

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

7 juni 2024

Fysieke bijeenkomst in Brussel

Aanwezig: Vanessa Albrecht (Febetra), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (DMOW), Sam Bouckhout (VSV), Hilde Bruynseels (VSV), Erik Caelen (Cage bv), Jorine Callebert (TrajectNV), Roel De Cleen (OVK), Johan De Mol (UGent), Kirsten De Mulder (Voetgangersberaad), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Ilse Eylenbosch (AWV), Johan Flamaing (UZ Leuven), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Ine Herten (VSV), Bruno Janssen (FOD Mobiliteit en Vervoer), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (UGent en UAntwerpen), Mark Lutin (Jessa Ziekenhuis Hasselt), Maarten Matienko (VAB), Bert Meulemans (Boerenbond & Landelijke Gilden), Anne-Sophie Mortgat (AWSR), Virginie Pirotte (AWSR), Steven Raes (GOCA), Mark Tant (Vias institute), Elias Van Bogaert (FOD Mobiliteit en Vervoer), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Gert Venken (VSV), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW), Herman Willemse.

Verontschuldigd: Caroline Ariën (IOK), Cathy Berx (voorzitter), Tom Brijs (UHasselt), Tim Buyse (MORA), Tina Caers (VVP), Wies Callens (Fietzersbond), Stijn Daniels (KU Leuven), Erwin Debruyne (VVSG), Yolande Denis (Rondpunt vzw), Stijn Dhondt (VSV), Werner De Dobbeleer (VSV), Marjolein de Jong (Stad Antwerpen), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Bert De Meyer (Edulogia vzw), Delphine Eeckhout (Traject NV), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Frank Glorieux (Traxio), Glenn Godin (Mobiël 21), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Willy Price (Verkeersplatforms), Arnoud Sneijers (Rondpunt), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Bert Van Hemelen (De Lijn), Thomas van Hoof (Bezer), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Chris Vanhee (Kabinet minister Lydia Peeters), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw).

Agenda

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering – Eddy Klynen (Ondervoorzitter VFV)
 2. Inleiding: De seniorennorm – Eddy Klynen (VSV)
 3. Aanpak van rijgeschiktheid in Vlaanderen – Bart Boucké (MOW)
 4. Rijgeschiktheid en senioren – Mark Tant (Vias institute)
 5. Focus sur les seniors - L'approche d'AWSR – Anne-Sophie Mortgat (AWSR)
 6. Naar een dynamische rijonderbreking bij ouderen, samen met de arts – Mark Lutin (Centrum Samen Veilig Mobiël, Jessa Ziekenhuis Hasselt)
 7. Aandacht voor rijgeschiktheid bij artsen in opleiding – Johan Flamaing (UZ Leuven)
 8. Varia
 - Terugkoppeling aanpak ongevalsdata provincies (verslag)
 - Campagnes
 - Volgende bijeenkomsten
 - Vrijdag 20 september 2024 – Fysiek
 - Vrijdag 13 december 2024 – Online
- Telkens van 10.00 tot 12.00 uur, indien fysiek: Hendrik Consciencegebouw in Brussel

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx laat zich verontschuldigen. Eddy Klynen (VSV) neemt de rol van ondervoorzitter op en verwelkomt de leden. Iedereen stelt zich kort voor.

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Inleiding: De seniorennorm

Eddy Klynen (VSV) geeft een inleiding op het thema.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

3. Aanpak van rijgeschiktheid in Vlaanderen

Bart Boucké (MOW) licht de aanpak van rijgeschiktheid in Vlaanderen toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Er ontbreken een aantal risicocijfers. Bijvoorbeeld: hoeveel ongevallen worden veroorzaakt door ouderen?
- Bart Boucké: DMOW zal de cijfers opzoeken en bezorgen.
- Johan De Mol: Elementen zoals infrastructuur en voertuigtechnologie ontbreken in het verhaal. Voertuigen worden continu aangepast. In de toekomst komen er meer intelligente voertuigen. Dit is een belangrijk aspect om in beeld te brengen. De Taskforce autonome voertuigen houdt echter te weinig rekening met de bestuurder.

4. Rijgeschiktheid en senioren

Mark Tant (Vias institute) zet de aanpak van CARA uiteen.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: Klopt het dat bij ouderen de modi voetganger en fietser sowieso gevaarlijkere modi zijn dan de wagen?

- Dirk Lauwers: We hebben nood aan meer cijfers om zo'n uitspraak te onderbouwen. Wat is risico per vervoerswijze, per afgelegde km? We moeten dit breder benaderen. Is er ook een risico voor anderen? Wat is het maatschappelijk gevolg van bepaalde keuzes? En dat geldt ook voor de andere verkeersdeelnemers.
- Eddy Klynen: Dat is een terecht punt. Actieve mobiliteit biedt ook voordelen.
- Johan Flamaing: Het individu zelf moet centraal staan. Er is een verschil tussen bijvoorbeeld een vrachtwagenchauffeur met veel rijervaring versus een grootmoeder die een elektrische fiets cadeau krijgt. Dit zijn belangrijke verschillen die we mee moeten nemen in de evaluatie.
- Bart Boucké: We moeten opletten met mensen de fiets op te jagen. Er wordt wel eens gezegd dat we ze zo de dood injagen. We moeten daarom veel meer inspanningen doen op verschillende vlakken, zodat het juist wel veiliger wordt om zich als oudere met de fiets of als voetganger te verplaatsen. Het blijft een risicovolle aangelegenheid voor ouderen.

5. Focus sur les seniors – L'approche d'AWSR

Anne-Sophie Mortgat (AWSR) zet de aanpak van AWSR over de rijgeschiktheid bij senioren uiteen. De toelichting is in het Frans. De presentatie is in het Nederlands opgesteld.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Hoe wordt een gebiedsbeperking bepaald? Is dat een straal van een bepaald aantal kilometer of gaat het over een vertrouwde omgeving?
- Anne-Sophie Mortgat: Dat is op basis van een aantal kilometer. Dit is gebaseerd op de levenswijze en gewoonten van de bestuurder. Het wordt geval per geval bekeken, in overleg met de bestuurder. Het kan ook in de tijd nog aangepast worden.
- Dirk Lauwers: Wordt ook de snelheid mee in rekening genomen en dus beperkt door bijvoorbeeld niet meer op autostrades te rijden?
- Anne-Sophie: Nee.
- Kirsten De Mulder: Wordt er ook rekening gehouden met het vermijden van omgevingen waar bijvoorbeeld veel kinderen aanwezig zijn zoals bijvoorbeeld schoolomgevingen?
- Anne-Sophie Mortgat: Nee, dat zou een heel complexe oefening zijn.

6. Naar een dynamische rijonderbreking bij ouderen, samen met de arts

Mark Lutin (Centrum Samen Veilig Mobiel, Jessa Ziekenhuis Hasselt) schetst de aanpak van het Centrum Samen Veilig Mobiel en doet een voorstel tot verbetering van de huidige aanpak in Vlaanderen.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

7. Aandacht voor rijgeschiktheid bij artsen

Prof. Johan Flamaing (UZ Leuven) brengt een blik vanuit geriatrische invalshoek, bespreekt hoe rijvaardigheid in de opleiding geneeskunde vandaag aan bod komt en doet een concreet voorstel voor de toekomst.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Eddy Klynen: Het VFV wil deze voorstellen graag mee ondersteunen.
- Johan De Mol: Welke onderzoeken/testen doen de verschillende artsen? Bestaat er een soort afstijplijst?
- Johan Flamaing: Dat is inderdaad belangrijk. Mark Lutin heeft een gestandaardiseerde lijst. Dat behoort tot gespecialiseerde instanties, zoals CARA en Centrum Samen Veilig Mobiel. Je hebt kapstukken nodig. In de verschillende deeldisciplines moet het ook meer in de basis aan bod komen.

Conclusie

- Eddy Klynen: Het is goed om vast te stellen dat er veel interesse is voor dit thema. Het voorstel is dan ook dat we hier verder mee aan de slag blijven gaan door het medische en het verkeerskundige verhaal met elkaar te combineren. We zijn het erover eens dat leeftijd op zich geen criterium is. Uit de presentaties blijkt ook duidelijk dat de medische diagnose, maar ook de vaststellingen belangrijk zijn. Verder is het ook belangrijk om dit zo dicht mogelijk bij de mensen te brengen, op een betaalbare manier en dat het hele proces op een menselijke manier gebeurt. Daarnaast is er ook behoefte aan sensibilisering van de medische sector. Tenslotte is er vraag naar een actualisatie van bijlage 6 en meer aandacht in opleidingen geneeskunde via de VLIR.
- Er zijn geen opmerkingen bij deze voorstellen vanuit het Vlaams Forum Verkeersveiligheid.

8. Varia

Tergkoppeling aanpak ongevalsdata provincies

Naar aanleiding van de presentatie over data op de vorige bijeenkomst van het VFV (01/03/24) werd bij de andere provincies nagevraagd welke aanpak zij hanteren.

Provincie Antwerpen	<ul style="list-style-type: none">• Dashboard verkeersongevallen (zie verslag bijeenkomst VFV 01/03/24). De voeding gebeurt vanuit ISLP.• Traject Verkeersveilige Gemeente: hierbij streeft men naar een beter lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Ze stellen samen een actieplan op met als doel nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer. De provincie begeleidt bij de uitvoering van het actieplan.
---------------------	---

	<p>Men overlegt regelmatig om de uitvoering van het actieplan op te volgen en bij te sturen. Dit traject focust op de 5 E's en faciliteert de uitwisseling van goede praktijken. 59 van de 69 Antwerpse gemeenten stelden zich kandidaat voor deelname. 15 van hen konden starten in 2018 en telkens 10 in 2019 en 2020. In 2021 starten 7 gemeenten en in 2022 nog eens 9. De laatste 8 startten op in 2023.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weekendongevallen door controles aanpakken: sinds 2000 worden in de provincie wekelijks WODCA-controles georganiseerd om het rijden onder invloed aan te pakken. • Provinciale adviescommissie verkeersveiligheid Antwerpen of PAVA vergadert halfjaarlijks met deelname van wegbeheerders, politie, parket, provinciale dienst mobiliteit en tal van betrokken actoren en experts. Dit forum zorgt voor een intensieve samenwerking met de partners en een goede uitwisseling van kennis en informatie. Hierbij komen diverse onderwerpen aan bod, zoals de afschaffing van de tolerantiedrempels, de inzet van ANPR, herstelcursussen, de inzet op modal shift en de aanleg van fietsinfrastructuur. • Provinciale coördinatiecel ANPR: deze vergadert halfjaarlijks met deelname van wegbeheerders, politie, parket en tal van experts. Dit forum besteedt o.a. aandacht aan het gebruik van slimme camera's voor de bevordering van de verkeersveiligheid via trajectcontrole en vrachtwagensluizen. • Jaarrapport verkeersongevallen met dodelijke afloop provincie Antwerpen: in opdracht van de gouverneur werd voor 2023 een eerste jaarrapport opgesteld. Dit geeft meer inzicht in de dodelijke verkeersongevallen. Doel is om deze inzichten te vertalen in snelle en slimme maatregelen van de wegbeheerders en de politie om verkeersongevallen te voorkomen en de schade te beperken. Dit project wordt in samenwerking met de politie, het parket en de wegbeheerders in 2024 voortgezet.
Provincie Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse analyse van verkeersongevallen door strategische analisten bij de CSD's Leuven en Halle-Vilvoorde – Overzicht voor Vlaams-Brabant en per arrondissement. Evolutie wordt besproken tijdens het Strategisch Overleg Verkeersveiligheid, met oog op mogelijkheden voor verdere aanpak. • Plan om AVOS opnieuw onder de aandacht te brengen en verder uit te rollen in de politiezones en/of steden en gemeenten in Vlaams-Brabant (cf. werkwijze in provincie Limburg – mogelijkheden voor Vlaams-Brabant verder te bekijken).

	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch Overleg Verkeersveiligheid Vlaams-Brabant of SOV vergadert halfjaarlijks met deelname van politie, parket, provinciale dienst mobiliteit en tal van betrokken actoren en experts. Dit forum zorgt voor een intensieve samenwerking met de partners en een goede uitwisseling van kennis en informatie. Hierbij komen diverse onderwerpen aan bod, zoals het opsporen van drugs in het verkeer, toepassingsmogelijkheden van slimme technologie om verkeersveiligheid te verhogen, goede praktijken in verkeersveiligheid, aandacht voor fietsers in het verkeer, • Provinciale werkgroep ANPR: deze vergadert trimestrieel / halfjaarlijks met deelname van politie, parket en tal van experts. Dit forum besteedt o.a. aandacht aan het gebruik van slimme camera's voor de bevordering van de verkeersveiligheid.
Provincie Limburg	<ul style="list-style-type: none"> • Werken aan een gewogen heatmap volgens de AVOS-methodiek. • Deze heatmap zal ook ongevallen met stoffelijke schade meenemen, want een plaats met frequent terugkerende kleine incidenten en (bijna) aanrijdingen kan een groter probleem zijn dan een plaats waar een éénmalig en alleenstaand ongeval, al is het met ernstige gevolgen, voor komt. • Ook zullen aanrijdingen met actieve weggebruikers zwaarder wegen op de heatmap dan aanrijdingen tussen voertuigen. Deze heatmap geeft dan eerste beeld van potentieel verkeersonveilige situaties, waarmee de lokale verantwoordelijken (politiezones of gemeenten) aan de slag kunnen om van deze breedte-analyse over te gaan op een diepte analyse. We willen hen hierin ondersteunen vanuit een arrondissementeel coachingcomité. • Deze heatmap is nog in ontwikkeling, samen met Gerry Peeters die ook aanwezig was op de vergadering. • Hiernaast biedt S-lim de besturen die bij hen zijn aangesloten iets gelijkaardig aan, meer info via https://www.s-lim.be/nieuws/real-time-inzichten-verkeersveiligheid-in-de-gemeente
Provincie Oost-Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> • Zij voorzien niet in een dashboard verkeersongevallen. De besturen moeten terugvallen op de bestaande opensource dashboards van o.a. VIAS en Statbel. De lokale politie kan dan weer beroep doen op de tools die het CSD OVL ter beschikking stelt : het PAB (politieel arrondissementeel beeld).

	<ul style="list-style-type: none"> • In het kader van dodelijke ongevallen is er ingevolge de opdracht van de Ministers Peeters in de schoot van de Provinciale Verkeerscommissie een werking geïnitieerd tussen FDG OVL en CSD OVL, waarbij alle dodelijke ongevallen aan een bijkomende (diepte) analyse worden onderworpen met als opzet de informatiepositie van de Gouverneur te versterken en indicaties te ontvangen tot het prioriteren van gerichte verkeersacties. • Deze analyses zijn dan ook weer voor alle politiezones consulteerbaar, waarvan ze hopen dat in relatie met deze cijfers er een warme communicatie is met desbetreffende besturen.
Provincie West-Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> • Snelle analyse dodelijk verkeersongeval, binnen de week op basis van proces-verbaal vast stellers. • Kennisgeving, vraag of structurele debriefing indien nodig aan en met de wegbeheerders en betrokken partijen zoals AWV, politie, burgemeester, mobiliteitsambtenaar. • Kennisgeving en ondersteuning dossiers die in aanmerking komen voor een MIA Quick Scan van MOW Vlaanderen. • Opvolging infrastructurele maatregelen: na 2 maanden, na een jaar. • Jaarlijks uitgebreid rapport analyse dodelijke verkeersongevallen met bevindingen en aanbevelingen. • Jaarlijks grondige analyse dodelijke verkeersongevallen, op basis van inzage dossiers parket (deskundigenverslagen, vervolging en uitspraken...) (mogelijks dit jaar niet wegens tijdsgebrek). • Opmaken gouverneursbesluiten 70-tal motor events per jaar op en naast de openbare weg in het kader van de BA-aansprakelijkheidsverzekering van de organisator, waaronder vraagstelling andere provincies, contacten gemeenten en politiezones. • Structureel overleg: 2 maal per jaar ARRO Verkeer (operationeel), 2 maal per jaar PVO, vaste rubriek (strategisch). • Jaarlijkse acties: Modder op de weg, ondersteuning bij de dag van de motorrijder, West-Vlaams weekend zonder alcohol en drugs in het verkeer, Campagne Verplicht verlicht.

	<ul style="list-style-type: none">• Projecten: digitalisering van de technische fietscontroles in de scholen (link campagne Verplicht Verlicht), overleg met de mobiliteitsambtenaren van de 64 gemeenten, sensibilisering nut analyses, trajectcontroles, Groene 62 conflicten bij wandelaars en fietsers op deze wandel- en fietsroute, omzendbrief truck- en motorruns updaten en lid van de werkgroep bij herdenking kettingbotsing Zonnebeke 2013, vorig jaar.
--	---

Campagnes

Ine Herten (VSV) licht de huidige campagne over snelheid toe en geeft de campagnekalender van 2024 en 2025 (onder voorbehoud) mee. De campagnes zullen voortaan kort in de varia aan bod komen. Eén keer per jaar komt er een meer uitgebreide toelichting met de resultaten.

Voor inhoud: zie presentatie.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 20 september 2024, van 10.00 tot 12.00 uur, fysiek in Brussel.