

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

13 DECEMBER 2019

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Erik Asselman (Provincie Vlaams-Brabant), Bart Boucké (MOW), Thomas Boumans (Bezer), Werner De Dobbeleer (VSV), Katrijn De Meyer (OVK), Kirsten De Mulder (VSV), Anja De Schutter (Openbaar Ministerie – Expertisenetwerk Verkeer) Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit en Vervoer), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Nina Nuyttens (Vias Institute), Steven Raes (GOCA), Bram Van den Borre (Hit The Road), Bert Van Hemelen (De Lijn), Carmen Van Look (Bezer), Chris Vanhee (ProMove), Erwin Vermeulen (Kabinet Lydia Peeters), Herman Willemse.

Verontschuldigd: Erik Caelen (Brulocalis), Wies Callens (Fietzersbond), Dirk Covemaeker (Federdrive), Katia De Geyter (GOCA), Ellen De Pauw (AWV), Joris De Vadder (Mint), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Greta Remy (MOW), Katrijn Van Beek (Provincie Antwerpen), Marleen Van der Velden (Landelijke Gilden), Ignace Van Overbeke (GOCA), Stijn Vancuyck (Febiac), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW).

AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. Nieuwe doelstellingen Europese Commissie inzake verkeersdoden en zwaargewonden voor 2030**
Werner de Dobbeleer (VSV)
- 3. Balans verkeersveiligheid in Vlaanderen**
 - **Probleemanalyse verkeers(on)veiligheid**
Pascal Lammar (MOW)
 - **Barometercijfers 2019**
Nina Nuyttens (Vias Institute)
- 4. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2019-2024)**
Erwin Vermeulen (Kabinet Lydia Peeters)
- 5. Voorstel thema's bijeenkomsten 2020**
Cathy Berx
- 6. Campagnes BOB en snelheid**
Werner De Dobbeleer (VSV)

7. Varia

- **Vlaams Congres Verkeersveiligheid**
- **Fietscongres**
- **Mobibaden**
- **TechTour Autosalon**
- **Volgende bijeenkomsten:**
 - Vrijdag 27 maart 2020 (10.00 uur – 12.00 uur)
 - Vrijdag 19 juni 2020 (10.00 uur – 12.00 uur)
 - Vrijdag 18 september 2020 (10.00 – 12.00 uur)
 - Vrijdag 20 november 2020 (10.00 – 12.00 uur)

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV) verwelkomt de leden.

Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag.

2. Nieuwe doelstellingen Europese Commissie inzake verkeersdoden en zwaargewonden voor 2030

Werner De Dobbeleer (VSV) stelt de nieuwe doelstellingen van de Europese Commissie (EC) voor.

Het strategisch kader van de Europese Unie

In 2018 stelde de EC haar “derde mobiliteitspakket – Europa in beweging” voor. De doelstellingen voor 2050 blijven nul verkeersdoden en nul zwaargewonden in het verkeer. Voor 2030 werden de doelstellingen aangepast naar een afname met 50% van de verkeersdoden en zwaargewonden ten opzichte van 2020. MAIS3+ is de medische schaal om de mate van gewond-zijn te meten. Deze wordt door Europa opgelegd om het aantal zwaargewonden te meten.

In juni 2019 stelde de EC het werkdocument “Next steps towards vision zero” voor. Hierin wordt het actieplan 2021-2030 geconcretiseerd die in de legislatuur 2019-2024 nog bekrachtigd moet worden. De nadruk ligt op datagestueerd beleid en benchmarking. Er zijn KPI’s per thema opgenomen en er komt een award voor de meest verkeersveilige stad/gemeente van Europa.

De nieuwe commissaris voor vervoer, Adina Valean, zal de doelstellingen van het actieplan ondersteunen. Ze blijven behouden en worden ingeschreven in het nieuwe beleid.

Strategisch kader Vlaanderen

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2016) heeft ook voor 2050 de zero-doelstelling. Maar voor 2030 matchen de doelstellingen niet met de nieuwe doelstellingen die Europa kiest. Zoals het nu in de Vlaamse doelstellingen is bepaald is er een afname van 33% procent voorzien in 2030 ten opzichte van 2020.

Aanbeveling ETSC

De ETSC beveelt aan om de verkeersveiligheidsplannen 2020-2030 voor te bereiden en de doelstellingen van Europa op te nemen. Dit zou voor Vlaanderen betekenen dat de doelstellingen voor 2030 herzien moeten worden. Met de cijfers die nu voorliggen, is er sowieso heel wat werk aan de winkel om dit te realiseren.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

3. Balans verkeersveiligheid in Vlaanderen

De balans van de verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt opgemaakt. Welke zijn de recente cijfers en waar moeten we de focus leggen?

a. Probleemanalyse verkeers(on)veiligheid

Pascal Lammar (MOW) geeft een analyse van de meest recente cijfers van de verkeersveiligheid.

Evolutie richting de zes streefcijfers

5 van de 6 streefcijfers voor 2020 zijn rode cijfers. Voor deze indicatoren (aantal verkeersdoden, aantal zwaargewonden, aantal letselongevallen, aantal doden en zwaargewonde niet-beschermden verkeersdeelnemers en aantal lichtgewonden) moeten we nog een hele weg afleggen. Voor het streefcijfer 'Aantal dode en zwaargewonde jonge autobestuurders' zitten we op schema.

Aantal verkeersdoden

Sinds 2010 is er een daling van het aantal verkeersdoden met 30%. In 2018 is er een achterstand. Er vielen in 2018 310 verkeersdoden terwijl het streefcijfer 248 is. Bij de verkeersdoden zijn het voornamelijk fietsers, motorrijders en vrachtwageninzittenden die de achterstand vertegenwoordigen.

Aantal zwaargewonden

Ook hier is er een daling van 30% sinds 2010. Maar ook hier is er een achterstand ten opzichte van het streefcijfer 1.920 in 2018. Het betreft hier dezelfde doelgroep als bij de verkeersdoden.

Aantal lichtgewonden

Sinds 2010 is er een daling van een kleine 20%. Dit betekent een lichte achterstand ten opzichte van het traject. De doelgroep die hier vooral vertegenwoordigd is zijn de fietsers en de voetgangers.

Letselongevallen

Hier is er ook een lichte achterstand ten opzichte van de streefcijfers. De grootste achterstand is er voornamelijk bij de fietsers en voetgangers.

Aantal dode en zwaargewonde jonge autobestuurders

Hier is er een vrij sterke daling van iets meer dan 60%. In 2018 waren er een 90-tal doden en zwaargewonden. Het streefcijfer werd al behaald en we zitten goed op schema. In 1 op 5 van de ongevallen zijn er jonge autobestuurders betrokken.

Niet-beschermden verkeersdeelnemers

Bij deze doelgroep is er een grote achterstand ten opzichte van de streefcijfers. Er is een lichte daling van 8% sinds 2010.

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Wat is de leeftijd van jonge autobestuurders?
 - Pascal Lammar: 18 tot 24 jaar.
- Wordt er ook rekening gehouden met het aantal kilometers die ze rijden?
- Zitten ze minder in de auto? Gebruiken ze meer alternatieven? Risico-expositie?
- Voorzitter: Zou het niet interessant zijn om ook de gap met de Europese doelstellingen weer te geven in presentaties? De Modal shift heeft vermoedelijk een enorme impact op de cijfers.
 - Pascal: Dat is mogelijk. We hebben in deze presentatie de Vlaamse doelstellingen als ijkpunt genomen.
- Eddy Klynen: Jongeren hebben het halen van het rijbewijs uitgesteld. Dus dat verklaart deels de daling in de cijfers.

Aandachtspunten en vaststellingen

Verkeersslachtoffers volgens de vervoerswijze

Er is een daling bij de inzittenden van personenwagens. Ook bij bromfietsers is er een sterke positieve evolutie. Bij de fietsers zien we een stijgende tendens, zowel op de korte als lange termijn. De voetgangers-slachtoffers kennen een status quo. Dit resulteert in een stijging van het aandeel niet-beschermden weggebruikers. In 2010 vertegenwoordigen ze 5 op 10 van de doden en zwaargewonden, in 2018: 6 op 10.

Verdeling van de verkeersdoden naar vervoerswijze

Er is een daling van het aantal doden onder de auto-inzittenden en een stijging van het aantal fietsdoden.

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Zijn er aparte gegevens voor het type wagen? Bv. SUV's. Dat zou interessant zijn.
 - Pascal Lammar: SUV's kunnen we niet rechtstreeks uit de data halen. De automerken wel.
- Eddy Klynen: Voor auto-inzittenden is het veiliger geworden, maar niet voor de andere verkeersdeelnemers.
- Voorzitter: Net als het type wagen, zou het ook interessant zijn om het type fietser op te nemen in de analyses. Bv. aandeel speedpedelec gebruikers.
 - Pascal Lammar: Die opdeling wordt wel gemaakt voor fietsers en deze cijfers zullen in het jaarrapport staan.

Leeftijdsverdeling slachtoffers

In de grafiek 'Aantal verkeersdoden en zwaargewonden volgens leeftijd en vervoerswijze (2018)' zijn er pieken bij de beginnende autobestuurders en de beginnende fietsers. Verder is er nog een piek bij de fietsers vanaf 40-45 jaar. Bij de motorrijders is er een meer gelijkmatige verdeling met een lichte piek op de leeftijd 40-45 jaar. Er is ook een verschuiving naar de oudere leeftijdscategorie. De jongere leeftijdscategorie neemt af in het totaal aantal verkeersdoden. In 1 op de 3 ongevallen in 2018 waren senioren (65+) betrokken en dat vooral onder de dodelijke slachtoffers. Het gaat dan vooral over fietsers (6/10) en voetgangers (1/2).

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Werner De Dobbeleer: Kunnen we deze cijfers relateren aan het totale bevolkingsaantal en evoluties in leeftijdsverwachting?
 - Pascal Lammar: Dit wordt meegenomen.
- Voorzitter: Bij de jongeren zie je geen stijging in het aantal fietsdoden. Situeert die piek zich bij de auto-ongevallen?
 - Pascal: Ja, maar de piek is wel gedaald. Het aantal jongeren is nog altijd goed vertegenwoordigd bij de auto-ongevallen.

Periode van de week

Tijdens de weekend en nachten is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden de laatste jaren flink afgenomen. Tijdens weekdays neemt het aantal toe.

Locatie

De meeste verkeersdoden situeren zich op de gewestwegen en snelwegen. Voor de letselongevallen is de verdeling gelijkmatiger. In 2018 vielen 28% van de doden en 46% van de zwaargewonden binnen de bebouwde kom. 55% van de ongevallen vonden binnen de bebouwde kom plaats.

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Kirsten De Mulder: Kan de locatie ook gekoppeld worden aan de modus van het slachtoffer?
 - Pascal: Die info is beschikbaar.
- Voorzitter: Kan je de impact van wijzigende snelheidsregimes weergeven?
 - Pascal: Dat is mogelijk.
- Dirk Engels: Er is een wijziging in het gebruik van type wegen. Dit is ook interessant om mee te nemen. Zoals de evolutie van files e.d. En of er een toename is van het aantal verplaatsingen.

Stedelijke context - 13 centrumsteden

Bij alle weggebruikers viel 13% van de verkeersdoden in stedelijke context.

70% van de doden en zwaargewonden en 60% van de verkeersslachtoffers in de 13 centrumsteden zijn kwetsbare weggebruikers (fietsers, bromfietsers & voetgangers). Het aantal verkeersslachtoffers in centrumsteden is wel gedaald (evolutie). Maar de daling ligt lager bij de kwetsbare weggebruikers. Er zijn tussen de steden grote verschillen.

Botspartners

Zie presentatie waarin visueel in een botsingsmatrix wordt weergegeven wie er tegen wie botst.

Top 3 letselongevallen

1. Auto-auto
2. Auto-fiets
3. Auto eenzijdig

Top 3 verkeersdoden

1. Auto eenzijdig
2. Auto-fiets
3. Auto-vrachtwagen

Opgemerkt dient te worden dat er vooral bij de kwetsbare weggebruikers een onderregistratie is. Vb. wat betreft eenzijdige fietsongevallen.

Enkele cijfers die opvallen: aantal aanrijdingen tussen auto's en fietsers, aanrijdingen tussen auto's en vrachtwagens, tussen auto's onderling en op nummer 1 de eenzijdige auto-ongevallen. Opvallend is dat er meer en meer ongevallen tussen fietsers onderling gebeuren.

Er is een opmars van het aantal eenzijdige fietsdoden. Ook het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens stijgt (70-tal dodelijke ongevallen in 2018).

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Opvallend dat er maar één botsing tussen bromfiets en vrachtwagen is.
- Werner: Het aantal afgelegde kilometers speelt hierin een rol.
- Michel Cornelis: Is er een analyse gemaakt van de eenzijdige fietsongevallen?
 - Pascal Lammar: Nog niet, maar het is de bedoeling om hier specifiek onderzoek naar te doen.

Vragen vanuit het forum:

- Michel Cornelis: Wat gaan we doen met deze cijfers? In Vlaams-Brabant gaan we hiermee aan de slag. In een overleg met politie kunnen we rond handhaving werken. In het arrondissementeel overleg blijkt het niet evident om vanuit verkeersveiligheid/handhaving een verhaal te maken over de herziening van zone 30.
- Voorzitter: Dit zijn allemaal interessante thema's voor het VCV20. De cijfers zijn er, maar de analyses zijn er nog niet. Wat ligt er aan de grondslag? Dit is de volgende, meest cruciale stap. Er zijn veel maatregelen die kunnen genomen worden. Denk maar aan Nederland bv. waar er een daling van de snelheidslimiet op snelwegen naar 100 km/u komt. Zero-tolerantie voor alcohol is nog een mogelijke maatregel. Er zijn zoveel mogelijkheden. Dit moeten we op het VCV20 brengen.
- Rudi Wagelmans: We moeten ook andere bronnen raadplegen.
- Voorzitter: De cijfers uit de registratie zijn niet altijd onderbouwd. Vaak staat er 'niet-getest' vermeld. Dit forum staat niet voor 'op de rem staan'.
- Rudi Wagelmans: Ik zal de cijfers uit de presentaties aan alle korpschefs bezorgen. In de PV's staat alles, maar het komt er niet altijd uit.
- Carmen Van Loock: Is er info over de nationaliteit van de verkeersslachtoffers?
 - Nationaliteit is een moeilijk criterium. Het type rijbewijs kan wel.
 - Pascal Lammar: Die gegevens zijn beschikbaar.
 - Voorzitter: Het kan interessant zijn om te kijken naar de nationaliteit van de nummerplaat en het rijbewijs.
 - Herman Willemse: Dit is niet aan te bevelen.
- Voorzitter: Kunnen we bijkomende analyses krijgen van MOW? Kan interessant zijn ter voorbereiding van VCV20.
- Pascal Lammar: Dat kan. Jullie mogen mij een lijstje bezorgen.
 - ⇒ De VSV zal op basis van deze bijeenkomst een lijst opstellen en aan Pascal Lammar bezorgen.

b. Barometercijfers 2019

Nina Nuyttens (Vias Institute) geeft een overzicht van de resultaten van de eerste 3 trimesters van 2019.

Methodologie

De eerste 3 trimesters van 2019 werden vergeleken met de eerste 3 trimesters van 2018. De focus ligt op de letselongevallen en de doden ter plaatse in deze presentatie. Wanneer de barometer voor het volledige jaar 2019 bekend wordt, zullen ook de doden 30 dagen meegenomen worden. De barometer betreft dus voorlopige cijfers en deze hebben betrekking op Vlaanderen.

Evoluties

In Vlaanderen zijn er 2,3% minder letselongevallen. Daarentegen is er een toename van het aantal doden ter plaatse (+8). Vooral in het Waals Gewest is er een enorme toename van het aantal doden ter plaatse (+40). Ter vergelijking was er ook in Frankrijk een lichte toename en in Duitsland een lichte afname. Het zijn vooral de 1ste 2 trimesters die slechte cijfers tonen in vergelijking met 2018. Het is echter nog mogelijk om alsnog tot een stagnatie te komen wanneer het 4de trimester betere cijfers zou kennen. Verder is er een sterkere afname voor het aantal doden ter plaatse dan voor het aantal doden die overlijden in de 30 dagen erna.

Voor het aantal letselongevallen presteren de provincies Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen iets minder dan de andere provincies. De provincies Antwerpen en Limburg kennen dan weer de grootste stijging in het aantal doden ter plaatse. Dit dient wel genuanceerd te worden aangezien het over een korte termijn evolutie gaat. Op lange termijn sluit de evolutie in deze provincies aan bij de evolutie in de andere provincies. In het aantal doden ter plaatse zijn er sterke schommelingen. Soms gaat het hier over toeval. In de lange termijntrends is er wel een gelijkaardige daling.

Verder is het opvallend dat er een toename van bijna 70% is bij het aantal doden ter plaatse op weekenddagen. Wat het weggebruikerstype betreft, zijn er twee types waarbij de evolutie positief is voor het aantal doden ter plaatse: de fietsers en de bromfietsers. Op korte termijn is er bij deze doelgroep wel een minder goede evolutie van het aantal letselongevallen. Voor voetgangers, motorfietsers en inzittende van wagens is er op korte termijn een minder goede evolutie in het aantal doden ter plaatse. In 2019 is er een toename van 38% doden ter plaatse bij de voetgangers ten opzichte van 2010. En ook het aantal letselongevallen bij voetgangers is slechter dan gemiddeld.

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Is er een evolutie in het aantal kilometers die gestapt worden?
 - Nina Nuyttens: Er zijn weinig cijfers beschikbaar. Er is wel een onderzoek over verplaatsingsgedrag.

Ook bij fietsers is de evolutie van aantal doden ter plaatse slechter dan gemiddeld. Fietsers zijn de enige verplaatsingswijze waar we een toename in het aantal letselongevallen opmerken. Voor bromfietsers is de evolutie van het aantal doden ter plaatse én het aantal letselongevallen beter dan gemiddeld. De motorfietsers presteren in het aantal doden ter plaatse en het aantal letselongevallen op lange termijn minder goed dan gemiddeld. Bij de auto-inzittenden is er een toename op de korte termijn, maar op lange termijn kent deze doelgroep de beste evolutie.

Samengevat is er op korte termijn een toename in het aantal verkeersdoden bij de fietsers, motorrijders en auto-inzittenden. Op de lange termijn is er een betere evolutie voor de auto-inzittenden, bromfietzers en vrachtwagenbestuurders. Voetgangers en fietsers kennen wel een slechtere evolutie dan gemiddeld op de langere termijn. En dit is zorgwekkend.

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: Het is interessant om de botspartners mee te nemen.
 - Nina Nuyttens: Dat klopt.

Vragen vanuit het forum:

- Kirsten De Mulder: Het is jammer om te merken dat er een toename is van verkeersdoden bij fietsers en voetgangers. Vlaanderen volgt met een toename van het fietsgebruik de internationale tendens van 'Safety by numbers' niet. Hier moet meer aandacht naartoe gaan.
 - Herman Willemse: Er is geen fietsbeleid op het vlak van veiligheid. Files krijgen meer aandacht.
 - Nina: 'Safety by numbers' kan wel onderzocht worden.
- Rudi Wagelmans: De weekenddagen: kunnen deze meer specifiek? Dit is voor handhaving wel interessant om te weten.

Nina Nuyttens bezorgde na de bijeenkomst onderstaande grafiek.

		Eerste drie maanden van 2018	Eerste drie maanden van 2019
zaterdag	0 tot 5.59	7	12
	6 tot 11.59	4	8
	12 tot 17.59	4	5
	18 tot 23.59	4	9
zondag	0 tot 5.59	4	2
	6 tot 11.59	4	5
	12 tot 17.59	6	11
	18 tot 23.59	6	7

Bron : Federale politie/DGR/DRI/BIPOL | Bewerking : Vias institute

4. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2019-2024)

Erwin Vermeulen (Kabinet Lydia Peeters) stelt de beleidsnota van Mobiliteit en Openbare Werken (2019-2024) voor.

De beleidsnota is een document voor de periode van 5 jaar. Jaarlijks komt er dan nog een beleidsbrief. De nota is niet gebeiteld in steen. Door voortschrijdend inzicht kunnen er wijzigingen komen. De omgevingsanalyse leidt meteen tot acties. De oorzaken van de cijfers moeten worden aangepakt. Er is vandaag een kloof met de streefcijfers. Het kabinet zal bekijken hoe ze met de nieuwe Europese doelstellingen zullen omgaan. Alleszins wordt er **naar een slachtoffervrij vervoerssysteem** gestreefd. Vision zero blijft het uitgangspunt voor de minister. Ze willen deze doelstelling niet opgeven, maar een signaal geven om hier nog meer op in te zetten. Samenwerking is hierin cruciaal en die wordt gecoördineerd in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, waar rond de 5 E's gewerkt wordt. Daarnaast wil de minister verder inzetten op een goede samenwerking met de lokale besturen en de politie. Ook wil de minister het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) verder verfijnen.

Verkeersveilig gedrag voor alle weggebruikers

Inzetten op menselijk gedrag blijft zeer belangrijk. Je kan bv. een correcte automobilist zijn, maar nadien als voetganger toch door het rood oversteken. Belangrijke thema's hierbij zijn: onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid en afleiding. Men moet ook naar de factor leeftijd kijken (bv. oudere fietser op de elektrische fiets). De evaluatie van de vernieuwde rijopleiding komt eraan, maar momenteel is het nog te vroeg om hier uitspraken over te doen. Beleidsmatig sta je soms op twee benen. Soms is het beter te wachten totdat je goed weet wat het probleem is. En soms, wanneer het probleem zeer duidelijk is, is snel ingrijpen de oplossing. Verder wil de minister werk maken van een leesbare en juridisch consistente regelgeving. Dit zal met minister Bellot verder bekeken worden. Ook zal er meer geïnvesteerd worden in verkeersveiligheidsonderzoek, meer bepaald naar de oorzaken van verkeersonveiligheid, om het beleid hierop af te stemmen.

Vermindering van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruikers

Er is een nieuwe lijst van de zwarte punten. Het is een dynamische lijst waarbij er een hoger gewicht wordt toegekend aan ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Save 2.0 is gerichte preventie op basis van grondige analyse van verkeersongevallen. Er zal bekeken worden of de data die verzameld wordt in auto's gebruikt kan worden. Voertuigtechnologie is verbeterd en heeft effect op veiligheid van de kwetsbare weggebruiker.

Verbeterde controle en handhaving

De periodieke keuring en de technische controle langs de weg moeten verbeterd worden.

Er moet meer ingezet worden op efficiëntere en effectieve controles. Vandaag zijn er al heel wat trajectcontroles en er liggen er nog op stapel. Vanuit de Federale Overheid is er een IT-tool op komst die de verwerking van overtredingen zal versnellen. De GAS-boete voor beperkte snelheidsovertredingen wordt opgenomen in het verzameldecreet (vlak voor zomerreces 2020). Ook naar de jeugd kan er met communicatie-initiatieven succes geboekt worden (bv. Wat Wat).

Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan

Er komt een geactualiseerd verkeersveiligheidsplan. Hiervoor zal er overleg komen met de partners.

Modal shift

Het aandeel duurzame modi moet stijgen. Dit is een verklaring waarom er meer fietsers in de statistiek terecht komen. Dit wil daarom niet zeggen dat we hier qua verkeersveiligheid niets aan moeten doen. Zoveel als mogelijk wordt het STOP-principe toegepast.

Fietsnetwerk

De minister wil blijven investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk. Vandaag is er al een stijging in de investering naar 360 miljoen euro.

Het wordt alsmoer moeilijker om infrastructuur aan te leggen en te verbeteren. Er komen altijd onteigeningen en procedures bij kijken en dit duurt vaak jaren. Er komt een onteigeningsplan met een deadline. Investeren in bruggen en tunnels is kostelijk, maar soms een noodzakelijke oplossing.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Engels: Welke inspanningen komen er om deze aanpak/filosofie over te brengen naar de gemeenten?
 - Erwin Vermeulen: Gemeenten hebben een eigen autonomie. De vervoersregio's zorgen ervoor dat gemeenten met elkaar moeten samenwerken.
- Voorzitter: In het project Verkeersveilige Gemeente van Provincie Antwerpen worden gemeenten geselecteerd om een actieplan op te stellen om de verkeersveiligheid in hun gemeente te verbeteren. De provincies doen meer dan alleen de fietsostrades. Ook rond alcohol pleiten we voor nultolerantie. Er zijn initiatieven op alle niveaus. Verder is het opvallend dat er in de omgevingsanalyse weinig pagina's aan verkeersveiligheid werden gewijd.
 - Erwin Vermeulen: We kunnen niet altijd kiezen wat we waar plaatsen in de beleidsnota. Er moet rekening gehouden worden met de leesbaarheid voor de parlementsleden en de link met de begroting.
- Katrijn De Meyer: Alle kinderen die slachtoffer zijn van een verkeersongeval hebben een naam en zijn geen cijfer. Ik vraag bijzondere aandacht voor de Eco-trucks. Hier dient heel voorzichtig mee omgegaan te worden. De combinatie kind-vrachtwagen is gevaarlijk.

- Erwin Vermeulen: Dit gaat over bepaalde routes waar op gereden mag worden. Het aantal in stijging moet beperkt gehouden worden. Als het voldoende veilig is, zal het pas uitgebreid worden. Er was een vraag om veel meer van die routes te voorzien, maar daar staat de minister niet achter.
- Michel Cornelis: wat met het verkeersveiligheidsfonds? Wat is de return naar politiezones toe?
 - Erwin Vermeulen: financiering is een federale aangelegenheid. Vanuit Vlaanderen wordt de mogelijkheid gecreëerd om GAS-boetes te geven voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50.
- Eddy Klynen: We moeten inzetten op zero tolerantie inzake alcohol. Deze week was er een congres van ETSC waar een overzicht van de Europese lidstaten met het meest efficiënte alcoholbeleid werd gegeven. De combinatie van een nullimiet en een verstrengde controle is belangrijk.

De voorzitter bedankt de sprekers en de minister en benadrukt dat we samen als partners naar zero verkeersdoden zullen werken.

5. Voorstel thema's bijeenkomsten VFV 2020

De voorzitter doet een voorstel voor de thema's van de bijeenkomsten van het VFV in 2020.

27 maart 2020: Vision Zero en Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2020

19 juni 2020: Voetgangers en fietsers – kwetsbare weggebruikers

18 september 2020: Thema afleiding in het verkeer

20 november 2020: Nieuwe fenomenen: vergrijzing, nieuwe modi, ...

Iedereen is akkoord met de voorgestelde agenda voor 2020.

6. Campagnes BOB en snelheid

Werner De Dobbeleer (VSV) licht de campagnes BOB en snelheid toe.

Snelheid

De campagne was erop gericht om de sociale norm “snelheidslimiet naleven” te ondersteunen. Een ‘Control Cruiser’ houdt zich aan de snelheid. Nieuw in deze campagne was dat burgers met een bord de ‘Control Cruisers’ konden bedanken. De campagne werd gekoppeld aan de flitsmarathon en enkele politiezones hebben een positieve flitsactie gehouden. Uit de evaluatie blijkt dat 61% van de doelgroep bereikt werd. Slechts een heel kleine groep heeft de oproep van het campagnebord gezien. Dus we moeten nog meer inzetten op het ondersteunen van de lokale besturen. De affiche werd als gemiddeld beoordeeld. De grote meerderheid vindt de campagne positief. Het heeft wel een te braaf imago en trekt te weinig aandacht. 70% kende de term ‘Control Cruiser’. 41% weet de exacte betekenis van de term te duiden. Vinden ze het ook een logische term? Een vrij grote groep vindt het geen goede term. 55% heeft iets van actie ondernomen door de campagne. Het bereik van deze campagne is gemiddeld en de aandachtswaarde niet optimaal. Ook de appreciatie is gemiddeld. Helaas hebben we met deze campagne minder teweeg gebracht dan we verwacht hadden. Het begrip “Control Cruiser” vereist een verdere invulling (momenteel is er verwarring met Cruise Control). We moeten ook verder investeren in secundaire touchpoints (LED-borden, tankstations,...) en de gemeenten beter betrekken.

Tussentijdse vragen vanuit het forum:

- Michel Cornelis: Het is een vrij goede campagne en heeft potentieel.
- Eddy Klynen: We hebben geprobeerd om gemeenten te betrekken. Er is zeker vraag bij de gemeenten. Maar toch is het de minst goed beoordeelde campagne tot hiertoe. BOB bestaat 25 jaar. Het is de 1^{ste} keer dat we dit proberen. We moeten dit tijd geven.
- Michel Cornelis: Als we de acties op elkaar afstemmen zou het moeten lukken.
- Kirsten De Mulder: Het nut van de campagne stellen we niet in vraag, maar wel de aanpak en het begrip.
- Erwin Vermeulen: Misschien kan het gecombineerd en versterkt worden met andere voordelen? Effect op doorstroming, luchtkwaliteit...
- Eddy Klynen: Vanuit de lokale besturen was er meer interesse dan dat we panelen hadden.
- Werner De Dobbeleer: De verdeling van de borden via de gemeenten naar de burgers verliep niet optimaal.

BOB campagne

“Bob = altijd nul op”. Er zijn veel gelegenheden tijdens de eindejaarperiode om alcohol te drinken, maar ook om BOB te zijn. Er zijn nu heel wat alcoholcontroles en er komt ook een weekend van alcohol.

Campagnekalender 2020

Plakperiode vanaf	Affichageperiode	Aantal weken	Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
6/01	13/1-02/02	4	AWV												
03/02	10/02-01/03	4	VSV Slaperigheid												
02/03	09/03-05/04	5	AWV												
06/04	13/04-03/05	4	VSV Afleiding - Automodus												
04/05	11/05-31/05	4	AWV												
01/06	08/06-05/07	5	Autobestuurders: BOB												
06/07	13/07-02/08	4	AWV												
03/08	10/08-06/09	5	VSV Gordel - kinderzitjes												
07/09	14/09-04/10	4	AWV												
05/10	12/10-1/11	4	VSV Snelheid – combi flitsmarathon – Control Cruiser												
02/11	09/11-06/12	5	AWV												
07/12	14/12-04/01	4	Autobestuurders: BOB												
			DG Fietzers												
			DG drugs – Don't do drugs & drive												
			DG Snelheid – versterking GS												
			De Grote Verkeersquiz												
			VSV- vrijwilligers												
			www.veiligverkeer.be												
			Kijk Uit												

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: De BOB-campagne worden momenteel door Vias uitgewerkt in samenwerking met de gewesten. Er lopen onderhandelingen om ook deze campagne te regionaliseren.

7. Varia

Vlaams Congres Verkeersveiligheid (VCV20)

Op 10 maart 2020 vindt het VCV20 plaats in cultuurhuis de Warande in Turnhout met als thema "Samen naar nul verkeersdoden". [Het programma](#) staat online en de inschrijvingen zijn geopend. Leden van het VFV kunnen gratis deelnemen.

Fietscongres

Op 26 mei 2020 vindt het Fietscongres in Antwerpen plaats. De [call for abstracts](#) loopt nog tot 13 januari 2020.

Mobibaden

In februari en maart 2020 vinden er Mobibaden plaats in elke provincie. Doel is om steden en gemeenten te informeren en inspireren over de volgende stappen die binnen hun vervoerregio genomen kunnen worden. Meer info: [klik hier](#).

Uitnodiging TechTour Febiac op Autosalon

Febiac nodigt de leden van het VFV uit voor een TechTour op het Autosalon op donderdag 9 januari 2020 (voormiddag). Geïnteresseerde leden kunnen zich voor 17/12 aanmelden bij ine.herten@vsv.be. De tour eindigt met een bezoek aan de VSV-stand.

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- Vrijdag 27 maart 2020 (10.00 uur – 12.00 uur)
- Vrijdag 19 juni 2020 (10.00 uur – 12.00 uur)
- Vrijdag 18 september 2020 (10.00 – 12.00 uur)
- Vrijdag 20 november 2020 (10.00 – 12.00 uur)

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