen in dezelfde richting te krijgen. Ook de 'Coalitie voor 30' zal bijdragen tot het behalen van de doelstelling.
- Cathy Berx: Aan wie werden de vragen uit de enquête voorgelegd? Dat bepaalt veel. Hoe zag de steekproef eruit en wat is de samenstelling van de bevroegden?
- Wouter Van den Berghe: In het rapport staat dit beschreven. We kunnen eruit halen of het autobestuurders of fietsers zijn die bepaalde antwoorden geven. Bijvoorbeeld bij het thema 30 km/uur moeten we niet alleen de voordelen aanhalen, maar ook de tegenargumenten ontkrachten. Men onderschat soms de weerstand. Hetzelfde geldt voor een thema zoals Covid-19. We moeten meer rekening houden met wat er leeft, ook al zijn sommige argumenten ongegrond of niet helemaal correct.
- Cathy Berx: Uit het laatste Covid-19 rapport blijkt dat de informatiebronnen waar mensen zich op baseren sterk vertekend zijn. Misschien rijst dezelfde vraag hier ook? Waar beroepen de mensen zich op om een standpunt in te nemen? Via welke informatiekanalen krijgt men bepaalde denkbeelden binnen?

- Wouter van den Berghe: In Frankrijk heeft men de snelheid op gewestwegen van 90 naar 80 km/uur teruggebracht wat tot een enorme weerstand leidde. Daar werd de maatregel in een aantal regio's teruggedraaid. De rol van sociale media valt niet te onderschatten.
- Cathy Berx: Wanneer een aantal maatregelen die nog niet meteen populair zijn ingevoerd worden wordt toch ook aangetoond dat na invoering het draagvlak wordt versterkt en vergroot.
- Dirk Engels: We moeten meer durven doen op het vlak van doelstellingen. We moeten ze meer ruimtelijk specificeren en ook op lokaal niveau durven opstellen. Ook voor bepaalde doelgroepen zoals bv. de actieve modi zouden we wat extra doelstellingen moeten durven stellen. Deze doelstellingen moeten dan ook gemonitord worden zodat de maatregelen kunnen bijgestuurd worden. Zeggen is één ding, maar we moeten dit dan ook durven doen. We moeten de doelstellingen dichterbij brengen bij degenen die de verantwoordelijkheid heeft.
- Cathy Berx: Het gaat over doelstellingen en taakstellingen. We mogen hier gerust ambitieuzer zijn en dit concreter maken. Oslo en New York kunnen dit. Dan moeten wij dat in Vlaanderen ook kunnen.

6. Varia

Spookrijdende fietsers

Cathy Berx krijgt regelmatig mails van burgers en burgemeesters over spookrijdende fietsers. Als fervent fietser en stapper wordt de voorzitter hier ook wel mee geconfronteerd. Tijdens het PAVA-overleg in Provincie Antwerpen werd de ORBIT-tool toegelicht. Dit is een analyse-instrument om ongevallen te objectiveren en analyseren. En het fenomeen spookrijdende fietsers zal geanalyseerd worden: zowel op plaatsen waar het toegelaten is (tweerichtingsfietspad) als op plaatsen waar dit niet toegelaten is.

- Cathy Berx: Is dit een issue dat leeft en waar op gewerkt wordt door bv. de VSV?
- Erik Caelen: We mogen niet met de vinger naar de fietsers wijzen. De wetgeving is nogal ingewikkeld en zou toch wat vereenvoudigd mogen worden. En daarnaast is er zeker ook een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.
- Cathy Berx: Het gaat niet over schuld, maar over het onderzoeken van bepaalde opmerkingen om hierbij duiding te kunnen geven.
- Erik Caelen geeft een korte presentatie over de verschillende types fietspaden en markeringen die aantoonde dat het allemaal niet zo eenvoudig is voor de weggebruiker om te interpreteren. De wegbeheerders passen de principes ook niet altijd correct toe. Dit zorgt ervoor dat de fietsers niet altijd goed weten welke richting OK is. De wetgeving zou misschien wat menselijker moeten gemaakt worden. Soms is er geen ander of beter alternatief voor fietsers dan de verkeerde rijrichting op een fietspad te nemen.
- Cathy Berx: Het is belangrijk om de impact van het fenomeen in kaart te brengen én dan de leesbaarheid voor fietsers te vergroten. Is dit een louter Antwerps probleem en dan zal dit in het PAVA aangepakt worden? Of is dit thema relevant om breder aan te pakken?

- Eddy Klynen: We kunnen dit thema als VFV wel oppikken. De tussenkomst van Erik is interessant en toont aan dat het niet louter een Antwerps probleem is. De VSV bekijkt of we dit in één van de volgende bijeenkomsten kunnen agenderen.
- Cathy Berx: Goed om intern eens te bekijken hoe we dit aanpakken. Eerst de analyses via ORBIT in de provincie Antwerpen afwachten of tegelijkertijd al verder onderzoeken.
- Eddy Klynen: De VSV pikt dit op en koppelt hierover terug.

Handhaving afleiding met aandacht voor privacywetgeving

Cathy Berx heeft een vraag over de handhaving van afleiding. Tijdens een eerdere bijeenkomst van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid gaf Stijn Daniels (Vias Institute) een toelichting over het vaststellen van smartphonegebruik aan de hand van camera's. Er was een proefproject. Er waren toen vragen over de privacywetgeving. Minister Gilkinet gaf eerder aan dat hij hier wel voordelen inziet om deze killer aan te pakken en mogelijkheden te voorzien om deze overtredingen vast te stellen. Wellicht zal er een nieuw wetgevend initiatief nodig zijn.

- Cathy Berx: Is er tijdens de Staten-Generaal over dit onderwerp iets gezegd? Zal bijvoorbeeld het ANPR Management System (= bovenlokaal netwerk) hiervoor ingezet worden?
- Wouter Van den Berghe: Dit staat effectief tussen de maatregelen in het federaal plan. Enerzijds gaat het over de automatisering van controle op gordeldracht en anderzijds over controle op smartphonegebruik achter het stuur. Er was wat oppositie vanuit justitie met betrekking tot de privacy. Maar er is een gunstige evolutie bv. een aantal precedentes zoals in Duitsland. Er loopt een proefproject dat momenteel geëvalueerd wordt. Er kunnen voorzorgen genomen worden zodat de privacy gerespecteerd wordt. De software detecteert goed dat er iets in de hand ligt, maar het is niet altijd een GSM. Dus dat moet ook nog wat verfijnd worden.

Beleidsadvies Gemachtigd opzichters – feedback

Glenn Godin (Mobiël 21) krijgt veel vragen over het thema gemachtigd opzichters en wil graag weten of er vanuit de verschillende overheden (federaal en Vlaams) reactie op de nota met aanbevelingen is gekomen.

- Ine Herten: De beleidsadviezen werden inderdaad overgemaakt aan de juiste instanties, maar buiten een ontvangstbevestiging is er verder geen feedback kenbaar gemaakt.
- Cathy Berx: In provincie Antwerpen werd een bevraging gehouden om het aantal kandidaat-gemachtigd opzichters in kaart te brengen. De Gouverneur van provincie Antwerpen neemt de financiering van de opleiding op haar budget voor 2021 en het opleidingsaanbod zal door Campus Vesta ontwikkeld en aangeboden worden.
- Ine Herten: Ondertussen is de VSV verder aan de slag gegaan met de organisatie van infomomenten over het thema gemachtigd opzichters. Er werd een online en een fysiek infomoment georganiseerd voor in totaal 80 deelnemers waar heel wat goede praktijken gedeeld werden. Daarnaast kijken we uit naar de feedback van de Federale en Vlaamse overheid.

- Cathy Berx: Kunnen de andere provincies ook bevroegd worden?
- Ine Herten: Ook de provincies Vlaams-Brabant en Limburg organiseren de opleiding op grote schaal ter ondersteuning van de lokale besturen en politiezones. Het is fijn dat ook provincie Antwerpen deze kaart trekt. In de provincies Oost- en West-Vlaanderen gebeurt de organisatie volledig op het lokale niveau (gemeenten en politiezones). Dit brachten we reeds eerder in kaart naar aanloop van de nota gemachtigd opzichters.
- Cathy Berx vraagt of de VSV de nota met het beleidsadvies inzake gemachtigd opzichters kan bezorgen zodat ze dit kan oppikken tijdens het overleg met de andere gouverneurs.

Agendapunten vanuit leden

Leden van het VFV kunnen altijd agendapunten aanbrengen door een mail te sturen naar ine.herten@vsv.be.

Actiepunten:

- De VSV bekijkt het onderwerp spookrijdende fietsers in relatie tot onduidelijke wetgeving en toepassing fietspaden en zal dit op één van de volgende bijeenkomsten agenderen.
- De VSV bezorgt de nota met aanbevelingen inzake gemachtigd opzichters aan de voorzitter zodat ze dit met de collega-gouverneurs kan oppikken.
- De voorzitter zou graag een terugkoppeling hebben over de verdere stappen inzake de 'Coalitie voor 30' tijdens een van de volgende bijeenkomsten.

Volgende bijeenkomst: Vrijdag 25 februari 2021, van 10.00 tot 12.00 uur, fysiek in Brussel (indien de covid-situatie het toelaat)