

## Vlaams Forum Verkeersveiligheid

15 september 2023

### Fysieke vergadering in Hendrik Conscience-gebouw, Brussel

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Bart Boucké (DMOW), Hilde Bruynseels (VSV), Jorine Callebert (Traject), Roel De Cleen (OVK), Roel De Klerk (VSV), Kirsten De Mulder (MINT nv), Tatiana Degheldere (VSV), Stijn Dhondt (VSV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiel 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Ine Herten (VSV), Liessa Iliens (AWV), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen / Gent), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia), Tine Wijnants (RVO-Society).

**Verontschuldigd:** Wies Callens (Fietsersbond), Hans Bonnarens (MORA), Tim Buyse (MORA), Erik Caelen (Cage bv), Tina Caers (VVP), Stijn Daniels (KU Leuven), Werner De Dobbeleer (VSV), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Bert De Meyer (Edulogia), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Tom Destoop (Boerenbond & Landelijke Gilden), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Geert Popelier (VAB), Jan Soenen (Transport en Logistiek Vlaanderen), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Bert Van Hemelen (De Lijn), Thomas Van Hoof (BeZer), Chris Vanhee (Kabinet Minister van Mobiliteit en Openbare Werken), Gert Venken (VSV), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw).

### Agenda

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering  
Cathy Berx (Voorzitter)
2. Evaluatie en vooruitblik campagnes  
Stijn Dhondt (VSV)
3. Terugkoppeling nota 'Realisatie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025'  
Eddy Klynen (VSV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven) en Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen en Gent)
4. Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2023 - Weg van 't School  
Tine Wijnants (RVO-Society)
5. Kwaliteitsmeting leermaatregelen - Groeps cursussen voor verkeersovertreders snelheid  
Roel De Klerk en Tatiana Degheldere (VSV)
6. Varia
  - Call for abstracts VCV24 – programma en Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs
  - Volgende bijeenkomsten
    - Dinsdag 12 december 2023 – Online
    - Vrijdag 1 maart 2024 – Online
    - Vrijdag 7 juni 2024 – Fysiek
    - Vrijdag 20 september 2024 – Fysiek
    - Vrijdag 13 december 2024 – Online

Indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

**Verslag:** Ine Herten

## 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. Het VFV verwelkomt 2 nieuwe leden: Willy Price en Sofie Neyens, beiden actief bij Verkeersplatforms vzw.

Opmerkingen bij het verslag:

- Cathy Berx: Er is in tussentijd onderzoek naar de impact van SUV's op de verkeersveiligheid verricht waarin wordt beaamd dat zwaardere voertuigen een grotere impact hebben op de verkeersveiligheid. Dit thema is interessant voor één van de volgende bijeenkomsten.

Het verslag wordt goedgekeurd.

## 2. Evaluatie en vooruitblik campagnes

Stijn Dhondt (VSV) blikt terug met de resultaten van de voorbije campagnes en geeft een overzicht van de eerstvolgende campagnes.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

### Over de campagne 'Groot gelijk dat je nuchter rijdt'

- Cathy Berx: Termen zoals 'danskaramellen' gebruiken, klinkt banaliserend, alsof het om snoepjes i.p.v. drugs gaat.
- Stijn Dhondt: Deze aanpak is afgetoetst met VAD en de VSV gaat er dan ook voorzichtig mee om. De context is zeer bepalend en deze communicatie wordt dan ook nooit grootschalig verspreid.
- Dirk Lauwers: Wat is de non-respons van deze bevestigingen? Iemand die niet geïnteresseerd is, zal niet antwoorden.
- Stijn Dhondt: De respondenten weten op voorhand niet aan welke soort vragenlijst ze deelnemen.
- Roel De Cleen: Het was mij nog niet opgevallen dat de campagne zich tot de doelgroep tot 54-jarigen richt. Naar aanvoelen is alcoholgebruik toch meer ingeburgerd bij de generatie 55+.
- Stijn Dhondt: Ongevalscijfers en bevestigingen over attitude tonen aan dat naarmate je ouder wordt, je een verkeersveiliger attitude ontwikkelt.
- Roel De Cleen: Als we campagnes maar tot de bestuurder onder de leeftijd van 54 jaar richten, kan de enige reden zijn dat de doelgroep 55+ minder ongevallen veroorzaakt.
- Stijn Dhondt: Als we naar de weekendongevallen kijken, klopt de afbakening van de doelgroep 18-54 jarigen. +55-jarigen hebben veel rijervaring en kunnen dat compenseren, wat hen niet vrijpleit.
- Dirk Lauwers: Het aflijnen van de doelgroepen moet goed onderbouwd worden.
- Stijn Dhondt: Dat gebeurt zeker. Daarnaast is het bepalen van de focus ook belangrijk. Die draagt ook bij tot het afbakenen van de doelgroep. Een bepaalde boodschap dient voor een bepaalde doelgroep.
- Cathy Berx: Voor ROI drugs lijkt dit de juiste doelgroep, maar voor ROI alcohol is er twijfel.
- Pascal Lammar: Voor ROI alcohol kan er een analyse van de leeftjidsverdeling gemaakt worden.
- Cathy Berx: Indruk dat alcohol vooral door ouderen, drugs vooral door jongeren worden gebruikt.

- Isabel Verwee: Uit een meting die Vias deed, blijkt dat de jongste bestuurders iets lager scoren voor ROI alcohol. Deze meting dateert van tijdens de Covid-periode.
- Cathy Berx: Het is belangrijk om ook oog te hebben voor andere doelgroepen.
- Stijn Dhondt: De cijfers voor ROI alcohol bij ongevallen (botsen en blazen) zijn interessant om te kennen.
- Naoki Matsumoto: Bij 50-plussers liggen de alcoholgerelateerde cijfers lager bij ongevallen.

#### **Over de campagne snelheid**

- Dirk Engels: Het probleem met het draagvlak is erger geworden doordat veel gemeenten snelheidscontroles via GAS5 doen. Het is absoluut juist dat we hard moeten uitleggen dat de controles er voor de verkeersveiligheid zijn en niet om de kas te spijzen.
- Steven Raes: De plaatsen waarop gecontroleerd wordt, voelen niet altijd logisch aan.
- Dirk Lauwers: Het is vooral de uitbesteding van de GAS5. Dat een firma x euro heeft verdiend aan het innen van GAS-boetes is moeilijk uit te leggen.
- Cathy Berx: Wanneer er andere argumenten dan verkeersveiligheid spelen, zal de aversie alleen maar toenemen.
- Dirk Lauwers: De snelheidslimiet gaat niet alleen over de ervaring van de bestuurder. We moeten ook de ervaring van de actieve weggebruiker in beeld brengen. Soms ervaart men de limiet onlogisch, maar er zit een verklaring achter. Het is aan de wegbeheerder en organisaties in het middenveld om dit uit te leggen. Uit evaluaties weten we ook dat ongevallen verminderen na snelheidsverlaging.
- Sofie Neyens: Snelheidslimieten zullen sneller gerespecteerd worden wanneer de infrastructuur erop aangepast is.
- Dirk Engels/Cathy Berx: dat klopt, maar de boodschap is om daar niet op te wachten. Als de snelheidslimiet consistent verlaagd wordt, is het voor iedereen duidelijk. Inzetten op de weginfrastructuur blijft uiteraard nuttig, maar is geen voorafgaande voorwaarde.
- Cathy Berx: Uit de bevraging valt op dat het vooral om mannen gaat.
- Stijn Dhondt: Dat is de doelgroep voor het thema snelheid.
- Cathy Berx: Er is een afnemend draagvlak voor snelheidscontroles. We moeten heel veel inzetten op de link met verkeersveiligheid en steeds hameren op de rationale en het belang van maatregelen. Je bent niet alleen bestuurder, maar ook actieve weggebruiker.
- Stijn Dhondt: De insteek van de campagne zal zijn om uit te leggen waarom de snelheidslimiet de veiligheidslimiet is.
- Dirk Lauwers: Over het thema snelheid is er op sociale media ook veel te doen. Het is belangrijk om ook hier te weerleggen. Zet de VSV hier op in?
- Stijn Dhondt: Op Facebook en Instagram zijn we aanwezig, hebben we ervaring met welke weerstand er bestaat en hebben we een strategie om hiermee om te gaan.

### **3. Terugkoppeling nota 'Realisatie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025'**

Eddy Klynen (VSV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven) en Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen en Gent) geven een terugkoppeling over het vervolg van de nota 'Realisatie

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Voor elke E hebben de experts enkele prioritaire acties uitgewerkt en afgetoetst aan het Verkeersveiligheidsplan.

Door afwezigheid van enkele experts, licht Eddy Klynen de onderdelen Engagement (Gert Venken), Education (Werner De Dobbeleer) en Enforcement (Gerry Peeters) toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

### Over Engineering

- Cathy Berx: Eenzelfde term hanteren voor de bebouwde kom is duidelijker.
- Kirsten De Mulder: Er wordt vaak over de term verblijfsgebieden gesproken bij gemeenten. Het is goed om snelheid te laten primeren op infrastructuur. Over woonerven wordt niet gesproken, terwijl dit niet vergeten mag worden, zeker ook in het kader van ontharding en het weglaten van voetpaden.
- Dirk Engels: Dat is zeker ook belangrijk. We mogen de inrichting niet als excuus gebruiken, maar we moeten wel aan iedereen uitleggen waarom we de snelheid verlagen. Zelfs zonder het uit te leggen, heeft snelheidsverlaging een positief effect.
- Cathy Berx: Dat blijkt ook uit de studie van VIAS.
- Dirk Lauwers: En het blijkt ook uit internationale studies. We zouden moeten leren om de verkeersomgeving anders te lezen bv. Wanneer er geen fietspad is, is het een 30 km/uur gebied.
- Dirk Engels: In een ideale wereld zijn borden overbodig en passen bestuurders hun snelheid aan de omstandigheden aan.
- Dirk Engels: Aanvullend worden deze zaken niet vermeld in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Bijvoorbeeld bij de maatregel over veilige fietsinfrastructuur wordt niet gesteld wat wegbeheerders moeten doen wanneer ze niet aan de bepalingen uit het vademecum kunnen voldoen. Er zou moeten geadviseerd worden om de snelheid te verlagen. Hetzelfde geldt voor structureel onderhoud.
- Isabel Verwee: Vias is geen voorstander voor een algemene snelheidsverlaging van 120 naar 100 km/uur op snelwegen. Het kan wel nodig zijn voor specifieke locaties. Er is ook weinig wetenschappelijke evidentie hiervoor. In Nederland zijn er nog geen effectstudies. Op de autosnelwegen is er geen conflict met actieve weggebruikers, en dan is het 's nachts moeilijk te verantwoorden om de snelheid te verlagen naar 100 km/u. Het is ook belangrijk voor het draagvlak.
- Kirsten De Mulder: Is er wetenschappelijke evidentie in Frankrijk?
- Cathy Berx: Het is interessant om wereldwijd te kijken welke evidentie er bestaat.
- Naoki Matsumoto: We mogen het draagvlak niet ondermijnen. Het is beter om naar specifieke situaties te kijken, bijvoorbeeld locaties met veel op- en afritten. Het is best om geval per geval te bekijken. Anders lopen we het risico de burger niet mee te hebben.
- Cathy Berx: Duidelijkheid is ook belangrijk. Het is bijzonder jammer dat de media de maatregel over de snelheidsverlaging van 120 naar 100 km/uur eruit pikte waardoor er geen aandacht voor de overige maatregelen was. Om dat in de toekomst te vermijden is het aangewezen om in deze nota te focussen op de veiligheid van de actieve weggebruiker en ons te beperken tot de snelheidslimieten op de gemeente- en gewestwegen met uitzondering van de snelwegen. De snelheidslimiet op de autosnelwegen kan, na verder onderzoek, in een andere nota aan bod komen.

- Dirk Lauwers: We weten ook dat het draagvlak stijgt na invoering van een maatregel. Draagvlak is geen statisch gegeven. Ook in Nederland is het draagvlak voor 100 km/uur op de snelwegen gegroeid: een meerderheid van de bestuurders staat erachter. Onderzoek van SWECO toont ook aan dat er minder ongevallen zijn door deze snelheidsverlaging.
- Dirk Engels stelt voor om een samenvatting van onderzoek hierover op te stellen. Iedereen die hierover info heeft, mag deze aan hem bezorgen.
- Roel De Cleen: De focus moet vooral op 30 km/uur en bebouwde kom liggen.
- Cathy Berx: De uitrol van conflictvrije kruispunten zorgt nu voor een mix 'conflictvrij en conflictrijk'. Daardoor is het totaal onvoorspelbaar geworden voor weggebruikers. We zitten in een overgangssituatie die onduidelijkheid met zich meebrengt.
- Dirk Engels: Ideaal conflictvrij is alles meteen conflictvrij.
- Cathy Berx: Hoe kunnen we weggebruikers hierover goed informeren?
- Liessa Ilaens: Momenteel onderzoekt AWW hoe effectief de bordjes en flikkerlichten zijn. Op basis van de resultaten die in de herfst verwacht worden, zullen er aanpassingen volgen. AWW is zich bewust van het probleem.
- Wout Baert: Het gevoel is terecht. Ook buitenlandse chauffeurs zijn in de war. Naar consistentie toe is het vooral belangrijk de conflictvrije regelingen te laten samengaan met vrachtwagenroutes. In Nederland werkt het roodlichtnegatie in de hand. Het is dus geen kwestie van het overall toe te passen, maar op grote assen met veel zwaar verkeer wel. Maar nu is er op verschillende kruispunten variatie en kennen we daardoor een toename van conflicten.
- Dirk Engels: Er is een grote urgentie om er iets aan te doen.
- Dirk Lauwers: Dit heeft ook met evaluatie te maken. Het effect van maximale conflictvrije regeling is een kwart minder ongevallen. Door te blijven balanceren met doorstromingskwaliteit voor autoverkeer, mis je het beoogde effect.
- Liessa Ilaens: Er zijn verschillende afwegingen die moeten gemaakt worden. Voor extra afslagstroken is er meer inname van ruimte nodig, wat niet altijd lukt. Het ene kruispunt hangt ook samen met opeenvolgende kruispunten. Voor circulatiemaatregelen zijn er afspraken met lokale besturen nodig.
- Cathy Berx: Waarom wordt er geen signalisatie voor voetgangers op de grond voorzien?
- Liessa Ilaens: Dit kan als 'victim blaming' gezien worden.

### Over Enforcement

- Naoki Matsumoto: De toepassing uit Australië i.v.m. handhaving afleiding is interessant. Er moet wel zo snel mogelijk een oplossing voor privacy komen.
- Cathy Berx: Welk handhavingsinstrument is het meest effectief voor welke soort inbreuken?
- Dirk Lauwers: Afleiding is een bedreiging voor de verkeersveiligheid. Cijfers uit de VS tonen dat het aantal voetgangersdoden op het niveau van de jaren 60 staat. SUV's en afleiding zijn de verklaringen hiervoor. Handhaving via politiewagens die meerijden met verkeer is te beperkt. We moeten inzetten op andere technologieën.
- Cathy Berx: Het voorstel van Gerry Peeters om met automatisch vaststelling te werken, is minder privacygevoelig. Je kent de identiteit niet op ogenblik van de vaststelling.
- Naoki Matsumoto: Daar moeten we inderdaad op inzetten, maar de Belgische wetgeving is minder flexibel dan de Nederlandse.
- Cathy Berx: Juridische verankering is natuurlijk wel essentieel.
- Anneliese Heeren: Handhaving op basis van afwijkende rijlijnen kan ook voor ROI interessant zijn.
- Steven Raes: Het kan ook gaan over bestuurders die onwel geworden zijn achter het stuur.

- Cathy Berx: Dat kan dan achteraf blijken en ingrijpen is ook in dat geval belangrijk.
- Naoki Matsumoto: Zo'n technologie inzetten is voor een 1<sup>ste</sup> screening. Voor afleiding is het moeilijker, want het strafbaar gedrag zal gestopt zijn. Bij ROI is dat anders.
- Cathy Berx: Er bestaan technologieën om te checken of smartphones recent gebruikt zijn.

#### Over Enforcement

- Dirk Engels: Monitoring is ook belangrijk. Dat zou ook jaar na jaar moeten gebeuren.

#### Algemeen

- Roel De Cleen: In de nota zijn er 2 ontbrekende elementen. 1. Het gevaar van grotere voertuigen. Vias heeft hier recent een studie over gepubliceerd. De overheid zou kleine elektrische voertuigen moeten promoten en grotere mastodonten ontmoedigen. Fiscaliteit kan een hefboom voor een veiliger wagenpark zijn. 2. Er zou een stijgend gebruik van een bepaald type geneesmiddelen zijn (benzo's). Kan het Vlaams niveau hierop inspelen?
- Kirsten De Mulder: We mogen de link met duurzaamheid niet vergeten. Covid zorgde voor een drastische daling in het aantal autoverplaatsingen wat een enorme winst voor de verkeersveiligheid betekende. Daarnaast is het een goed idee om de inkomsten uit GAS5 in infrastructuur te investeren.

#### Conclusie

Hoewel het aangetoond is dat een snelheidsverlaging van 120 naar 100 km/uur positieve effecten op de verkeersveiligheid heeft, is het beter om deze maatregel in deze nota weg te laten. De focus van de nota ligt op de actieve weggebruiker.

Het VFV is akkoord met deze aanpak en onderschrijft de nota.

## 4. Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2023 – Weg van 't School

Tine Wijnants (RVO-Society) licht het project Weg van 't school toe. Hiermee wonnen ze de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2023.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Mooi initiatief! Is het aanbod betalend?
- Tine Wijnants: Zowel de begeleiding als de materialen via de website zijn kosteloos.
- Cathy Berx: Ik bezorg dit aanbod aan de burgemeesters binnen de provincie Antwerpen.
- Dirk Lauwers: Wat is de balans tussen verkeerseducatie en het feit dat we als volwassenen niet in staat zijn om een verkeersveilige omgeving te creëren? Worden er ook signalen naar ouders gegeven? Het is belangrijk gevaarlijke punten te signaleren.
- Cathy Berx: Kinderen gaan ermee op de boer o.a. bij het gemeentebestuur.
- Tine Wijnants: De leerlingen doen aan burgerwetenschap. Het is zeker ook de bedoeling dat ze er thuis over vertellen.

- Glen Godin: De fysieke en mentale vaardigheden zijn bij kinderen anders dan bij volwassenen. Dat maakt een verschil in verkeersveiligheid. De omgeving wordt nu vaak door volwassenen ingericht. Dit is een heel mooi initiatief.

## 5. Kwaliteitsmeting leermaatregelen - Groeps cursussen voor verkeersovertreders snelheid

Roel De Klerk en Tatiana Degheldere (VSV) lichten de aanpak en de effecten van de leermaatregelen toe, meer bepaald de kwaliteitsmeting van de groeps cursus voor verkeersovertreders van snelheid.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Dit bevestigt andermaal dat kennis en inzicht niet volstaan om gedrag aan te passen.
- Tatiana Degheldere: Kennis is een factor onderzocht werd. De kennis vergroot, maar het is geen factor voor gedragsaanpassing.
- Dirk Lauwers: Deze inzichten zijn belangrijk in verband met het draagvlak voor snelheidslimieten.
- Cathy Berx: Kon iedereen een dergelijke opleiding maar volgen... . Dit kadert ook binnen de effectiviteit van sancties.
- Steven Raes: Worden de deelnemers na een langere periode opnieuw bevraagd?
- Tatiana Degheldere: Er wordt met het parket bekeken of een recidive-meting mogelijk is.
- Hilde Bruynseels: De inhoud van deze opleiding werd voorzien in het terugkommoment. De leermaatregelen zijn eruit voortgevloeid. Met dat verschil dat het terugkommoment 4 uren duurt en de groeps cursus leermaatregelen 16 uren.
- Dirk Lauwers: Een koppeling aan het rijbewijs is interessant. Dit kadert ook in de discussie over het rijbewijs met punten. Over dit onderzoek zou breed gecommuniceerd moeten worden.
- Sofie Neyens: De quotes van deelnemers zijn goed voor storytelling om dit breder uit te dragen en op te schalen.
- Tatiana Degheldere: De info uit de effectmetingen wordt ook meegenomen naar de aanpak in sensibilisering.
- Cathy Berx: In een kleine groep dringt het meer door.
- Steven Raes: Deze inhoud zou best in de rijopleiding zitten.
- Wout Baert: Bij de boete kan deze info meegegeven worden.
- Anneliese Heeren: Dit gebeurt al enkele jaren.
- Roel De Klerk: De info wordt ook vermeld bij de uitnodiging tot de groeps cursus.
- Cathy Berx: Er zou eventueel een link naar de online informatie kunnen opgenomen worden, al maak ik me niet veel illusies dat het dan breed gebruikt wordt. Allicht is dat toch niet meteen een goed idee.

## 6. Varia

- Call for abstracts VCV24 – programma en Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs (Ine Herten, VSV)
  - Vlaams Congres Verkeersveiligheid vindt plaats op 12 maart 2024 in Kortrijk



- De oproep voor inzendingen voor het programma en de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2024 loopt van 18 september tot 15 oktober 2023.
- Bedankt om zelf inzendingen in te sturen en om de oproep mee te verspreiden.

**Actiepunten:**

- Leden die informatie over onderzoeken naar snelheidsverlaging op snelwegen hebben, mogen deze aan Dirk Engels ([dirk.engels@tmleuven.be](mailto:dirk.engels@tmleuven.be)) bezorgen. Dirk zal hier een samenvatting van maken.

**Volgende bijeenkomst:**

Dinsdag 12 december 2023, van 10.00 tot 12.00 uur, online via Teams.