

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

19 JUNI 2020

Online vergadering via Microsoft Teams

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (SERV), Hilde Bruynseels (VSV), Tina Caers (Provincie Antwerpen), Wies Callens (Fietsersbond), Michel Cornelis (Provincie Vlaams-Btabant), Dirk Covemaeker (Federdrive vzw), Stijn Daniels (Vias Institute), Werner De Dobbeleer (VSV), Bert De Meyer (Edulogia), Kirsten De Mulder (VSV), Joris De Vadder (Mint nv), Delphine Eeckhout (Traject), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Ludo Kluppels (Vias Institute), Eddy Klynen (VSV), Pascal Lammar (MOW), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Frank Mütze (ETSC), Jan Pelckmans (MOW), Geert Popelier (VAB), Steven Raes (GOCA), Eric Troniseck (Centrex), Jef Vanden Bergh (CD&V-Volksvertegenwoordiger), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Marleen Van der Velden (Landelijke Gilden), Carmen Van Look (Bezer), Frank Van Thillo (MORA), Koen Van Wonterghem (OVK), Stijn Vancuyck (Febiac), Chris Vanhee (Promove), Cindy Verdonckt (Federdrive), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW), Dries Wathion (De Lijn), Peter Wiels (Assuralia), Herman Willemse (VERI).

**Verontschuldigd:** Wout Baert (Fietsberaad), Bart Beliën (Boerenbond), Bert Van Hemelen (De Lijn), Dirk Lauwers (UGent), Thomas Boumans (Bezer)

## AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**  
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- 2. Naar een nul-limiet voor rijden onder invloed van alcohol**
  - **Terugkoppeling Hoorzitting Kamer**  
Cathy Berx
  - **Hoe kunnen we de sociale norm veranderen?**  
Ludo Kluppels (Vias Institute)
  - **Rijden onder invloed in Europa**  
Frank Mütze (ETSC)
- 3. Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2020**  
**Gedragsonderzoek naar de verkeersveiligheid van fietsostrades**  
Tina Caers (Provincie Antwerpen)

#### 4. Pauze

#### 5. Meer ruimte voor de voetganger en de fietser

- **Campagne 'Blijven fietsen allemaal'**

Werner De Dobbeleer (VS)

- **Toolbox Duurzame Mobiliteit**

Jan Pelckmans (MOW)

#### 6. Varia

- **Verkeers(on)veilig gedrag tijdens Covid-19**

Cathy Berx

- **Resultaten Visie ZERO VCV20**

Ine Herten (VSV)

- **Campagnes 2020**

Werner De Dobbeleer (VSV)

- **Fietscongres 6 oktober 2020**

- **Volgende bijeenkomsten:**

- 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. Naar een nul-limiet voor rijden onder invloed van alcohol

### a. Terugkoppeling Hoorzitting Kamer

Cathy Berx koppelt terug over de hoorzitting in de commissie Mobiliteit van de kamer.

Het verslag van deze hoorzitting werd door Ine aan de leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid bezorgd. De meeste aanwezigen waren voorstander van een verlaging van de limiet naar 0,0 of 0,2. Bij 0,0 is de kans bestaande dat men de ochtend na alcoholgebruik positief zou testen. Horeca Vlaanderen was de enige die niet voor een nul-limiet pleitte, eventueel wel voor beginnende chauffeurs. De verlaging van de limiet moet gepaard gaan met een sterke, zelfs verhoogde pakkans, toename van de sociale controle en een heldere sensibilisering. De boodschap moet dan de sociale norm zijn: het is een duidelijke limiet, niet meer voor interpretatie vatbaar.

## Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

## b. Hoe kunnen we de sociale norm veranderen?

Ludo Kluppels (Vias Institute) schetst hoe de sociale norm veranderd kan worden.

### Behavior Change Model

Het model "Behavior Change Model" toont dat er een aantal stappen zijn die mensen nemen om tot gedragsverandering te komen. De **sociale norm** is daar één element van en bevat twee onderdelen: descriptief (Wat zouden de meeste mensen doen?) en injunctief (Hoe denken mensen die dicht bij mij staan over het gedrag?). **Controle** hebben over het eigen gedrag, weten hoe je moet weigeren bv. een pintje weigeren versus sociale druk om er toch nog eentje te drinken, of bv. weten hoe je thuis geraakt, zijn ook belangrijke aspecten. **Zelf-identiteit** gaat over ideeën die men over zichzelf heeft en **attitudes**, over hoe men denkt over rijden over invloed. Wat is mijn mening hierover? En tenslotte zijn er **gevoelens** die je hebt bij al dan niet drinken of gestraft worden. Deze elementen hebben een invloed op de intentie die mensen hebben om hun gedrag eventueel aan te passen.

### Controle – thinking attitudes – sociale norm

Uit onderzoek (ESRA, 2018) blijkt dat de gepercipieerde gedragscontrole een sterke invloed heeft. Onderzoek in Noorwegen toont dat vrouwen de impact van hoe anderen erover denken meer laten meespelen. We kunnen de sociale norm beïnvloeden door vooral in boodschappen te focussen op hoeveel mensen het goed doen. Bv. 97% rijdt niet onder invloed i.p.v. 3% rijdt onder invloed. Dit kan deels de intentie beïnvloeden, maar daarom niet altijd het gedrag. Daar spelen nog wat andere zaken mee zoals barrières en emoties. Het is dus een heel complex gegeven om de sociale norm te beïnvloeden.

### Wettelijke norm – geen eenduidige samenhang

De wettelijke norm naar 0 brengen of verlagen heeft een invloed op mensen die onder invloed rijden. De meeste onderzoeken gaan over het verminderen naar een limiet van 0,2‰ of 0,5‰. We weten niet wat de invloed is wanneer er een nul-limiet is, maar er kunnen wel hypothesen over gemaakt worden. Hoe strikter de norm, hoe minder mensen onder invloed rijden. Ook al hebben bepaalde landen een limiet van 0,2‰ of 0,5‰ dan zegt dat nog niet zoveel over de prevalentie. Bv. Denemarken: 0,5‰-limiet, maar het aantal mensen dat onder invloed rijdt is een pak lager dan in België.

### Waar kunnen we invloed uitoefenen?

Door op de sociale norm te spelen. Hoe denken de meeste mensen over rijden onder invloed? Via campagnes, educatie bv. hoe kan je 'nee' zeggen, hoe pak je dat aan?, ... Inzetten op moreel denken over omgaan met elkaar in het verkeer kan zeker een positieve invloed hebben.

### **Aanvaardbaarheid van nultolerantie**

Voor beginnende bestuurders is de aanvaardbaarheid voor nul-limiet hoog, hoger dan het Europees gemiddelde. Voor iedere bestuurder ligt het in België lager dan het Europees gemiddelde. We zullen dus nog actie moeten nemen om die norm aanvaardbaar te maken. Het voordeel van nultolerantie is dat mensen niet gaan rekenen hoeveel alcohol ze nog kunnen gebruiken. Het verband met de Bourgondische levensstijl is niet duidelijk. Het gemiddelde alcoholgebruik in Europese landen toont aan dat er landen zijn met een hoog gebruik, maar die toch een lage prevalentie kennen (rode balken in grafiek). Waar we wel aan kunnen werken in het alcoholgebruik in het algemeen aanpakken.

### **Handhaving en bestraffing**

We kunnen vrij tevreden zijn over het aantal controles in ons land. De strafmaat zit vergelijkbaar met de omliggende landen. Maar de effectieve strafmaat geeft het idee dat we meer door de vingers zien. Verval van recht tot sturen / vrijheidsberoving heeft enorme invloed op het aantal mensen dat onder invloed rijdt. Maar net daar zijn we niet streng genoeg en wordt vaak een voorwaardelijke straf opgelegd. De leermaatregelen voor ROI hebben een effect op de kans op recidive: deze vermindert met bijna de helft. Dus hier is nog winst te boeken. Zeker in combinatie met bestraffing met tijdelijk rijverbod. We moeten de inspanningen op vlak van handhaving en preventie zeker aanhouden, eventueel verhogen en op verschillende doelgroepen werken voor een benadering op maat.

### **Conclusie**

- Verlaging alcohollimiet zal positieve impact hebben
- Inspanningen op vlak van preventie en handhaving volhouden
- Gerichtte acties naar verschillende doelgroepen
- Overtreders: snelle reactie, educatie en sneller een rijverbod opleggen

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

- Eddy Klynen: Als we naar nultolerantie gaan zullen we inderdaad een positieve impact hebben. Als we strenger optreden, zullen we strikter omgaan met de algemene norm.
- Voorzitter: Ook politie, parket en de rechter hebben dit heel duidelijk gezegd in de commissie. Ze waren zeker ook voorstander en dat is belangrijk.
- Jef Van den Bergh: Het staat dinsdag 23 juni 2020 op agenda commissie Mobiliteit in De Kamer.
- Eric Troniseck: De 0,2‰ heeft het voordeel dat we onmiddellijk met de huidige apparatuur aan de slag kunnen gaan. We zijn voorstander om voor iedereen dezelfde limiet te hanteren. Mensen die tegen de lamp lopen, zijn vaak mensen die een hoog promillage hebben. We zouden wel wat tijd kunnen verliezen aan de bestuurders met een laag promillage. De procedures zijn vandaag nogal zwaar, misschien is er ruimte om deze te vereenvoudigen.
- Voorzitter: Het lijkt nuttiger en zal meer effect hebben als we concrete voorbeelden van vereenvoudiging uitwerken en overmaken aan wie er uiteindelijk over beslist.

- Wies Callens: Hoe gaan we om met alcoholgebruik bij fietsers? Voor de Fietsersbond is het duidelijk dat alcohol een probleem is in het verkeer, niet alleen bij automobilisten maar ook bij fietsers. Er zijn toch een aantal vragen: Welke strafmaat? Afzonderlijk alcohollimiet voor fietsers? Benchmark met Europese landen: landen die een nul-limiet hebben, kijken op andere manier naar fietsers en voetgangers (uiterlijke tekenen van openbare dronkenschap). We moeten dit debat verder voeren.
  - Voorzitter: Het zou krachtig zijn als de Fietsersbond zelf met een doordacht voorstel komt. Er zijn twee aspecten: de limiet en de strafmaat.
  - Wies Callens: Wil dit debat vanuit de schoot van het VFV doen. Wat de strafmaat betreft, gaat het niet enkel over ROI, maar ook over andere overtredingen bv. roodlichtnegatie.
  - Voorzitter: ik stel voor dat geïnteresseerde leden van het VFV zich aanmelden bij Wies om dit samen uit te werken in een werkgroep.
  - Eric Troniseck: Naast de limiet en de strafmaat, kan je ook met preventieve maatregelen werken.
  - Delphine Eeckhout: Kunnen we geen vergelijkende studie maken van hoe dit elders aangepakt wordt?
  - De VSV zal dit ook verder bekijken.

## c. Rijden onder invloed in Europa

Frank Mütze (ETSC) geeft een beeld over hoe het gesteld is met het rijden onder invloed van alcohol in Europa.

### Inleiding

In 2019 kwamen er 22.659 mensen om in het wegverkeer in de EU (GB niet mee gerekend). Er is op Europees niveau helaas weinig voortuitgang geboekt om de Europese wegen veiliger te maken.

### Rapport

Eind 2019 publiceerde ETSC een rapport over de vooruitgang in het verminderen van ROI in Europa. Ondanks dat de gevaren van ROI goed gekend zijn, blijft het een groot probleem. Tot wel 1,5 tot 2% van de gereden kilometers in de EU worden gereden met een illegale alcoholconcentratie. 25% van alle verkeersslachtoffers in de EU sterven in een ongeval waarbij alcohol een rol speelt. Ten minste 5.000 verkeersdoden zouden voorkomen kunnen worden wanneer niemand meer onder invloed van alcohol rijdt. 33% van de Belgische respondenten van de ESRA-survey gaven aan dat ze het laatste jaar onder invloed van alcohol gereden hebben. Daarmee is België bij de slechtste leerlingen van de klas.

### Onderrapportage

Er bestaan verschillende definities over de EU landen. Weggebruikers worden ook niet systematisch getest. Dan zijn er nog wettelijke beperkingen die het testen onmogelijk maken in sommige landen en bieden de politiegegevens niet altijd het volledige plaatje. De aanbeveling van ETSC is om iedereen systematisch te testen: elke bestuurder, fietser en voetganger betrokken in een ernstig en dodelijk ongeval.

Rood gekleurde landen (waaronder ook België): meer progressie in het verminderen van andere oorzaken verkeersdoden.

Het is daarom moeilijk om de landen in de EU met elkaar te vergelijken. Maar wat wel opvalt is dat er in sommige landen (waaronder België), nog steeds veel slachtoffers door ROI zijn in vergelijking met verkeersslachtoffers door andere oorzaken. Dit maakt dat ROI de totale verbetering van de verkeersveiligheid tegenhoudt. In het algemeen is er wel een progressie in de EU.

### **Alcohollimieten in de EU**

Alle landen in de EU hebben een limiet die in de lijn is of beter is dan de 0,5 limiet van de EU. 22 landen hanteren een lagere limiet voor beginnende bestuurders. Het bewustzijn moet nog versterkt worden, aangezien maar 27% de BAC limiet van hun land kennen. België en Nederland scoren hier slecht.

### **Andere maatregelen**

De subjectieve pakkans kan nog verbeterd worden. België ligt vrij dicht bij Europese gemiddelde. In Polen bv. ligt de subjectieve pakkans hoger. Recidive wordt verminderd door programma's. Ook alcoholsloten voor professionele bestuurders bv. schoolbussen en rehabilitatieprogramma's zijn noodzakelijk.

### **Aanbevelingen**

- Verbeter de dataverzameling van alcohol gerelateerde ongevallen
- Systematisch testen
- Nultolerantie voor alle weggebruikers
- Intensifieer handhaving
- Campagnes
- Alcoholsloten als onderdeel van programma's

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

- Anneliese Heeren: De aanbeveling voor recidivisten en mensen die een hoog promillage hebben, werd in de wetgeving aangepast. Die aanbeveling is voor wat België betreft gecoverd. Op Vlaams niveau zou het zinvol zijn om alcoholslot op te leggen voor schoolvervoer (en personenvervoer). Op federaal niveau werden de regio's hierover aangesproken.
- Stijn Daniëls: Bij 67% van alle verkeersongevallen wordt een alcoholtest afgenomen.
- Voorzitter: Ik durf dat te nuanceren. Voor wat de PV's uit provincie Antwerpen betreft zijn er bij eenzijdige ongevallen nauwelijks afgenomen testen. Al zeker niet wanneer de chauffeur overleden is en in het geval van eenzijdige dodelijke ongevallen.
- Stijn Daniëls: Dit komt uit de officiële data (politiecijfers) en voor heel België. Klopt voor wat betreft de dodelijke ongevallen. Ook bij eenzijdige ongevallen, is dat minder makkelijk het geval. Testen gebeurt ook iets minder vaak bij fietsers en voetgangers. 67% toont aan dat het beleid 'botsen is blazen' vrij goed gebeurt. Mogelijk is hier niet veel meer winst te boeken. Al is 100% uiteraard het enige streefdoel.

- Voorzitter: Enkel focus op ongevallen waarbij overledenen te betreuren zijn en enkel binnen de provincie Antwerpen.
- Stijn: Overledenen kunnen niet getest worden op de klassieke methode en je zit daar ook met het medisch geheim.
- Eric Troniseck: Soms kan er ter plaatse geen test afgenomen worden, maar dan is het wettelijk vastgelegd dat er een bloedstaal afgenomen wordt. Artsen kunnen zeggen dat het niet kan om medische redenen. Bij lichte ongevallen wordt wel vaak getest met pretest, die cijfers komen er waarschijnlijk niet bij. Cijfer zal hoger liggen in werkelijkheid. Bij dodelijke slachtoffers is het moeilijker om bloedproef af te nemen, maar kan met tussenkomst van het parket. Dit gebeurt wel vrij systematisch, maar dat resultaat komt niet in de cijfers.
- Anneliese Heeren: De kosten van zo'n bloedproef bij overleden personen worden door justitie gedragen en worden omwille van budgetredenen vaak niet gedaan. Nabestaanden zouden het vaak ook moeilijk hebben bij eventuele intoxicatie. Bij het parket zou moeten afgetoetst worden of dit nog steeds zo is.
- Frank Mütze: Vanaf 2022 zullen alle nieuwe wagens een alcoholinterface moeten hebben, waardoor de installatie van alcoholsloten makkelijker is.

### 3. Winnaar Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2020

#### Gedragsonderzoek naar de verkeersveiligheid van fietsostrades

Tina Caers (Provincie Antwerpen) licht het project 'Gedragsonderzoek naar de verkeersveiligheid van fietsostrades' waarmee ze de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2020 in de wacht sleepten.

##### De technologie

Alle weggebruikers worden voor elke rijrichting binnen camerabereik geteld, gemeten. Per gemeten kruispunt zijn er x aantal telpunten die ook de fietsbarometer van fietstelgegevens voorzien. Het EU BITS project heeft ook als doel om al deze verschillende soorten informatie op elkaar af te stemmen voor verder gebruik.

##### Locatie

In Bornem waren helaas wat ongevallen te betreuren. Het is een complexe kruising met een fietsostrade, een spooroverweg, een gewestweg en een inrit van een bedrijventerrein. Meerdere weggebruikers komen hier met elkaar in conflict: fietsers, voetgangers, personenwagens, vrachtwagens en trein. Het snelheidsregime was 70 km/u en werd nu aangepast naar 50 km/u op basis van de resultaten van het gedragsonderzoek.

### **Gedragsanalyse en trajecten**

Het wegbeeld is erg bepalend voor het gedrag van alle verkeersdeelnemers. De beelden worden automatisch verwerkt in stap- of rijlijnen. Voetgangers gebruiken heel het vlak om te gaan kruisen. Dit hadden ze niet kunnen voorspellen. We kunnen met deze technologie dus veel leren bv. voor ontwerprichtlijnen. De data kan ook op andere manieren gepresenteerd worden bv. met een heatmap. Dit geeft verrassende resultaten. Bv. groep scholieren die in groep afspreken en zo fietspad volledig innemen. Bv. voetgangers die lopen om over te steken. Ook het aantal fietsers per dag wordt in kaart gebracht. Het kruispunt wordt in zijn volledigheid gebruikt. Er zijn ook enkelrichtingsfietspaden die in beide richtingen worden gebruikt. Wat het gemotoriseerd verkeer betreft, houdt men de snelheid aan ondanks de oversteekplaatsen. Het gemotoriseerd verkeer remt pas nadat men de oversteek gepasseerd is (dan wordt het smaller). Dit heeft met het wegbeeld te maken. Voor de zware voertuigen vermindert de snelheid op de overweg.

### **Bijna-ongevallen: conflictanalyse**

Op basis van die trajecten konden ze een conflictanalyse maken van de bijna-ongevallen. Hiervoor werkt men met kruisende trajectlijnen onder een hoek van meer dan 30° in een tijdsvenster van 1 sec. Zo werden een aantal bijna-ongevallen in kaart gebracht en werden enkele hotspots vastgesteld. Op basis hiervan werden scenario's opgesteld en voorgelegd aan de gemeente. In scenario 1 werden kleine maatregelen zonder structurele ingrepen voorgesteld. Hiermee is de gemeente aan de slag gegaan. Daarnaast zijn er nog andere scenario's uitgewerkt. De provincie Antwerpen zal nog een nameting doen met dezelfde technologie.

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

- An Volckaert: Is het effectief de bedoeling om de fietsoversteek in het blauw aan te brengen?
- Tina Caers: De blauwe kleur is een nieuwe toepassing van de signalisatieaanemers. Het is een ultra reflecterende strook, zeer duurzaam (behoud van 7 jaren). Blauw maakt dat iedereen alert is (er is hier iets nieuws).
- An Volckaert: Bezorgd over de verschillende kleuren die gebruikt worden bv. voor fietssuggestiestroken. Self-explaining roads is een belangrijk begrip. We moeten ook opletten voor stroefheidsverschil bv. voor motorrijders.
- Wies Callens: De hervorming van de wegcode aangrijpen om meer uniformiteit te bekomen. Evalueer de experimenten zeker, zodat we op basis van objectieve data kunnen evalueren. Het is een terecht aandachtspunt.
- Voorzitter: Hoe lang duurt het om de analyse te maken? Hoeveel zones kunnen via deze technologie per jaar aangepakt worden? Hoeveel bedraagt de prijs?



- Tina Caers: Dit project kadert in een Europees project rond fietsdata (Interreg). Alle testen in de verschillende partnerlanden worden als open data aangeboden. Ook is er een focus op evaluatie met een nameting. Hoe lang duurt het? Een paar dagen na de metingen hadden we al een standaard rapport. Dan werd gefinetuned met de leverancier en Vives. Universiteit Oldenburg (partner) is verantwoordelijk voor extra data-analyses. Voor dit project waren er 4 camera's nodig en dat bepaalt de kostprijs. In totaal werd 15.000 euro betaald voor dit onderzoek. Het is vooral de beeldverwerking die duur is. Dit ligt in dezelfde grootorde als wanneer men onderzoek met tetslangen voert. De camera's werden gehuurd, maar je kan ze ook aankopen. Het is vooral de beeldverwerking die veel geld kost. Stad Brugge heeft ook al eens een fietsonderdoorsteek in kaart gebracht en de kost bedroeg ongeveer 5000 euro. Tot midden 2021 is er een raamcontract waar gemeenten en politiezones gebruik van kunnen maken.
- Voorzitter: Zijn Brugge en Puurs de enige twee gemeenten die hier gebruik van gemaakt hebben tot hertoe?
- Tina Caers: Dat klopt. De leverancier heeft wel verschillende prijsaanvragen gekregen. Ook de provincie kreeg veel vragen.

## 4. Pauze

## 5. Meer ruimte voor de voetganger en de fietser

### a. Campagne blijven fietsen allemaal

Werner De Dobbeleer (VSV) doet de campagne 'Blijven fietsen allemaal' uit de doeken.

#### Achtergrond

Campagne 'Blijven fietsen allemaal' kwam er op vraag van minister Lydia Peeters. Tijdens de lockdown hebben heel wat mensen de voordelen van het fietsen herontdekt en dit willen we blijven stimuleren om capaciteitsprobleem op openbaar vervoer op te vangen. Ook willen we hiermee fietsen als woon-werk en woon-schoolverkeer promoten. Deze campagne is gestart op 14 mei.

Er werden twee wegaffiches gemaakt, eentje voor op de snelwegen waarbij de automobilist wordt aangemoedigd om volgende keer de fiets te nemen en eentje op de gewestwegen om de fietsers aan te moedigen om dit te blijven doen. Er werd een actiepakket met een krijtsjabloon en krijtspray aan de lokale besturen bezorgd. Zo kunnen de gemeenten een aanmoediging aanbrenge op de fietspaden. De campagne heeft heel wat belangstelling gekregen van de lokale besturen.

#### Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Knappe en terechte campagne. Ik spreek liever over een co-existent strategie tot we met z'n allen ingeënt zijn.

## b. Toolbox Duurzame Mobiliteit

Jan Pelckmans (MOW) geeft een toelichting over de Toolbox Duurzame Mobiliteit van de Vlaamse Overheid.

### Aanleiding

Het fietsverkeer was sterk toegenomen tijdens de lockdown en de verwachting is dat dit de komende maanden nog zo zal zijn. De capaciteit van het openbaar vervoer vermindert en er zijn mensen die het openbaar vervoer willen vermijden. Er is dus een nood aan veilige alternatieven en meer ruimte (physical distancing).

### Toolbox

Overzicht van de verschillende maatregelen:

1. Maatregelen om ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers
2. Aantrekkelijk maken van routes
3. Bevolking stimuleren om fiets te blijven gebruiken

Voor maatregelen op gemeentewegen kan een subsidie toegekend worden. Gemeenten kunnen hiervoor ook aannemers van AWV (raamcontract) inschakelen. In totaal wordt hier 2 miljoen euro voor voorzien.

Voor maatregelen op gewestwegen is er 1 miljoen euro beschikbaar.

Op de website van MOW of Fietsberaad staat een overzicht van welke mobiliteitsmaatregelen in aanmerking komen. Elke gemeente kan één aanvraag indienen voor een maximum bedrag van 7.000 euro, waarvan Vlaanderen de helft bijpast. De aanmelding zal verlengd worden tot 15 juli 2020. De uitvoering moet tussen 1 april en 1 september 2020 gebeuren. Voor de gewestwegen bekijkt AWV de vraag van de gemeente en zij maken verder de concrete afspraken. Momenteel zijn er 77 gemeenten die een subsidie hebben aangevraagd. Het volgende nummer van de Mobiliteitsbrief zal gewijd zijn aan de Toolbox en goede praktijken van gemeenten.

### Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Is er een gepubliceerd overzicht van welke gemeenten een subsidie aangevraagd hebben?
- Jan Pelckmans bezorgt een lijst.

## 6. Varia

**Verzameldecreet dat GAS-boetes invoert voor snelheidsovertredingen** (variapunt aangebracht door Frank Van Thillo)

MORA heeft een uitgebreid advies gegeven op het verzameldecreet, waarin de mogelijkheid staat om via GAS-boetes snelheidsovertredingen te handhaven. Dit werd niet uitgebreid besproken in het Vlaams Huis voor de verkeersveiligheid. Hier zou toch een maatschappelijk debat over moeten plaatsvinden. Deze debatten worden niet meer structureel binnen het Vlaams Huis gehouden. Kan dit daarom geagendeerd worden in het VFV?

- Voorzitter: Als het verzameldecreet vandaag gestemd wordt, is het misschien te laat? Geen tegenstander van het GAS-instrument. Belangrijkste is dat er gehandhaafd wordt, maar we moeten oog blijven hebben voor recidive. En het tarief dat eraan gekoppeld is, mag niet tot recidive leiden.
- Frank Van Thillo: Het gaat over beperkte snelheidsdecreten van 20 km/u teveel. Wat zijn de algemene lijnen vanuit de verkeersveiligheidsexpertise?
- Voorzitter: Zal dit opnemen in het overleg met de korpschefs.

### Verkeers(on)veilig gedrag tijdens Covid-19

Cathy Berx kaart aan dat er substantieel meer snelheidsovertredingen op de weg werden vastgesteld tijdens de lockdown. Er werd minder gereden, maar wel harder. Zeker nu er meer gestapt en getrapt wordt, is dat een slechte combinatie. Op alcohol werd niet veel gecontroleerd gezien moeilijk met Covid-19. Deze zouden wel opnieuw van start gaan met de nodige beschermingsmiddelen.

Krijgen jullie ook signalen dat we terug naar af zijn? Moeten we hier acties ondernemen?

- Wies Callens: Er wordt meer gefietst, maar er is ook weer meer auto-druk. We moeten nadenken over op welke manier we future proof omgaan met verkeersveiligheid. We moeten nu goed analyseren en dan met o.a. de data van burgerinitiatieven aan de slag gaan. Ook MOW is bezig met data-verzameling. Zo kunnen we stappen vooruit zetten om de visie zero doelstelling te bereiken.
- Werner De Dobbeleer: Ook dit jaar, in oktober, zal er een campagne rond snelheid plaatsvinden en ook het lokaal luik zal hierin belangrijk zijn. Bewoners zullen zelf kunnen aangeven waar te snel gereden wordt.

### Resultaten Visie ZERO VCV20

Ine Herten (VSV) koppelt terug over welke maatregelen volgens de deelnemers van het VCV20 nodig zijn om in 2050 nul verkeersdoden te realiseren. 6 thema's kwamen aan bod. De resultaten van de oefening werden door een visual harvester live getekend. Meer details kan u in de presentatie terugvinden.



- Wies Callens: Voor speed pedelec is er een advies van Fietsberaad. De uitbreiding van zone 30 is een discussie die binnen het VFV al verschillende keren aan bod kwam. Kunnen we dit opnieuw agenderen en prioritair voorstellen?

### Campagnes 2020

Werner De Dobbeleer (VSV) blikt terug op de campagne over slaperigheid en stelt de kalender van de volgende campagnes in 2020 voor.

#### - Slaperigheid

Bij deze campagne lag de focus op de effectieve oplossing wanneer je je slaperig voelt in de wagen. Cafeïne opnemen en een korte powernap zijn dé oplossing. De risicogroep werd goed bereikt en we noteerden het hoogst aantal beloftes van alle Beloofd!-campagnes. De impact op de overtuiging dat powernap en cafeïne werkt, is ook geslaagd, maar de combinatie cafeïne én powernap kwam minder duidelijk voer.

Voorzitter: Nog beter zou het zijn dat mensen vermijden dat ze oververmoeid de weg op gaan, maar dat is allicht een naïeve gedachte en wereldvreemde uitspraak. Ze doet zeker geen afbreuk aan het belang en de impact van de campagne.

- In april was er de Bedankt Helden-campagne als vervanging van de Automodus campagne.

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	Bedankt helden												
04/05	11/05-31/05	4	OVAM												
01/06	08/06-05/07	5	VSV Blijven fietsen allemaal!												
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												
02/11	09/11-06/12	5	AWV												
07/12	14/12-04/01	4	VSV – Afleiding -Automodus												
			DG Fietsers – lanceren op 6 okt – start 21 maart 2021												
			DG drugs – Don't do drugs & drive – verschoven 2021												
			DG Snelheid – versterking GS												

### Fietscongres 6 oktober 2020

Omwille van Covid-19 zal het Fietscongres volledig digitaal plaatsvinden van 5 tot 9 oktober 2020.

Meer informatie en inschrijfmogelijkheid volgt binnenkort [op de website](#).

### Opvolging

1. Nul-limiet voor fietsers: belangrijk om hier verder mee aan de slag te gaan
2. Toolbox: lokale besturen aanmoedigen om hier maximaal gebruik van te maken
3. Meer overtredingen autobestuurders versus meer fietsers en voetgangers: sensibilisering nodig
4. GAS en snelheidsovertredingen: verder opnemen

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- 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