

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

5 APRIL 2019

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Bert Van Hemelen, Carmen Van Look, Eddy Klynen, Ellen De Pauw, Eric Troniseck, Hans Bonnarens, Hilde Bruynseels, Ine Herten, Johan Chiers, Joke Castelein, Joris De Vadder, Judith Schrijvers, Katrijn De Meyer, Kirsten De Mulder, Marjolein de Jong, Marleen Van der Velden, Miguel Vertriest, Pieter Van Bastelaere, Stijn Vancuyck, Tom Dhollander, Werner De Dobbeleer, Wies Callens, Wouter Van den Berghe

**Verontschuldigd:** An Volckaert, Erik Caelen, Herman Willemse, Ignace Van Overbeke, Patrick Westelinck, Peter Wiels, Rudi Wagelmans, Sophie Lodewyckx, Tom Brijs, Vanessa Albrecht.

## AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**  
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. Voorstelling en visie nieuwe voorzitter**  
Cathy Berx
- 3. Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2019 – Stad Hoogstraten: Schoolstraten**  
Judith Schrijvers (Stad Hoogstraten)
- 4. Rijopleiding: veranderingen**  
Hilde Bruynseels (VSV)
- 5. Coaching Verkeersveiligheid Gemeenten**  
Cathy Berx  
Marjolein de Jong (TRIDÉÉ)  
Kirsten De Mulder (VSV)
- 6. Varia**
  - **Geplande campagnes**
  - **Vergaderingen 2019:**
    - Vrijdag 21 juni 2019 (10.00 uur – 12.00 uur)
    - 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. Voorstelling en visie nieuwe voorzitter

Cathy Berx, gouverneur van provincie Antwerpen is de nieuwe voorzitter. Ze noemt zichzelf een extremist in verkeersveiligheid. Ze wil streven naar ZERO verkeersdoden op onze wegen. Cathy koppelt dit graag aan ZERO-emissie.

Aandacht voor alle E's in de aanpak van verkeersveiligheid is belangrijk.

Aandacht voor voertuig gedreven **engineering**. Technologische maatregelen zoals bv. alcoholslot zijn interessant en zijn dé toekomst.

Cathy woont in het hartje van stad Antwerpen en doet alles te voet en met de fiets en maakt weinig gebruik van haar chauffeur. Dat maakt haar zeer bewust van de risico's in het verkeer. Er zijn nog veel kruispunten met veel conflicten. Die zouden moeten opgelost worden.

Op vlak van **regulation** vindt ze zero tolerance een evidentie. Drugs zijn een minstens even groot zo niet een groter probleem dan alcohol. Ze vernam dat sommige jongeren zouden drinken om hun drugsgebruik te camoufleren bij controles. Ze is daarom blij dat de speekselanalyse van start gaat. Als we massaal zouden controleren, zou een nog veel groter aantal mensen tegen de lamp lopen.

Zone 30 meer uitbreiden is een zeer terechte maatregel.

De Dag van de Motorrijder was een mooi voorbeeld van **education**. De voorzitter pleit voor voldoende aandacht voor de zwakkere weggebruikers en motorrijders in de rijopleiding.

Op het gebied van **enforcement** zijn zeer intensieve en doorgedreven controles door de politie noodzakelijk alsook de automatische inning.

Eddy Klynen vult aan door te zeggen dat we met Cathy Berx een waardige opvolger hebben van Lodewijk De Witte. Als we kijken naar het engagement voor verkeersveiligheid, weten we dat we een goede keuze gemaakt hebben.

### 3. Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2019 – Stad Hoogstraten: Schoolstraten

Judith Schrijvers (Stad Hoogstraten) stelt het project School-straten voor waarmee ze de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2019 in de wacht sleepte.

Met het project School-straten gaat de stad Hoogstraten voor twee doelstellingen:

1. Meer en betere bewegingsvrijheid voor kinderen in de schoolomgeving
2. Minder CO2-uitstoot en fijn stof door schoolverkeer

#### **Methodiek en aanpak**

De methodiek en aanpak is toepasbaar voor iedereen die in een schoolomgeving aan de slag wil gaan en de gebruiker wil meenemen en centraal wil stellen.

In elke school worden dezelfde 4 stappen doorlopen. Het tempo kan per school wel verschillen.

1. Kind centraal stellen

Verschillende methodieken werden toegepast waarbij het kind centraal werd gesteld. Zo werden kinderen geïnterviewd, gefilmd en konden kinderen zelf hun wandel- of fietsroute naar school filmen met een Gopro camera. Het resultaat van deze stap is dat kinderen goed kunnen benoemen wat de problemen in hun schoolomgeving zijn. De auto neemt veel plaats in en er is dus te weinig plaats om te fietsen en te stappen. De fietsinfrastructuur is vaak niet aangepast. Het gedrag van autobestuurders laat te wensen over (snelheid en te vaak de auto nemen als vervoermiddel). Deze resultaten zijn een goede basis om mee te nemen in de gesprekken met de volwassenen om hun ogen te openen.

2. Samen uitdagingen formuleren en oplossingen zoeken

In deze fase gaan ze naar de volwassenen en formuleren ze samen uitdagingen. Hier worden zoveel mogelijk mensen bij betrokken. Wat zijn de uitdagingen? Om dit te weten te komen worden interviews en enquêtes afgenomen en gaan ze ter plaatse gaan kijken. Aanvullend gebeuren er ook tellingen en metingen. Zo wordt een goed beeld over de uitdagingen aan de schoolomgeving gevormd. Met deze manier van werken komen de ideeën van onderuit. Samen gaan ze op zoek naar creatieve oplossingen. De bedoeling is om het simpel te houden. Een aantal ideeën worden vervolgens in een expertenoverleg besproken en beoordeeld op impact, haalbaarheid e.d. om ze dan nadien te gaan testen in de schoolomgevingen. Zo zijn de maatregelen gedragen en is er eigenaarschap.

### 3. Testen en evalueren

Het voordeel van deze fase is de boodschap “het is maar een testfase, het is nog niet definitief”. Het gaat over tijdelijke maatregelen, die gedurende 1 à 2 maanden worden uitgetest. De politie wordt ook betrokken voor het sluitstuk van de handhaving. Al snel zijn de effecten van de testmaatregelen merkbaar. Iedereen mag vervolgens mee evalueren aan de hand van tevredenheidsmeters, enquêtes. Wat is nu het positieve effect voor grote groep fietsers en stappers? Dat is de belangrijkste vraag. Uit de evaluatie van een schoolomgeving blijkt dat meer dan 80% tevreden is met de impact van de testmaatregelen.

### 4. Testopstelling geslaagd? Houden zo!

In deze fase vindt de omvorming van testsituatie naar vaste situatie plaats. Een aantal tijdelijke maatregelen worden omgevormd naar vaste maatregelen. Soms zijn er lange termijn oplossingen zoals een heraanleg. Maar er zijn zeker ook quick wins.

## Conclusie

De belangrijkste elementen in het succes van dit project zijn de betrokkenheid van iedereen en de communicatie op maat van de doelgroep. Er zijn twee basisscholen aan de beurt geweest en er zijn er nog 6 te gaan. Het winnen van de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs heeft de stad Hoogstraten een duwtje in de rug gegeven.

## Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Hoe lang heeft het geduurd? En wat is de timing voor de andere scholen?
- Judith: We rekenen op 1 jaar per school. Je kan pas verder als het draagvlak er is en dat heeft zijn tijd nodig en bepaalt de snelheid waarmee je stappen kan zetten. De snelheid wordt ook mee bepaald door externe partners bv. De Lijn.
- Voorzitter: Hoe hebben jullie de scholen gekozen?
- Judith: Aanvankelijk kozen we de scholen die het meeste interesse toonden. Nu kiezen we voor scholen waar de situatie het meest urgent is.
- Vaak worden paaltjes geplaatst als oplossing om de zachte weggebruiker te beschermen zoals bv. bij het recente ongeval in Koekelberg. Wat is jullie ervaring met paaltjes?
- Judith: Paaltjes zijn voor ons een tussenoplossing in afwachting van een definitieve omvorming. Nu zijn ze nodig voor de afscheiding. De ouders vroegen hier ook om.
- Het verkeerskundige aspect wordt snel overstegen. Een schoolstraat is ook interessant voor de luchtkwaliteit en de leefbaarheid van de omgeving. Wat dit voor de omgeving kan betekenen mag ook op de agenda gezet worden.
- Voorzitter: Er zit inderdaad nog meer winst in.

- Judith: Met de insteek vanuit het verkeerstechnische gaan we met de scholen in debat. Vanuit leefbare ruimte is het moeilijker om ingang te vinden bij scholen. Het gesprek over bv. gedeeld ruimtegebruik wordt dan vaak nadien wel mogelijk. Mensen zijn bezorgd om luchtkwaliteit, maar als dat de enige reden is, is het moeilijk om hun gedrag aan te passen. Het wordt dus zeker meegenomen. Maar op korte termijn moeten we als lokaal bestuur onze verantwoordelijkheid nemen om gevaarlijke verkeerssituaties weg te werken. En aanvullend worden ook maatregelen voor leefbaarheid genomen.
- Wat bij slecht weer?
  - Judith: Er is een klein groepje stevige klagers. Maar het overgrote deel, neemt dan de paraplu en stapt dat stukje verder naar school.
  - Voorzitter: Het aantal keer dat je in de regen moet stappen of fietsen, valt eigenlijk best mee.
- Voorzitter: Van waar de jongeren komen, zal dit mee bepalen. Kinderen uit de lagere school moeten zich vaak minder ver verplaatsen dan leerlingen uit het secundair. Er is dus aandacht nodig voor woon-schoolroutes en het beveiligen van gevaarlijke punten op de route.

## 4. Rijopleiding: veranderingen

Hilde Bruynseels (VSV) geeft een overzicht van de veranderingen op het gebied van de rijopleiding.

De zesde staatshervorming (2011, in voege in 2014) was de start van de rijopleiding voor Vlaanderen. Een conceptnota met 8 stappen, principes lag aan de basis. De werkgroep rijopleiding brengt verschillende belangengroepen samen en zij werkten deze nota uit:

1. Faseren
2. Verlenging van de rijopleiding
3. Aangepast examineren
4. Ondersteuning van de begeleider
3. Professionele inbreng en begeleid rijden versterken elkaar
4. Logboek als ondersteuning van het leerproces
5. Bewaken kostprijs
6. Bestaande goede elementen valoriseren

### Sleutelmomenten

1<sup>ste</sup> wettelijke aanpassing was de aanpassing van de examens in 2017.

Het theorie-examen wordt voortaan een strengere beoordeling. Nu zitten er opnieuw lichtere en zwaardere overtredingen in. Dit laat toe om fouten tegen snelheid strenger te beoordelen.

Ook het praktijkexamen werd aangepast. Zo werden de manoeuvres terug uitgebreid bv. met keren in de straat en parallel parkeren tussen 2 voertuigen in de straat. Ook het zelfstandig rijden werd ingevoerd waarbij de examiner instructies geeft over de bestemming en de kandidaat-chauffeur zelf de weg moet zoeken (GPS of zelf). En tenslotte werd een gevaarherkenningstest toegevoegd: Heb ik alle gevaren die er zijn opgemerkt?

Het **vormingsmoment** en de oefenperiode van 9 maanden (van 3 naar 9 maanden) werden ingevoerd op 1 oktober 2017. De lengte van de oefenperiode geldt voor alle types (met of zonder rijnschool).

Voor het vormingsmoment werd gekozen om vooral bij de vaardigheden stil te staan. De kennis van de wegcode komt maar summier aan bod. We zien wel dat begeleiders beseffen dat ze de wegcode zelf nog moeten herhalen. Begeleiders kunnen als ze willen een extra opleiding over de wegcode volgen.

Er zijn 3 delen:

1. Aan de slag – het proces
2. De begeleider als coach
3. Praktische informatie

Het **terugkommoment** zit sinds 1 oktober 2018 in de wetgeving, maar geldt met terugwerkende kracht vanaf 1 oktober 2017. Dus iedereen die na 1 oktober 2017 zijn rijbewijs aanvraagt, moet een terugkommoment volgen. 6 tot 9 maanden na behalen van het rijbewijs moet je naar terugkommoment. De inhoud van het terugkommoment werd met verschillende partners uitgewerkt en bestaat uit een kennismaking, praktijkoefeningen op het terrein en een groeps gesprek. Er is een lijst met de erkende instellingen (zie presentatie voor lijst). Ondertussen zijn er 14 erkende opleidingscentra in Vlaanderen. De groepsgrootte gaat van 6 tot maximum 16 personen. Voor het praktijkgedeelte wordt de groep opgesplitst. Terugkommoment kost 102 euro. Indien men het terugkommoment niet volgt riskeert men een boete van 50 euro. Met administratieve vervolgingen kan dit oplopen tot 4000 euro.

De voorwaarden voor rijnscholen en zelfstandigen zouden in principe voor de paasvakantie moeten goedgekeurd worden.

**Rijbewijzer** is een website waarin de rijopleiding in Vlaanderen uitgelegd wordt: [www.rijbewijzer.be](http://www.rijbewijzer.be). Momenteel staat de teller op 115.000 bezoekers. Daarnaast is er ook een handboek en een app. Het gaat over een handboek voor rijlesgevers én een voor begeleiders. Er staan concrete oefeningen met achtergrondinformatie in. In 2018 had de app bijna 30.000 downloads en werden 3.000 handboeken verkocht.

**Rijbewijzer in de klas** kwam er ter vervanging van het vroegere Rijbewijs Op School. Dit is een aanbod van 10 uur les over wegcode op school. Het bestaat uit 5 presentaties van telkens 2 uur die gemaakt zijn op basis van mijnrijbewijsb.be.

Mijnrijbewijsb.be is een website om de wegcode te leren. Het is sinds half januari 2019 gestart en sindsdien zijn er al 32.000 logins. De wegcode werd opgedeeld in 5 hoofdstukken: kruispunten, snelheid, op weg, jij en je auto, stilstaan en parkeren. In elk hoofdstuk zijn er zowel theorie als oefeningen te vinden. Oefeningen kunnen meerkeuzevragen, filmpjes uit het verkeer en vragen over situaties die je ziet of een 360 graden filmpje zijn.

### Hoe je rijbewijs halen?

1. Het begint met de theorie. Je kan het zelf voorbereiden of 'Rijbewijzer in de klas' volgen of in een rijsschool theorielessen volgen.
2. Theorie-examen
3. Oefenperiode: Hiervoor moet je sowieso naar de rijsschool: ofwel stuur je begeleiders naar de rijsschool ofwel volg je zelf 20 uur praktijkles.
4. Minimum 9 maanden oefenen - Rijbewijzer: app en handboek, eventueel extra rijlessen
5. Praktijkexamen afleggen
6. Rijbewijs halen
7. Terugkommoment

### Volgende stappen

De werkgroep rijopleiding werkt aan de volgende aanbevelingen voor de nieuwe legislatuur.

Enkele **krachtlijnen** zijn:

- Traject van de ideale rijopleiding met oog voor levenslang leren, fasering en professionaliteit.
- GDE-matrix
- Kwalitatieve rijlesgevers, examinatoren en begeleiders
- Mee met de nieuwe technologieën bv. speed pedelec.

Vervolgens werden ook enkele **concrete aanbevelingen** geformuleerd:

- Evaluatie
- Kwaliteit verhogen
- Verschillende facetten harmoniseren tot één Vlaamse rijopleiding (rijgeschiktheid, leermaatregelen)
- Inzetten op nieuwe technologieën
- Aanpassingen aan het rijopleiding traject

### Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Zit "jij en de anderen" ook in de inhoud van Rijbewijzer.be?
  - Hilde: Ja, dit werd in de inhoud opgenomen.
- Het niet naleven van het bijwonen van het terugkommoment heeft geen invloed op het rijbewijs omdat het een ander bevoegdheidsniveau is.
- Wat als iemand langdurig ziek is?
  - Hilde: Met attesten krijg je uitstel.
- Wanneer krijgen we de eerste cijfers over het terugkommoment?
  - Hilde: Ten vroegste op 1 januari 2019 terugkommoment, indien voorlopig rijbewijs na 1 oktober 2017.
- Volstaat de capaciteit aan erkende rijsscholen nu?
  - Hilde: Ja, normaal gezien wel. Enkel in Oost-Vlaanderen is er momenteel geen enkel opleidingscentrum erkend. Wel op de grens in andere provincies.

- Voorzitter: Idee van modal shift “voor een afstand van 1 of 2 km gebruik je geen auto”. Zit dat mee in de inhoud?
  - Hilde: Wordt mee opgenomen. Het STOP-principe zit er in.
- Rijbewijs bromfiets? Wordt dat ook meegenomen?
  - Hilde: Eerst focus op rijbewijs B. Dit komt wel aan bod bij de verkeersklassen en de Mobibus die de VSV aanbiedt.
- Centrex: Met een rijbewijs B mag men steeds bromfietsen en speed pedelecs besturen en , indien afgeleverd sedert minstens 2 jaar, en op voorwaarde van een opleiding van 4 u gevolgd te hebben, mag men eveneens de motorfietsen van de categorie A1 besturen. Dit wordt gematerialiseerd door het aanbrengen van een code (372) op het rijbewijs. Deze opleiding is niet verplicht voor de rijbewijzen van de categorie B afgeleverd voor 1 mei 2011. In dit geval heeft men automatisch toegang tot de categorie A1.

Misschien is het eenvoudiger om een analoge procedure uit te werken?

- Politiek gaat eerder op de rem staan, omdat ze vrezen dat een overstap naar speed pedelec dan moeilijker gemaakt wordt.
- Kirsten: De VSV werkte op vraag van BASF een workshop speed pedelecs uit voor werknemers waarbij deelnemers met een eigen speed pedelec oefenen. Hiervoor werkt de VSV samen met rijlesgevers. Dit aanbod is beschikbaar voor alle bedrijven.
- De Fietsersbond pleit niet voor een afzonderlijk rijbewijs. Als je AM rijbewijs haalt, zou je je praktijk moeten kunnen doen op een speed pedelec. Nu moet dat op een bromfiets. Er zijn meer en meer speed pedelecs als leasefietsen en daardoor zijn er ook meer arbeidsongevallen. Daarom is het belangrijk om met speed pedelec te kunnen testen.
- Centrex: Vandaag kan je met een rijbewijs B automatisch op een bromfiets stappen zonder de ervaring te hebben.
- Voorzitter: Er is weinig animo voor een aparte rijopleiding, maar wel voor de kans om een degelijke opleiding te volgen en om bij testen/oefenen gebruik te kunnen maken van speed pedelecs.

## 5. Coaching Verkeersveiligheid Gemeenten

Cathy Berx, Marjolein de Jong (TRIDÉÉ) en Kirsten De Mulder (VSV) stellen het project Verkeersveilige Gemeente voor.

### Inleiding

69 gemeenten in provincie Antwerpen kregen de kans om in te stappen in het project Verkeersveilige Gemeente. Dit project is een unieke samenwerking tussen de Dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen, de Federale diensten van de Gouverneur van provincie Antwerpen, OVK en de VSV.

Het project startte in 2018 en in dat jaar kwamen er 16 gemeenten aan de beurt. Het betrof zowel grotere als kleinere, landelijke als stedelijke gemeenten. In 2019 komen er 10 gemeenten aan bod.



### Het coachingstraject

Het project start al vanaf het moment dat de gemeenten weten dat ze geselecteerd zijn. Eerst ontvangen ze telefonische begeleiding waarbij de zelfevaluatie besproken wordt. Tijdens het startmoment komen alle gemeenten samen en wordt er o.a. aan de slag gegaan met de zelfevaluaties waarbij gemeenten van elkaar kunnen leren. Nadien gaan de gemeenten aan de slag met het opstellen van een actieplan. Tijdens een coaching op locatie wordt er verder aan het actieplan gesleuteld. De finaliteit van de coaching is dat elke gemeente een actieplan klaar heeft dat dan nadien verder geconcretiseerd en uitgevoerd wordt met de hulp van OVK en de provincie Antwerpen. Tijdens een afsluitend netwerkmoment wordt het stokje geven aan OVK en provincie Antwerpen met als finaliteit SAVE-label en label Verkeersveilige Gemeente.

### Aanpak

In het bedrijfsleven worden zoveel doden en ongevallen niet geaccepteerd en zij werken met kwaliteitsmanagement. Daarom werd in de coaching ook gebruik gemaakt van dezelfde kwaliteitsmanagement-principes. Er wordt gewerkt met een beoordelingsmethodiek die bestaat uit 4 ontwikkelingsniveaus.

1. Ad hoc: pleisters plakken op wonden
2. Geïsoleerde aanpak: belangenbehartiging – bv. een persoon die verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid
3. Systematisch: brede herkenning
4. Geïntegreerd: vanzelfsprekendheid. Bv. In Nederland is er bij 50 km of meer altijd een fietspad. Daar is geen discussie over.

Bij de **zelfevaluatie** beoordelen verschillende betrokkenen van de gemeente (burgmeester, schepen, mobiliteitsambtenaar, politie) alle facetten. De gemeenten vullen dit ontzettend goed in. Per gemeente wordt dan een overzicht gemaakt van de zelfevaluatie. Sommige gemeenten zijn goed bezig en naarmate ze beter worden, worden ze vaak ook kritischer en geven zichzelf een mindere score.

De volgende stap is het opmaken van een **actieplan**. Iedereen die betrokken is, kan ideeën geven over mogelijke acties. Tijdens de coaching op locatie zitten we 3 uren samen met verschillende partners en andere gemeenten. Het is een gesprek over de verschillende onderdelen van het actieplan.

### Enkele lessen per thema

#### 1. Beleid en organisatie

Je hebt iemand nodig die de belangen van verkeersveiligheid binnen de gemeente behartigt. En dat is liefst niet één spin in het web, maar eerder een verzameling van spinnen. Je kan bv. een zeer gedreven schepen hebben, maar dat ambt is tijdelijk. Dus daarom is er onder de ambtenaren expertise nodig. Maatschappelijk draagvlak en samenwerken met bv. politie is cruciaal.

## 2. Educatie en communicatie

Er is veel aanbod, maar niet elke gemeenten gaat er mee aan de slag. Het is belangrijk om als gemeente zelf het goede voorbeeld te geven.

## 3. Infrastructuur

De wegecategorisering is een zeer belangrijk uitgangspunt voor het maken van keuzes. Bij alle gemeenten is er de wil om het goed te doen, maar er zijn gemeenten die verkeerde keuzes maken door te weinig vakkennis. Het zou fijn zijn als er vanuit de hogere overheden duidelijke handvaten komen. Nu is dat ambigu in Vlaanderen. Duidelijke receptenboeken zijn nodig. Nu staan de ingrediënten in verschillende vademecums.

## 4. Handhaving

Het blijft voor politie belangrijk om betrokken te zijn in verkeersveiligheidsbeleid. Ze zijn een belangrijke partner voor de lokale besturen.

## 5. Monitoring en evaluatie

Streef naar zero ongevallen. Met goed kookboek kunnen we aan het preventieve luik werken. Belangrijk zijn ook SPI's om op te volgen of op goede weg zijn met ongevallen. En evalueer het verkeersveiligheidsbeleid.

### **Vervolgverhaal**

Kunnen we dit project in heel Vlaanderen aanbieden?

In 2017 startte de VSV samen met OVK met een proefproject waarbij enkele gemeenten de coaching konden volgen. In 2018 werden de krachten gebundeld door dit verhaal in te beden in het project Verkeersveilige Gemeente van provincie Antwerpen. En ook in 2019 wordt dit verhaal verder gezet.

### **Concept en visie**

Uniek in dit verhaal is de samenwerking tussen de verschillende partners: provincie, VSV en OVK. Ook de gefaseerde aanpak is uniek.

### **Aanpak**

Alles start voor de gemeente met het onderteken van het SAVE-charter van OVK. Nadien volgen ze het coachingtraject van de VSV (hierboven beschreven). Dit resulteert in een actieplan voor elke gemeente. Nadien krijgen de gemeenten verdere ondersteuning van OVK voor de acties die belangrijk zijn voor het behalen van het SAVE-label en van de provincie voor de overige acties die resulteren in het behalen van een label Verkeersveilige Gemeente. Als we dit op Vlaams niveau zouden uitrollen, dan zouden we kunnen aanvullen met een bekroning van de Vlaamse Verkeersveilige Gemeente op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid.

### **Mix aan voordelen**

Een van de voordelen is dat de coaching start van een analyse en resulteert in een actieplan op maat van de gemeente. Ook de input van peers, bv. doordat ander gemeenten mee nadenken en input geven is voordelig. Tijdens het traject is er op verschillende momenten input van experts zoals het studiebureau, maar ook de experts van de provincie en OVK. Tenslotte zorgt deze aanpak voor een draagvlak voor het nemen van maatregelen.

### **Succesvoorwaarden**

Er is een sense of urgency met de stagnatie van het aantal verkeersdoden en de stijging van het dodental fietsers en auto-inzittenden in 2018. Daarnaast is er ook een klimaaturgentie cfr. Klimaatmarsen.

Samenwerking tussen verschillende overheden is een cruciale succesfactor. Naar aanleiding van het vorige traject hebben de provincie en de VSV met AWV samengezeten om relevante elementen die uit coaching naar boven kwamen, te bespreken.

### **Aanpak en timing**

In 2019 wil de VSV het voorstel kenbaar maken aan het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (vandaag) en andere provincies overtuigen om mee in het verhaal te stappen. Volgende stappen (en indien de nodige middelen) zijn dan: startoverleg met partners, overleg met provincies, provinciale infomomenten, de selectie van gemeenten per provincie, de aanstelling van studiebureau(s) en het ondertekenen van de SAVE-charters.

In 2020 volgen dan de startmomenten en de coachings.

Omdat dit een project is dat tijd nodig heeft voor begeleiding en uitvoering van acties, zal in 2022-2023 de evaluatie plaatsvinden en de uitreiking van de labels. Op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid van 2023 kan dan voor de 1<sup>ste</sup> keer de prijs van Vlaamse Verkeersveilige Gemeente uitgereikt worden.

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

- Voorzitter: Blij dat deze stap wordt gezet. Het label is geen een waarborg tegen ongevallen. Iets waar je als gemeente continu aan moet werken. Cathy Berx zal dit idee voorstellen aan de andere gouverneurs.
- Gaat dit enkel over de erkenning van de inspanning?
  - Voorzitter: Neen, de resultaten en effecten zijn belangrijk. We hebben een Scandinavische mentaliteit nodig.
  - Marjolein: Het gaat over: “Wat heeft de gemeenten gedaan om op structurele manier aan verkeersveiligheid te werken?”

- Voorzitter: We moeten altijd een combinatie maken van verkeersveiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid, klimaat, ...
- Verliezen we niet de essentie door te veel te focussen op verkeersveiligheid? Verkeersveiligheid komt wel in orde door het beter inrichten van de publieke ruimte. Het omgekeerde is niet altijd waar. Verkeersveiligheid is een belangrijke trigger om aan de slag te gaan, maar zou toch ruimer moeten bekeken worden.
  - Voorzitter: Het is zoals bij het verhaal van Hoogstraten: verkeersveiligheid is vaak een ingang en nadien volgt de rest. Alle elementen zijn wel even cruciaal en belangrijk.

## 6. Varia

### Campagne motorrijders

In Vlaanderen waren er in 2018 1.585 letselgevallen, 36 overledenen en 1.562 gewonden onder de motorrijders. Ten opzichte van 2017 betekent dit dat er een status quo is in het aantal doden ter plaatse, maar een stijging van het aantal letselgevallen (+4,3%) en het aantal gewonden (+3,4%).

De evolutie op langere termijn leert ons dat er een halvering is van het aantal doden ter plaatse en dat er een kwart minder gewonden bij motorongevallen zijn. Toch blijven motorrijders een kwetsbare groep. Hoewel ze maar 1% van alle voertuigkilometers vertegenwoordigen, zijn ze oververtegenwoordigd in het aantal letselgevallen en aantal doden ter plaatse (16,6%).

Wat maakt motorrijders zo kwetsbaar? Ze hebben geen beschermend koetswerk, ze rijden vaak aan hoge snelheid met een smal profiel waardoor ze minder opvallen. Hét type-ongeval is deze waarbij een automobilist een manoeuvre uitvoert en de motorrijder over het hoofd ziet.

Uit een bevraging van de VSV blijkt dat 1 op 3 automobilisten toegeeft dat ze recent verrast geweest zijn door motorrijders. 3 op 4 vindt dat motorrijders moeilijker worden opgemerkt. De bereidheid om zelf iets te doen om ongevallen met motorrijders te voorkomen is groot. De motorrijders beseffen dat ze minder goed gezien worden. 9 op 10 zijn ervan overtuigd dat een preventieve rijstijl helpt om sneller opgemerkt te worden en 8 op 10 is bereid om snelheid en positie aan te passen. Ondanks dat er veel bereidheid is langs beide kanten, wijzen ze toch met de vinger wel naar elkaar. 60% van de motorrijders vindt dat autobestuurders te weinig oog voor hen hebben en slechts 30% van de autobestuurders vindt dat motorrijders zelf voldoende doen om zichtbaar te zijn. Het gaat in feite over een gedeelde verantwoordelijkheid.

De campagne bestaat uit twee luiken: eentje voor automobilisten en eentje voor motorrijders.

Aan automobilisten wordt gevraagd om twee keer te kijken vooraleer ze een manoeuvre uitvoeren.

Aan motorrijders wordt gevraagd om preventief te rijden.

Er werd gekozen voor het concept “kijken kijken”, dat gebaseerd is op een uitspraak in Temptation Island.

Zoals steeds zijn er wegaffiches, radiospots en filmpjes die de campagne ondersteunen. Er is voor motorrijders SOS Peter, een motorinstructeur die uitleg geeft over hoe het wel moet.

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

- Voorzitter: Het aantal doden onder de motorrijders is erg verschillend van provincie tot provincie.
- De toevalsfactor speelt ook mee en het uitzonderlijk goede weer in de zomer van 2018.
- Voorzitter: Vandaag voldoen keukenhandschoenen, jeansbroek en trui als uitrustig aan de wetgeving.
  - Werner: Handelaars in moto-uitrusting zijn op de Dag van de Motorrijder aanwezig.
  - Centrex: Zou in de nieuwe wegcode opgelost worden.
- Wat zijn de resultaten van de technische controles tijdens de Dag van de Motorrijder? Is daar cijfermateriaal over?
  - Hilde: Neen. Dit is een terechte opmerking.
- De laatste tijd zijn er heel wat ongevallen met zachte weggebruikers. De infrastructuur van voetgangers en fietsers worden vaak niet gerespecteerd door autobestuurders. Dit is steeds meer het geval. Hier gaat veel te weinig aandacht naar, ook qua handhaving. Bv. parkeren op voetpad. Dit probleem zal alleen maar verergeren. Het is relevant om hier campagne over te voeren.
  - Fietsersbond: volledig mee akkoord. Misschien via het kanaal van Kijk Uit!
  - Tom: Misschien is het interessant om handhavingscijfers na te gaan?
  - Voorzitter: Dit wordt in de praktijk vaak met de GAS-reglementering aangepakt.
  - Centrex: Er is veel aandacht voor omdat de opbrengst rechtstreeks naar de gemeentekas gaat. Opletten dat we niet alleen focussen op gedrag van de automobilist. Ook het gedrag van de fietser en voetganger speelt mee.
  - Voorzitter: Het is verschrikkelijk dat voetpaden en fietspaden versperd worden door auto's en vrachtwagens.
  - Tom: Het wordt makkelijk gezegd dat de auto gepest wordt.
  - Fietsersbond: In stedelijke context is dit schering en inslag en dat kan niet.
  - Voorzitter: Dit moeten we opnemen in campagnes.
- De VSV bekijkt of hier rond gesensibiliseerd kan worden.

#### **Kalender campagnes**

Plakperiode vanaf	Affichage-periode	Aantal weken	Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
20/12	8/01-03/02	4	AWV: ritsen												
04/02	11/02-03/03	4	Autobestuurders: Volgfstand – herhaling Last Night												
04/03	11/03-07/04	4	AWV												
08/04	15/04-05/05	4	Autobestuurders: Hou rekening met motorrijders												
06/05	13/05-09/06	5	AWV												
10/06	17/06-07/07	4	Autobestuurders: BOB												
08/07	15/07-04/08	4	AWV												
05/08	12/08-01/09	4	Autobestuurders: Aflleiding												
02/09	09/09-06/10	5	AWV												
07/10	14/10-03/11	4	Autobestuurders: Snelheid												
04/11	11/11-01/12	4	AWV												
02/12	09/12-05/01	5	Autobestuurders: BOB												
			Motorrijders: defensief rijden												
			Autobestuurders: drugs												
			Jongeren: aflleiding												
			Dag van de hoffelijkheid												
			De Grote Verkeersquiz												
			VSV- vrijwilligers												
			www.veiligverkeer.be												
			Kijk Uit												

### Uitnodiging FORD

Tijdens de Tech Tour op het Autosalon ontvingen we een uitnodiging van FORD om een bezoek te brengen aan FORD Lommel Proving Ground. Dat is het testcentrum van FORD.

Het bezoek vindt plaats op 26 april 2019 van 10.00 tot 12.00 uur. Geïnteresseerden kunnen zich nog aanmelden tot 12 april 2019 door een mail te sturen naar [ine.herten@vsv.be](mailto:ine.herten@vsv.be).

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- Vrijdag 21 juni 2019 (10.00 uur)
- Vrijdag 27 september 2019 (10.00 uur)
- Vrijdag 13 december 2019 (10.00 uur)

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