

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

21 JUNI 2019

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Wim Billet (Mobiel 21 vzw), Thomas Boumans (Bezer), Joke Castelein (Rondpunt vzw), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Stijn Daniels (Vias Institute), Werner De Dobbeleer (VSV), Katrijn De Meyer (OVK), Ellen De Pauw (AWV), Joris De Vadder (Mint nv), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Eddy Klynen (VSV), Sofie Lodewyckx (Parket Leuven), Steven Raes (GOCA vzw), Greta Remy (MOW), Willem Schelstraete (Federale Wegpolitie), Annelies Schoeters (Vias Institute), Eric Troniseck (Centrex), Katrijn Van Beek (Provincie Antwerpen), Stijn Vancuyck (Febiac vzw), An Volckaert (OCW), Herman Willemse (VERI), Dirk Covemaeker (Federdrive), Kris Verlinden (Provincie Vlaams-Brabant – diensten gouverneur).

**Verontschuldigd:** Erik Asselman (Provincie Vlaams-Brabant – gouverneur), Wout Baert (Fietsberaad), Hans Bonnarens (SERV), Erik Caelen (Brulocalis), Michel Cornelis (Provincie Vlaams-Brabant – gouverneur), Kirsten De Mulder (VSV), Delphine Eeckhout (Traject nv), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Wies Callens (Fietsersbond), Pieter Van Bastelaere (TRAXIO), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Carmen Van Loock (Bezer), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Patrick Westelinck (FBAA).

## AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**  
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. Verkeersveiligheid in België: hoe presteren we op Europees niveau?**  
Annelies Schoeters (Vias Institute)
- 3. Brainstorm Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2020**  
Werner De Dobbeleer (VSV)  
Eddy Klynen (VSV)
- 4. Rol van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid**  
Ine Herten (VSV)  
Cathy Berx
- 5. Varia**
  - **Resultaten en geplande campagnes**
  - **Belonen voor een veilig verkeersgedrag**

- **Workshop speed pedelec**
- **Dag van de Mobiliteitsprofessional**
- **Terugkoppeling voorstel Vlaamse Verkeersveilige Gemeente**
- **Promofilm Fietshelm Fractie van een Seconde**
- **Vergaderingen 2019:**
  - Vrijdag 27 september 2019 (10.00 uur – 12.00 uur)
  - Vrijdag 13 december 2019 (10.00 uur – 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. Verkeersveiligheid in België: hoe presteren we op Europees niveau?

Annelies Schoeters (Vias Institute) geeft toelichting over hoe België op Europees niveau presteert inzake verkeersveiligheid.

Vias Institute deed in 2018 een benchmarking studie. De focus in het onderzoek lag op België, maar in deze presentatie worden ook Vlaamse cijfers vermeld. Vias Institute werkte op basis van de piramide van de verkeersveiligheidsindicatoren die de verschillende dimensies van het verkeersveiligheidsprobleem structureert (zie presentatie).

België presteert minder goed dan het Europese gemiddelde, en slecht in vergelijking met de buurlanden. Vlaanderen doet het iets beter en bevindt zich net onder het gemiddelde. De laatste vijf jaar zijn België en Vlaanderen met een inhaalbeweging bezig, maar er zijn nog veel inspanningen nodig om het niveau van de beter presterende landen te bereiken. België scoort opvallend minder goed voor fietsers, professionele bestuurders, op autosnelwegen en tijdens weekendnachten. In Vlaanderen is dit slechte resultaat nog meer uitgesproken voor fietsers en op autosnelwegen.

Bepaald risicogedrag komt vaker voor zoals rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen en fietsen zonder fietshelm. Voor gordeldracht is België bij de beter presterende landen. De Belgische weginfrastructuur kent een hoge dichtheid, de kwaliteit wordt als matig gepercipieerd en het niveau van de investeringen ligt laag.

Belgische verkeer kent een hoge congestie, maar heeft wel een modern wagenpark.

## Vragen vanuit het forum:

- De max. snelheidslimieten liggen in buitenland vaak hoger, maar in de buurt van grote steden ligt de limiet vaak lager. Wordt deze vergelijking ook gemaakt?
  - ➔ Annelies: Er zijn weinig internationaal vergelijkbare gegevens.
- Wim Billet: De ruimtelijke ordening is een van de hoofdredenen.
  - ➔ Vias: We kunnen in Vlaanderen moeilijk meten hoe het met de ruimtelijke ordening is gesteld en daarom kan je moeilijk vergelijken met andere Europese landen.
  - ➔ Voorzitter: Misschien zijn er cijfers bij de Vlaamse Bouwmeester. In de provincie Antwerpen is er de Fietsbarometer. Verder bestaat er ook een Europees project Bits (Bicycle Intelligent transport System).
  - ➔ Vias: Voor een benchmark moet je voldoende vergelijkbare voorbeelden in het buitenland vinden.
- Sofie Lodewyckx: Drugs in het verkeer is een grote blinde vlek. We zien het totaalplaatje niet. De speekseltesten zijn al jaren een probleem. Enkel bij ongevallen worden deze automatisch afgenomen. In andere gevallen is het op basis van uiterlijke kenmerken. De instroom van problematische druggebruikers wordt groter in Leuven. Dat tekent zich vermoedelijk in het verkeer af. De wetgeving moet worden aangepast. Voorbeeld: onder invloed van Ketamine rijden is niet strafbaar volgens de huidige verkeerswetgeving. De verkeerswetgeving moet ook worden aangepast. Momenteel kan dit wel opgevangen worden onder 'rijden onder invloed van geneesmiddelen'. Er zou druk moeten uitgevoerd worden om de wetgeving aan te passen.
- Voorzitter: Voorstel om namens het VFV een communicatie uit te sturen om te pleiten voor nultolerantie en alcoholslot. Mensen hebben veel oog voor eigen veiligheid (gordeldracht, veiliger wagens voor de inzittenden), maar veel minder voor effecten van eigen rijgedrag (alcohol, drugs en overdreven snelheid) op anderen.
  - ➔ Mensen rekenen nu met die 0,5 promille. Nultolerantie zou veel duidelijker zijn.
  - ➔ Eddy Klynen: Er is een lage pakkans voor alcohol. Enkel voor snelheid ligt de pakkans hoog omdat dit geautomatiseerd gebeurt.
  - ➔ Voorzitter: Veel sociale controle zorgt voor minder noodzaak aan politiecontroles. Technische middelen zoals niet kunnen starten zijn functioneler. Helaas lijkt de Belg ze nodig te hebben.
  - ➔ Sofie Lodewyckx: Een alcoholslot zou ideaal zijn, maar kent een hoge kostprijs: 1500 euro. 3500 euro met hele omkaderingsprogramma.
  - ➔ Voorzitter: dat klopt, maar zodra een alcoholslot, net als automatische remsystemen en snelheidsbegrenzers standaard opgelegd worden door de EU zakt de prijs sterk door volume en omzet. Bovendien kosten deze technologische veiligheidssystemen minder dan een stel dure velgen. Bij een correcte kosten/(maatschappelijke)baten (minder doden en zwaargewonden) analyse, zijn de kosten zelfs verwaarloosbaar.
  - ➔ Focus op nultolerantie en alcoholslot?
- Joke Castelein: Sensibilisering mis ik hier in het verhaal. De focus mag niet alleen aan de andere kant liggen.
- Sofie Lodewyckx: Het drinken loskoppelen van rijden is een voordeel van nultolerantie.

- Voorzitter: Hoe lang zeggen we dat al niet? Enkel preventief werken werkt niet.
  - ➔ Eddy: De politie moet mee zijn in dit verhaal. Bij nultolerantie moet de politie ook bestuurders die beetje gedronken hebben aan de kant zetten en dan hebben ze minder tijd voor bestuurders die veel te veel gedronken hebben.
  - ➔ Centrex: Het voorstel voor nultolerantie is OK voor politie. Ze zijn hier voorstander van.
  - ➔ Herman Wilemse: We accepteren dat we rijden als we weinig drinken. Nu wordt het door de overheid getolereerd. We moeten mekaar van beide kanten versterken: een signaal geven dat het niet kan en dat we het niet dulden. Boetes hebben hun effect. We moeten de mentaliteit van 'een beetje mag' veranderen.
  - ➔ Er heerst ook een mentaliteit van 'de politie bestraft'. We moeten dit ombuigen naar 'de politie beschermt'.
  - ➔ Voorzitter: Zichzelf (en hun naasten) beschermen doen bestuurders (gordeldracht, veilige wagens), maar anderen beschermen niet.
  - ➔ Sofie Lodewyckx: Misschien kunnen we via campagnes de perceptie over alcoholcontroles veranderen? Het probleem is van alle leeftijden.
  - ➔ Centrex: De hele technologie (drugs) moet meevolgen. De keten moet kunnen volgen. Producten moeten in de verkeerswet komen. Bij een volgende gunning van de toestellen moeten we op nieuwe producten kunnen testen. Met de toestellen van vandaag kan ketamine niet opgespoord worden.
  - ➔ Voorzitter: Voor de communicatie die we willen uitsturen leggen we de focus nu best op alcohol. Drugs laten we op een andere keer aan bod komen.
  - ➔ Centrex: Op Europees vlak presteren we inzake drugs nog niet zo slecht blijkbaar. We zien een positieve evolutie in het aantal vaststellingen.
- In Vlaanderen leggen we nog altijd te veel prioriteit op de doorstroming van voertuigen i.p.v. de zachte weggebruikers.
  - ➔ AWV: Er zijn meer en meer conflictvrije kruispunten. Maar de effecten zijn nog onvoldoende zichtbaar.
  - ➔ Joris De Vadder: We zullen nooit naar allemaal conflictvrije kruispunten gaan omwille van onze ruimtelijke ordening.
  - ➔ Herman Willemse: Dit mag ons niet beletten om dit principe zoveel mogelijk toe te passen.

**De VSV werkt in de week van 24 juni 2019 persbericht uit waarin Cathy Berx als voorzitter het Vlaams Forum Verkeersveiligheid pleit voor nultolerantie inzake alcohol achter het stuur.**

### 3. Brainstorm Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2020

Het Vlaams Congres Verkeersveiligheid zal plaatsvinden op 10 maart 2020 in de Warande in Turnhout. Het wordt een visiecongres over de doelstellingen 2030-2050.

0 verkeersdoden in 2050... is 2020 een kantelmoment? Kunnen we de doelstelling met de huidige maatregelen halen? Welke evoluties vormen bedreigingen? Welke kansen zien we? Welke bijkomende maatregelen moeten we nemen om de doelstelling tijdig te behalen? En hoe kunnen we hier met het congres over reflecteren?

#### Strategisch kader verkeersveiligheid 2020-2030

Werner De Dobbeleer (VSV) schetst de doelstellingen van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan (VVP), geeft een stand van zaken van de realisaties en licht het strategisch kader van de EU toe.

##### Doelstellingen VVP

De overkoepelende doelstelling van het VVP is het aantal verkeersdoden verminderen om in 2050 zero "0" verkeersdoden te hebben. Concreet streven we naar -70% verkeersdoden, -71% zwaargewonden, -50% lichtgewonden en -50% letselongevallen in 2030 t.o.v. 2010. Verder zijn er voor specifieke doelgroepen doelstellingen geformuleerd: -71% doden en zwaargewonden bij de kwetsbare weggebruikers en -68% doden en zwaargewonden bij jonge autobestuurders in 2030 t.o.v. 2010.

##### Waar staan we momenteel?

De cijfers van 2018 tonen een te lichte daling aan van het aantal doden. We hebben dus nog een hele weg te gaan. Voor de doelstelling inzake zwaargewonden staan we er nog slechter voor. Bij de lichtgewonden kennen we een mooie afname. Maar in 2018 was er toch lichte stijging. Ook voor de letselongevallen was er in 2018 een lichte stijging. Wat de kwetsbare weggebruikers betreft, zijn we helemaal niet goed op weg. Voor de doelgroep jonge autobestuurders zijn we wel goed op weg. De doelstelling van 2020 werd voor deze doelgroep al gehaald.

##### Strategisch kader Europese Unie

Europese Commissie stelt met haar derde mobiliteitspakket dat veiligheid voor alles dient te gaan. Er staan duidelijke doelstellingen in zoals 0 verkeersdoden en 0 zwaargewonden tegen 2050 en -50% verkeersdoden en -50% zwaargewonden in 2030 t.o.v. 2020. Deze doelstellingen worden verder uitgewerkt met de lidstaten. Het actieplan gaat iets meer in detail. Er staat een indicatieve lijst van aanvullende acties in. Deze werd 19 juni 2019 door de Europese Commissie geconcretiseerd in het werkdocument "Next steps towards vision zero".

##### Aanbeveling ETSC

Het PIN Report van 2019 stelt voor om te "Starten met de voorbereiding van verkeersveiligheidsplannen voor de periode na 2020, inclusief: nationale doelstellingen inzake vermindering van het aantal zwaargewonden volgens MAIS3+, nationale doelstellingen inzake vermindering van het aantal verkeersdoden en kwantitatieve subdoelstellingen gebaseerd op gedragsindicatoren."

##### Waar staan we nu in Vlaanderen?

Strategisch kader EU: Wat neemt Vlaanderen op? 0 verkeersdoden tegen 2050. Waar is nog werk aan de winkel? 0 zwaargewonden tegen 2050 en -50% verkeersdoden en -50% zwaargewonden (MAIS3+) in 2030 t.o.v. 2020. Ook zijn er in Vlaanderen nog geen prestatie-indicatoren per thema (KPI's).

Wat de aanbevelingen van ETSC betreft is men in Vlaanderen nog niet gestart met de voorbereiding van het verkeersveiligheidsplan voor periode na 2020 en zijn er geen kwantitatieve subdoelstellingen op basis van gedragsindicatoren. De doelstelling inzake vermindering zwaargewonden volgens MAIS3+ wordt nog niet opgenomen. De doelstelling inzake de vermindering van het aantal verkeersdoden neemt Vlaanderen wel op.

#### Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: Het is duidelijk dat we de doelstellingen niet zullen halen. Het thema van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid gaat er over dat we met z'n allen die doelstellingen afgesproken hebben, we ze niet zullen halen en de vraag welke bijkomende maatregelen er nodig zijn om de doelstellingen alsnog te bereiken?
- Voorzitter: Akkoord, maar ik zal blijven herhalen dat de doelstelling ZERO, nul doden en zwaargewonden moet zijn en is. Je kan de vergelijking met de industrie maken. Daar pleiten voor, zelfs maximum x aantal arbeidsdoden is 'not done'.
- Eddy Klynen: Zelfs de officiële doelstellingen halen we niet. We moeten zeggen dat we ambitieuzer moeten zijn. We moeten ook keuzes maken. Waar gaan we niet nog meer voor doen? Bv. handhaving snelheid. Dat zit al goed. We moeten dat niet afschaffen, maar minder focus op leggen.
- Sofie Lodewyckx: Gordeldracht zit ook goed.
- Voorzitter: We moeten de focus verleggen op punten waar we persistent heel slecht op scoren.
- Voorzitter: Is iedereen overtuigd dat dit een goed thema is voor het VCV?
  - ➔ Iedereen vindt het een goed thema.

Graag ontvangen we van alle leden van het VFV input over het thema van het VCV via volgende vragenlijst:

[https://docs.google.com/forms/d/1VApwQ8MDkQwEEF1f5cUz0Foi92tOxh65jhevJ4a\\_vJg/viewform?edit\\_requested=true](https://docs.google.com/forms/d/1VApwQ8MDkQwEEF1f5cUz0Foi92tOxh65jhevJ4a_vJg/viewform?edit_requested=true)

## 4. Rol van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Ine Herten (VSV) schetst de werking van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid.

### Missie

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VFV) werd in 2000 opgericht om alle relevante actoren in de verkeersveiligheid te verenigen. Bij de oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid erkende de minister het VFV als de brede basis van het huis. Het VFV heeft één grote missie en dat is de verkeersveiligheid in Vlaanderen verbeteren. Daarmee onderschrijft ze de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan om naar 0 verkeersdoden in 2050 te streven.

## Visie

Het VFV concretiseert haar missie op twee manieren. Ten eerste vervult het VFV een overlegfunctie. In die zin is het een uniek forum waar overheid, onderzoekswereld en belangengroepen elkaar ontmoeten, ideeën kunnen uitwisselen en samen streven naar een verkeersveiliger Vlaanderen.

Naast deze horizontale taak heeft het VFV ook een verticale, beleidsadviserende opdracht. Het VFV functioneert in nauw overleg met de Vlaamse overheid en onderschrijft de doelstellingen van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Het VFV stelt zich tot doel om het draagvlak voor beleidsmaatregelen te toetsen en haar bevindingen over te maken aan de Vlaamse overheid.

## Samenstelling en organisatie

De samenstelling van het VFV telt vandaag een 70-tal leden uit de sector verkeersveiligheid waarvan er telkens een 30-tal aanwezig zijn op de vergaderingen. De bijeenkomsten (4 per jaar - Brussel) worden in uitstekende banen geleid door de voorzitter, Cathy Berx, gouverneur van Provincie Antwerpen. Bij diens afwezigheid neemt de ondervoorzitter, Eddy Klynen, coördinator van de VSV deze rol over. De agendapunten hebben betrekking op de 4 E's en deze worden door de VSV of door de leden aangebracht en afgetoetst met de voorzitter. De VSV staat in voor de praktische organisatie.

## Realisaties

In de loop der jaren heeft het VFV al verschillende beleidsadviezen opgemaakt: 'Lichte gemotoriseerde tweewielers (2015)', 'Fietshelmdracht (2015)', 'Verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) in het secundair onderwijs (2016)' en 'Speed pedelecs (2017)'. Daarnaast werd het Charter Werftransport uit de schoot van het VFV ontwikkeld. Tenslotte geven we een elk jaar een forum aan de winnaar van de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs zodat het project bekend wordt.

## Uitdagingen

Het VFV kampt met enkele uitdagingen. Zo is de rol van het VFV ten opzichte van het Vlaams Huis niet duidelijk bepaald. De overheid erkent niet steeds de positie en de rol van het VFV. Vanuit haar positie als 'parlement' van het VHV zouden haar aanbevelingen vlotter moeten doorstromen naar het beleid. Ook zou het VFV meer als adviesorgaan kunnen worden ingeschakeld.

## Ambities

Het VFV wil graag haar positie versterken en haar rol als overleg- en adviesorgaan optimaal benutten teneinde de verkeersveiligheid verder te verbeteren. De ambitie is om aanbevelingen te blijven doen die dan resulteren in concrete maatregelen die door de Vlaamse Regering genomen worden en/of worden meegenomen in federale beleidsmaatregelen. Daarnaast stellen we voor om nog meer in te zetten op projecten die voortvloeien uit aanbevelingen.

## Discussie

- Welke werkmiddelen heeft de VSV voor het VFV?
  - ➔ Eddy Klynen: De VSV krijgt geen financiële middelen voor VFV, maar zou dat wel willen overwegen bij interessante projecten die uit de schoot van het VFV ontstaan. Dit hangt samen met het vorige punt: bijdrage aan de realisatie van de doestellingen.
  - ➔ Vias: Stijn Daniels waarschuwt ervoor om middelen via het VFV toe te wijzen. Zo organiseer je belangenconflicten.
  - ➔ Voorzitter: Ook bij andere organisaties kunnen projecten verder uitgewerkt worden. Dit moet niet altijd bij de VSV liggen.
- De verhouding met het Vlaams Huis is niet altijd even duidelijk. Er zijn verschillende werkgroepen, ook soms aanbevelingen. Er is weinig doorstroming van info van werkgroepen in de twee richtingen. De stuurgroep van het Vlaams Huis is al een hele tijd niet meer samengekomen.
- Vias: De kracht van het VFV ligt in de netwerking en de kennisuitwisseling. Er is een nieuwe verhouding nodig met het Vlaams Huis. Meer impact op het beleid zou wel goed zijn.
- Voorzitter: Door kracht van argumenten kunnen we meer wegen. Worden aanbevelingen soms geactualiseerd?
  - ➔ Eddy Klynen: Dat is mogelijk.
- Voorzitter: Nagaan of er iets met de aanbevelingen gebeurt, is wel belangrijk.
  - ➔ Eddy Klynen: Het advies van bijvoorbeeld helmdracht en speed pedelec is wel gevolgd.
- Hoe zit het met doorstroming naar het federale niveau?
  - ➔ Voorzitter: Dit kan ook op het overleg van alle gouverneurs.
  - ➔ Eddy Klynen: Alle actoren die betrokken zijn in Vlaanderen, ook die federaal actief zijn (bv. Centrex, Vias Institute, ...) worden uitgenodigd.
- Sofie Lodewyckx: Het is niet altijd duidelijk welke personen er rond de tafel zitten.
  - ➔ De VSV zal in het verslag naast de namen ook de naam van de organisatie opnemen en zal vanaf volgende vergadering naamkaartjes voor de leden voorzien.
- Idee: We zouden jaarlijks één bijeenkomst van het forum interactiever kunnen organiseren. Nu reageert niet iedereen. Zo kunnen we discussiëren over thema's.
  - ➔ Kan interessant zijn, maar daar moet je dan meer tijd dan 2u voorzien.
- Voorzitter: Whats' in it voor jullie? Waarom zijn jullie lid van het VFV? Om te inspireren, netwerken, ...?
  - ➔ Hierop volgt een rondje, waarbij elk lid zich voorstelt en aangeeft wat de meerwaarde is lid van het VFV te zijn. Samengevat waarderen de leden het VFV voor kennis- en informatie-uitwisseling, netwerking, de praktische insteek van politie en parket en de mogelijkheid om via adviezen op het beleid te wegen.
- Centrex: Het VFV is ook interessant om vinger aan de pols houden bv. technologische ontwikkelingen.
  - ➔ Eddy Klynen: In Oost-Europa is er een automatische controle van de gordeldracht en het GSM-gebruik achter het stuur mogelijk.



- Centrex: Er zijn nog zoveel dingen die over de jaren moeten gebeuren. Er zijn een aantal absurditeiten. Bv. Geen richtingaanwijzers gebruiken naar links betekent nu een overtreding 1<sup>ste</sup> graad, naar rechts: overtreding 2<sup>de</sup> graad.
- Voorzitter: Kunnen deze absurditeiten volgend VFV toegelicht worden? Worden jullie geadviseerd bij de totstandkoming van de wetgeving?
- Centrex: Neen. Sommige zaken vragen maar een kleine aanpassing.
- Voorzitter: Netwerking, beleidsadvies en kennisuitwisseling zijn de elementen die belangrijk zijn voor de leden van het forum. Wat wij hier op het VFV zeggen lijkt wel een andere wereld dan de wereld die we in de resultaten op het terrein (onderzoek) zien. We denken en spreken als 'Noren' (het best presterende land van de Europese Economische Ruimte op het vlak van verkeersveiligheid), maar in de buitenwereld gedragen, in het bijzonder automobilisten zich als Belgen (de slechtste of bij de slechtst presterenden). We moeten die kloof dichten en de werkelijkheid laten aansluiten bij het wensbeeld. Hopelijk zien we binnen enkele jaren resultaten die iets anders aantonen.

## 5. Varia

### Campagnekalender 2019

Zie presentatie.

### Resultaten Campagnes

#### Volgafstand

Na de vorige campagne beseften meer autobestuurders dat ze onvoldoende afstand hielden, maar dit zagen we niet vertaalt in een echte gedragsaanpassing. Vlak voor de campagne van 2019 bleek wel dat 83% van de autobestuurders bereid was om 2 seconden volgafstand te respecteren en dat het principe van 'Last Night' goed gekend is. Met de campagne van 2019 werd verder ingezet op het trucje. Met succes, want de kennis is gestegen, het gebruik van het trucje is gestegen en houdt men meer afstand wanneer men het trucje toepast. Mensen zijn echter niet bereid om de regel consequent toe te passen.

#### Motorrijders

Met deze campagne werd het trucje "kijken kijken" geïntroduceerd bij de autobestuurders. Voor motorrijders was de boodschap: "Voorzie het onvoorziene met een preventieve rijstijl".

Na de campagne beweren 81% regelmatig of altijd twee keer te kijken of er geen motorrijder aankomt. Ook zijn nu meer Vlamingen ervan overtuigd dat twee keer kijken een aanrijding kan voorkomen. Autobestuurders zijn meer bereid om extra uit te kijken voor motorrijders en velen beweren de tip te hebben toegepast.

## Geplande campagnes

### Drugs

In juni werd de campagne “Don’t do drugs & drive” gelanceerd. Dit thema hebben we op vraag van de politie op de agenda gezet. Het probleem situeert zich vooral bij mannen van 25-35 jaar die vaak naar party’s en festivals gaan en die dan vaker onder invloed achter het stuur stappen. Drugs gebruiken is een actie die op voorhand voorbereid wordt. De boodschap is dan ook: Gebruik geen drugs, maar als je je dan toch voorbereidt, zorg dan ook dat je je transport voorbereidt. De campagne richt zich op jonge feestgangers. DJ’s en festivals doen zelf een oproep en gebruiken een symbool in hun communicatie.

### Zomer-BOB

In dezelfde periode startte BOB met haar zomercampagne.

### Automodus

Deze campagne over afleiding start in augustus. De boodschap luidt “Wees zo smart als je phone en ga in automodus”. Nieuw en uniek is dat er een samenwerking met alle telecomproviders is. Er komen baanaffiches in de huisstijl van de telecomproviders.

### Snelheid

In oktober is het dan de beurt aan het thema snelheid. De campagne van 2018 werkte in op het bewustzijn, maar had geen impact op het gedrag. Om dat te veranderen, zal de campagne uitgebreid worden met handhaving (flitsmarathon en positieve controles om bestuurders die zich aan de snelheid houden, te belonen) en lokale communicatie. We willen weerleggen dat snelheid sociaal aanvaard is door het goede voorbeeld te tonen en door appreciatie van de buurt.

Er zal ook een positief woord voor iemand die zich gewoon aan de snelheid houdt, geïntroduceerd worden: “Control Cruiser”.

### Campagnekalender 2020

Zie presentatie.

## Belonen voor een veilig verkeersgedrag

De VSV werkte een nota uit op vraag van minister Weyts. Het voorstel is om een beloningsprogramma voor jonge beginnende autobestuurders (18-25 jaar) uit te werken. Het gaat over een monitoringtool die defensief rijgedrag beloont. Dit programma is dan een vervolg op het programma voor het behalen van het rijbewijs. Het gedrag dat gemonitord wordt is: het naleven van snelheidslimieten, defensieve rijstijl, rijden tijdens risicovolle momenten en geen smartphone gebruiken tijdens rit. In deze app zullen bestuurders punten kunnen sparen en verzilveren.

➔ Voorzitter: Het gebruik van alcohol wordt niet gemonitord?

→ Werner De Dobbeleer: Daar heb je een meting voor nodig en dat kan niet met een app.

### **Workshop speed pedelec**

Voor de doelgroep bedrijven biedt de VSV workshops “Slim op de speed pedelec” aan. Het is een sensibilisering waarbij veilig en verantwoord gebruik van de speed pedelec als doel vooropgesteld wordt. De workshop duurt 2 uren en focust op risicoperceptie, preventief rijden en veilig stoppen. Meer info: <https://www.safe2work.be/slim-op-speedpedelec/>.

### **Dag van de Mobiliteitsprofessional**

Op 15 oktober 2019 vindt de Dag van de Mobiliteitsprofessional in Halle plaats. In de voormiddag is er een plenair programma waarbij stad Halle o.a. haar visie op wegenwerken en haar nieuwe fietsbeleidsplan en deelt. Na het plenair programma zijn er wandelingen en fietstochten. Deelname is gratis voor al wie een opleiding bij de Mobiliteitsacademie volgde. Meer info: <https://www.dagvandemobiliteitsprofessional.be/>.

### **Terugkoppeling voorstel Vlaamse Verkeersveilige Gemeente**

De voorzitter heeft dit voorstel besproken met alle gouverneurs en geeft mee dat we, indien we dit op Vlaams niveau uitrollen, erover moeten waken dat het geen light versie wordt. De kwaliteit moet voorop staan. Dit voorstel zal afgetoetst worden met de volgende minister. Hij/zij zal dan kunnen beslissen over de uitbreiding en de middelen die hiervoor moeten vrijgemaakt worden.

### **Promofilm Fietshelm Fractie van een Seconde**

Fractie van een seconde heeft een nieuw filmpje waarmee ze hun vierde verkeerscampagne over het belang van de fietshelm bij kinderen begin september wensen af te trappen. De voorzitter vraagt om, eens het filmpje finaal is, het mee te verspreiden.

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- Vrijdag 27 september 2019 (10.00 uur)
- Vrijdag 13 december 2019 (10.00 uur)

Locatie : ELLIPSGEBOUW, Koning Albert II-laan 35 te 1030 Brussel