

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

13 december 2024

Online bijeenkomst via Teams

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Caroline Ariën (IOK), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), Jorine Callebert (Traject nv), Wies Callens (Fietsersbond), Stijn Daniels (KU Leuven), Erwin Debruyne (VVSG), Bert De Bondt (DMOW), Roel De Cleen (OVK), Marjolein de Jong (Stad Antwerpen), Johan De Mol (UGent), Kirsten De Mulder (Gemeente Middelkerke), Patrick D'haese (DMOW), Stijn Dhondt (VSV), Ilse Eylenbosch (AWV), Meredith Glaser (UGent), Frank Glorieux (Traxio), Glenn Godin (Mobiel 21), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Ine Herten (VSV), Katrien Kiekens (AWV), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (UGent en UAntwerpen), Clarysse Ledent (Traxio), Wouter Leysen (Provincie Antwerpen), Bert Meulemans (Boerenbond & Landelijke Gilden), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Marijn Schevernels (MINT), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Elias Van Bogaert (FOD Mobiliteit en Vervoer), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Annemie Van Looveren (Rondpunt vzw), Katrien Van Vlasselaer (Provincie Vlaams-Brabant), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Gert Venken (VSV), Dirk Verhoeven (DMOW), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Graham Verschaeve (Federale politie), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia).

Verontschuldigd: Hilde Bruynseels (VSV), Erik Caelen (Cage bv), Tina Caers (VVP), Werner De Dobbeleer (VSV), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Tom Destoop (Boerenbond), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Maarten Matienko (VAB), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Arnoud Sneijers (Rondpunt), Steven Soens (Febiac), Bert Van Hemelen (De Lijn).

Agenda

1.	Goedkeuring verslag vorige vergadering	Cathy Berx, Voorzitter, VFV
2.	Wetsvoorstel nultolerantie alcohol in het verkeer – advies VFV	Cathy Berx, Voorzitter VFV
3.	De nieuwe Vlaamse Fietsmanager aan het woord	Patrick D'haese, Vlaamse Fietsmanager, Departement Mobiliteit en Openbare Werken
4.	Goals of the Cycling Chair at Ghent University	Meredith Glaser, Fietsprofessor, UGent
	Pauze	
5.	De aanpak en effecten van sensibilisering - Campagnes AWV	Katrien Kiekens, Communicatieverantwoordelijke, Agentschap Wegen en Verkeer
6.	De aanpak en effecten van sensibilisering - Campagnes VSV/MOW	Stijn Dhondt, Onderzoeker, VSV

7.	Varia	Ine Herten, Beleidsmedewerker Vorming professionals, VSV
	<ul style="list-style-type: none">• Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2025• Stopzetting Coalitie van 30	Gert Venken, Teamverantwoordelijke Vorming professionals, VSV

Einde

Volgende vergaderingen:

- Vrijdag 28 februari 2025 – Online
- Vrijdag 6 juni 2025 – Fysiek (met afsluitende broodjeslunch)
- Vrijdag 19 september 2025 – Fysiek (met afsluitende broodjeslunch)
- Vrijdag 12 december 2025 – Online

Indien fysiek: VAC in Mechelen, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. De nieuwe leden stellen zich voor.

Er waren enkele opmerkingen bij het verslag, die ondertussen verwerkt zijn. Het verslag wordt goedgekeurd.

De voorzitter benadrukt, in het licht van de recente gebeurtenissen, hoe relevant dit overlegorgaan is en dat we zullen blijven verder werk maken van meer verkeersveiligheid.

2. Wetsvoorstel nultolerantie alcohol in het verkeer – advies VFV

Voorzitter Cathy Berx licht toe dat de Commissie voor Mobiliteit van de Kamer van Volksvertegenwoordigers het advies van het VFV heeft gevraagd over een wetsvoorstel voor nultolerantie van alcohol in het verkeer. De link naar de tekst van het wetsvoorstel DOC 56 0117: [link](#).

In 2019 heeft het VFV standpunt ingenomen dat we voorstander zijn van een nultolerantie alcohol in het verkeer: [link](#). Het zorgt voor meer duidelijkheid: rijden en drinken gaan nooit samen. Er moet een mentaliteitsshift komen. De invoering moet gepaard gaan met heel wat begeleidende maatregelen. Deze staan allemaal in de aanbevelingen opgesteld. Het mag niet louter een maatregel op papier zijn, maar moet daadwerkelijk worden nageleefd.

Aan de leden wordt de vraag gesteld of iedereen nog steeds achter dit standpunt staat en wat het standpunt is met betrekking tot fietsers.

- Dirk Lauwers: Ik ben 100% akkoord met de hoofdlijnen. We hebben een belangrijke rol als VFV en we moeten onze stem in dit maatschappelijk debat verheffen. Ik ben voorstander van een alcohol- en een rijbewijsslots. Je zou dit kunnen opleggen bij nieuwe wagens die op de weg komen. Dit moet dan gepaard gaan met een puntensysteem.
- Johan De Mol: Een hogere pakkans is de basis. Dat hangt samen met een verbetering van de procedures. Er zijn zeer veel maatregelen nodig om ongevallen te voorkomen. Er zou al minstens in nieuwe bussen en trucks alcoholslots moeten voorzien worden. De basis is aanwezig, ook voor andere nieuwe voertuigen zoals salariswagens. Dit zou het probleem van alcohol in het verkeer kunnen terugdringen.
- Cathy Berx: De randvoorwaarden die nu al opgesomd zijn, kunnen nog verder uitgebreid worden. De procedures vereenvoudigen is ook noodzakelijk. Denk bijvoorbeeld aan hoe lang het duurt eer een rijverbod effectief ingaat. In Scandinavische landen verloopt het administratieve proces gelijk met het strafrechtelijke proces, waardoor men in afwachting van een straf alvast niet meer kan rijden bij een rijverbod.

- Anneliese Heeren: Ik ben dit wetsvoorstel zeer genegen. De FOD Mobiliteit is al jarenlang vragende partij voor verlaging van de alcohollimiet. Ik ben voorzitter van een werkgroep rijden onder invloed voor waar politierechters, medewerkers van parketten, Centrex e.a. vertegenwoordigd zijn en zal bij hen ook advies hierover inwinnen. Het Verbond van Politierechters en ook Centrex zijn dit voorstel genegen. Het zou veel moeilijker zijn voor de politie om het te beperken tot enkel onervaren bestuurders. Voor de mindset, de sociale norm is deze maatregel zeer belangrijk en hopelijk zijn de geesten eindelijk gerijpt. Goed dat het VFV hetzelfde standpunt uitdraagt. Ongeveer 25% van de ongevallen is alcohol gerelateerd. We zouden dus een grote winst kunnen maken in het aantal doden en zwaargewonden. In 2023 werd de kaap van meer dan 1.000 installaties van alcoholsloten op 1 jaar overschreden. Gestaaft zullen meer en meer voertuigen uitgerust zijn met een alcoholslot. Het alcoholslot is een hele mooie maatregel, maar moet ook in het openbaar vervoer mogelijk gemaakt worden. In Scandinavië moeten bestuurders van het openbaar vervoer door een 'gate' om een alcoholtest te ondergaan. De Vlaamse overheid kan de voorziening van installatie van alcoholsloten pushen in openbare aanbestedingen van voertuigen. Tenslotte kan er aandacht voor verslavingszorg in politiezones komen. In Denemarken en Zweden doet de politie een aanbod naar hulpverlening in de verslavingszorg aan de bestuurder onder invloed. We moeten interfederaal inzetten op samenwerking met de gezondheidszorg. We moeten dit als een integraal verhaal benaderen en op alle fronten inzetten.
- Stijn Daniels: Ik ben het helemaal eens met het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel alleen zal niet voldoende zijn, maar zal inderdaad integraal moeten bekeken worden. Ik spreek liever over nul-limiet dan nultolerantie. In [dit artikel](#) werd het effect van de invoering van een nul-limiet in België berekend en men komt op een vermindering van 10 tot 17 verkeersdoden per jaar. Dat is veel en niet veel. De maatregel heeft niet rechtstreeks impact op degenen die nu al te veel drinken en toch rijden. De hoop is dat het sociaal aanvaarden van rijden onder invloed verdwijnt. Kan dit element aan de nota en de aanbevelingen toegevoegd worden?
- Isabel Verwee: Vias institute staat ook achter idee van nultolerantie voor alcohol in het verkeer. Het is één van de middelen en niet hét middel tegen rijden onder invloed. De sociale norm, de attitude van de bestuurder zelf en het verhogen van de pakkans zijn zeer belangrijk. Vias institute beschikt over een update van de cijfers (als bijlage aan het verslag). Er is nationaal en internationaal heel wat wetenschappelijke evidentie voor het alcoholslot, maar vooral met begeleiding als randvoorwaarde voor succes. Het alcoholslot werkt als een afschrikmiddel en zorgt ervoor dat bestuurders niet meer onder invloed kunnen rijden. Tenslotte zorgt het opleggen van een alcoholslot voor een psychologische begeleiding en educatie.
- Cathy Berx: Er is in een Europese verplichting voorzien voor de aansluiting van alcoholsloten in voertuigen. De begeleiding van bestuurders met een alcoholslot wordt van een andere orde, want elke bestuurder zal dan over een alcoholslot in de wagen beschikken ongeacht of hij/zij met een alcoholprobleem kampt. Het is dan gewoon één van de attributen in de wagen. Ook Febiac verklaarde om ervoor open te staan zodra de praktische problemen en de tekortkomingen van het huidige systeem zijn weggewerkt. Het kan een evidentie worden, los van een alcoholprobleem. Het draagt ertoe bij dat rijden onder invloed -buiten eventuele fraude- zo goed als onmogelijk wordt.
- Isabel Verwee: Dan moet je het niet beschouwen als een veiligheidsmaatregel zoals het vandaag is. Het loont dan wel de moeite om de effectiviteit t.o.v. de hoge kostprijs op voorhand te berekenen.
- Cathy Berx: Als je naar de waarde en kostprijs van een wagen kijkt, wat zou de bijkomende kost van een alcoholslot zijn? Zeker wanneer het op grote schaal wordt geïmplementeerd, is de kost

allicht verwaarloosbaar. Het klopt dat het denken over een alcoholslot wijzigt, dat het dan een preventieve maatregel wordt.

- Pieter Van Bastelaere: We zijn als groep voorstander van een nultolerantie voor alcohol en drugs in het verkeer. Als onderaannemer van De Lijn, zijn we verplicht om de technische bestekken van De Lijn te volgen en we kunnen zelf geen aanpassingen aan de bussen doen. Als we proactief voor de 9.000 bussen een alcoholslot willen installeren, moeten de technische bestekken van De Lijn aangepast worden. Daarnaast is het beter om alcoholsloten in de bussen te installeren in plaats van de bussen langs een 'gate' te sturen. Wat doe je dan met pauzeplaatsen en de terminus? Bij het leerlingenvervoer gaan de bussen mee met de chauffeurs naar huis. En ook autocars die naar vakantiebestemmingen reizen, hebben geen 'gates' onderweg.
- Johan De Mol: Dat is mijn motivatie om het ook in alle salariswagens en dienstwagens te voorzien. Breidt het gewoon uit voor alle voertuigen. Het is de meest eenvoudige maatregel en is met de voorziening in nieuwe wagens veel makkelijker. Voorzie het alvast voor autobussen en trucks waar er nu al een lagere limiet van 0,2 promille geldt.
- Cathy Berx; Als er een nul-limiet wordt ingevoerd, lijkt het mogelijk om op basis van een sample vast te stellen of iemand al dan niet gedronken heeft. Er zouden dan meer controles op korte tijd gedaan kunnen worden. Bij een positief sample zal er nog een verdere analyse moeten gebeuren om het promillegehalte vast te stellen. Vereenvoudigt de invoering van de nul-limiet de handhaving? Kan er een snellere, automatische aanmaak van PV's komen? Vandaag wordt opgemerkt dat er weinig controles zijn en dat ze behoorlijk wat tijd in beslag nemen. Wat betekent de invoering van een nul-limiet voor de pakkans en de handhavingstechnieken? Hoe pakt men dit in andere landen aan?
- Isabel Verwee: Je moet ervan uitgaan dat er bestuurders zullen zijn die de regels overtreden. Er moet een draagvlak zijn eer er een effect op de handhaving zal zijn.
- Cathy Berx: [Een peiling door de Gazet van Antwerpen](#) toont aan dat 65% voorstander is van een nul-limiet voor alcohol in het verkeer. Draagvlak kan je ook creëren. Het belangrijkste is dat de sociale norm wijzigt. De pakkans blijft wel kapitaal.
- Hans Bonnarens: Ik ben akkoord met een veralgemeend alcoholslot in combinatie met een nul-limiet. We moeten wel incalculeren dat mensen niet altijd hun intenties naleven. Eer alle voertuigen met een alcoholslot rondrijden, zijn we al een hele tijd verder. Bestuurders met een alcoholprobleem zullen dan op zoek kunnen gaan naar voertuigen die buiten de regelgeving vallen. De impact van een veralgemeend alcoholslot zal niet meteen zichtbaar zijn. Daarom ben ik een gigantische voorstander om meer middelen op handhaving in te zetten. Dit is een onmiddellijk en duidelijk signaal naar de bevolking en het vergroot de subjectieve pakkans. Het probleem is veel breder en dan hebben we een bredere oplossing nodig.
- Anneliese Heeren: De sampling is een hele goede zaak geweest. Daardoor kan er snel alcohol gedetecteerd worden. Aan die procedure zal niet meteen iets wijzigen. Centrex is het wetsvoorstel wel genegen, maar ze denken dat ze meer zullen moeten inzetten op de lagere promillages. Als de sociale norm verbetert, zal dit op termijn wel vruchten afwerpen. Op termijn zal de politie de capaciteit dan meer op de problematische gevallen kunnen inzetten.
- Johan De Mol: Een goede maatregel bij een controle is dat het voertuig aan de kant moet blijven staan of dat er een andere bestuurder mee verder rijdt. Er zal dus meer ruimte nodig zijn om die voertuigen te plaatsen. We zouden zicht moeten hebben op de cijfers van rijden onder invloed van alcohol bij ongevallen, bij alle types van controles.
- Eddy Klynen: De VSV ontving een standpunt van Fietsberaad waarin wordt gevraagd om geen onderscheid te maken in de nul-limiet tussen de verschillende soorten bestuurders op het gebied

van de regelgeving, maar wel op gebied van de vaststellingen/controles en de bestraffing. Kunnen we hier als VFV achter staan?

- Cathy Berx: Er is een fundamenteel verschil in risico. De kans dat een fietser onder invloed een andere weggebruiker zwaar of dodelijk verwondt, is veel kleiner.
- Roel De Cleen: Het is heel logisch om hier een onderscheid in te maken. Er wordt nu in de rechtbank ook al rekening gehouden in de strafmaat met het gecreëerde gevaar. Fietzers creëren een kleiner gevaar dan vrachtwagenchauffeurs of automobilisten, wat niet wil zeggen dat er geen nul-limiet van toepassing moet zijn.
- Johan De Mol: Als je dronken fietst, kan je ook ongevallen veroorzaken. Dit moet ook mee in rekening genomen worden.
- Cathy Berx: Het standpunt van Fietsberaad is om voor iedereen de norm gelijk te leggen, maar bij controle en bestraffing rekening houden met de risico's en de impact.
- Wout Baert: De vraag is inderdaad om die mogelijke differentiatie te bekijken, niet in de limiet, maar in de uittekening van het handhavingsbeleid. Fietzers kunnen ook ongevallen veroorzaken, maar de risico's en de maatschappelijk impact bij dodelijke ongevallen liggen duidelijk bij een bepaalde groep weggebruikers. Daar zou meer rekening kunnen gehouden worden. Voor voetgangers en fietsers is een meer intrinsieke overtuiging nodig. De invoering van een nul-limiet zal ook bijdragen aan het debat vanuit een gezondheidsoogpunt.
- Cathy Berx: Veel jongeren zouden zulke overheidsmaatregelen onbegrijpelijk vinden. Het is een zorg dat de aversie ten aanzien van overheden groter zou worden.
- Anneliese Heeren: De FOD Mobiliteit is voorstander voor het behoud van de huidige norm voor de fietsers. Dit omdat dit gepercipieerd kan worden als een betuttelende overheid en ook omwille van het lagere risico bij fietsers.
- Wies Callens: Het standpunt van Fietsberaad is doorgesproken met het expertenpanel fiets. De Fietsersbond staat hier ook achter. Het is complex gezien de mobiliteitscontext. Wat ga je doen in niet-stedelijke context? In andere Europese landen waar er een nul-limiet voor alcohol bestaat, worden de fietsers eerder ondergebracht in de categorie openbare dronkenschap. We moeten vooral het signaal blijven geven dat alcohol en verkeer niet samengaan. We moeten de discussies niet door elkaar halen, maar we moeten ze wel blijven voeren.
- Cathy Berx: Het VFV onderschrijft het standpunt van Fietsberaad. De boodschap is dat alcohol in het verkeer altijd een risico inhoudt, ook als fietser. Bij de handhaving houden we dan rekening met het risico. We staan achter een nul-limiet voor alcohol in het verkeer. De politie zal de schaarse handhavingscapaciteit juist en verstandig moeten inzetten.

3. De nieuwe Vlaamse Fietsmanager aan het woord

Patrick D'haese is sinds september 2024 de nieuwe Vlaamse Fietsmanager bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij licht het Regeerakkoord en de beleidsnota DMOW toe.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Anneliese Heeren: In een schoolomgeving in Lubbeek ben ik al jaren vragende partij om venstertijden in de voeren voor vrachtvervoer. Er is heel wat argumentatie waarom het er niet komt. Komt er een handleiding of algemene richtlijn zodat venstertijden in schoolomgevingen een norm wordt? Verder zijn er op de gewestweg N2 op enkele plaatsen nog steeds moordstrookjes, en dus geen afgescheiden fietspaden, bij een snelheidsregime van 70 km/uur. Dat is niet conform het vademecum. Het blijft een schande om hier fietsers langs te sturen.
- Patrick D'haese: Samen met AWV wordt er een Masterplan fietsinfrastructuur met een afwegingskader uitgewerkt. Naast fietspotentieel wordt verkeersveiligheid hierin opgenomen. De moordstrookjes die absoluut niet conform zijn volgens het vademecum zullen dan prioritair naar boven komen voor het GIP. Het is de bedoeling om meer focus te leggen op investeringen voor fietsers. Venstertijden is geen evidente maatregel die in veel mobiliteitsplannen opgenomen is. Het is een mooie theorie, maar niet makkelijk toepasbaar in de praktijk. Die vrachtwagens moeten ergens kunnen parkeren en buitenlandse chauffeurs moeten ook op de hoogte zijn. Het is een complex probleem van regelgeving, handhaving en sensibilisering. Een handleiding of best practices voor lokale besturen zouden nuttig zijn. Voor het Verkeersveiligheidsplan zal DMOW ook nog beroep doen op het VFV.
- Eddy Klynen: Proficiat aan Patrick als nieuwe fietsmanager. Hij is de juiste man op de juiste plaats. Denk je dat de doelstelling van 30% fietsverplaatsingen in 2030 haalbaar is zonder de invoering van rekeningrijden?
- Patrick D'haese: Fietsberaad zal in 2025 een studie uitvoeren naar wat die 30% precies betekent voor clusters van gemeente, gedifferentieerd over stedelijk en landelijk gebied. Welke maatregelen kunnen lokale besturen hierbij helpen, wordt onderzocht. Ook in Nederland is er op dit moment nog geen rekeningrijden. Dus het zou op zich mogelijk moeten zijn, al zou het wel voor een extra push kunnen zorgen. Los van rekeningrijden, kan het aantal functionele en zeker ook recreatieve fietsverplaatsingen nog groeien.
- Cathy Berx: Op deze nagel kloppen we in de Nieuwe Rand al jaren: zonder rekeningrijden, zal de weg naar een doorgedreven modal shift veel lastiger zijn en/of minstens veel langer duren.
- Johan De Mol: Er is ook een probleem met de onteigeningen voor de aanleg van fietspaden. Vanuit Gent zijn we vragende partij om de problematiek van fietsers en tramverkeer op te nemen en het vademecum aan te passen.
- Patrick D'haese: Er komt binnenkort een update van het vademecum. Er zijn in Gent een aantal testen uitgevoerd om tramsporen veiliger te maken voor fietsers. Er is voorlopig nog geen pasklare oplossing, maar het is wel de intentie om dit verder te bekijken.
- Johan De Mol: Er is geen materiaal om de tramsporen op te vullen. Daarom is het voorstel om een veilig rijpad voor de fietsers te voorzien. Daar moeten dan in het vademecum verschillende elementen voor voorzien worden.

- Dirk Engels: Proficiat, je kan het verschil maken en steunen je hier graag in. Ik vraag verhoogde aandacht om op korte termijn iets aan de snelheden te doen: zowel buiten de bebouwde kom van 70 naar 50 km/uur waar er moordstrookjes zijn en ook binnen de bebouwde kom. Op de hoofdassen waar 50 km/uur vaak voorzien is, gebeuren veruit de meeste ongevallen. Daar moeten we ook absoluut naar een snelheid van 30 km/uur. AWV moet een voortrekkersrol spelen om gemeenten te overtuigen om het afwegingskader toe te passen. Het zou verplicht moeten worden.
- Cathy Berx: We pleiten inderdaad al lang voor een snelheidsbeperking van 30 km/uur in de bebouwde kom, behalve wanneer er vrij liggende fietspaden en alle kruispunten conflictvrij zijn.
- Dirk Lauwers: Ik sluit mij aan bij het pleidooi van Dirk Engels. Het beste fietsplan is een autoplan. Er is nood aan bijkomende infrastructuur, maar er is vooral nood aan kalmer autoverkeer. De afwegingskaders bestaan, maar men laat het aan de gemeenten over. Er is ook een verontrustende tendens waarbij beleid wordt teruggedraaid zoals in Oostende en Aalter. Fietsberaad heeft een goed onderzoek gedaan naar de effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen op fietsers. Het effect is groter wanneer men de 30 km/uur in de hele gemeente invoert dan wanneer in enkele individuele straten. Recent Zwitsers onderzoek bevestigt dat. Er zijn 38% minder zware ongevallen in 600 max. 30-gebieden in Zwitserland. Maximum 50 km/uur langs moordstrookjes staat in het afwegingskader van AWV, maar het initiatiefrecht ligt bij de gemeenten. AWV zou een proactiever beleid moeten voeren op dat vlak. Een shift werkt alleen met push- én pullmaatregelen. De push blijft uit. En zo zal de 30% fietsverplaatsingen niet bereikt worden.
- Patrick D'haese: De wegcategorisering met de inrichtingsprincipes inclusief het snelheidsregime en het vademecum fietsvoorzieningen spelen beide een rol. Dan is er ook nog de keuze op langere termijn versus de maatregelen die in tussentijd al genomen kunnen worden om de veiligheid te verhogen. Aan het Masterplan fiets zal een participatieuw gekoppeld zijn met stakeholders zoals experts, maar ook burgers.
- Cathy Berx: Het belangrijkste is dat alle, participatief tot stand gekomen, maatregelen consistent worden uitgevoerd en afgedwongen. .
- Matthias Vermael: Ik werk momenteel aan een publicatie over de impact van het mobiliteitsmiddenveld en de subsidiëring hiervan. De impact van die verenigingen is bijzonder groot, maar er staat heel weinig over in het Regeerakkoord en er zijn weinig structurele investeringen voor mobiliteitsverenigingen. Ter illustratie: vanuit het domein cultuur worden er 6 miljoen euro structurele subsidies voor circusverenigingen voorzien waar dat voor mobiliteitsverenigingen over 600.000 euro gaat. Terwijl de maatschappelijke uitdaging veel groter is voor mobiliteit. Proficiat aan Patrick: hij is de juiste man om dit te signaleren bij DMOW.
- Patrick D'haese: Wat het maatschappelijk belang betreft, ben ik het volledig eens met Matthias. Binnenkort start het Fietsforum opnieuw op. Samenwerking met stakeholders en mobiliteitsverenigingen is belangrijk. De gesprekken over de subsidiëring zijn bij DMOW opgestart.

- Wies Callens: Proficiat aan Patrick gewenst. Goed dat er opnieuw aandacht naar schoolomgevingen gaat, maar ook op woonwerkomgevingen moet netwerklogica toegepast worden. Er blijft een probleem van veilige fietsinfrastructuur en veilige fietsoversteken aan gewestwegen. Hier moet men echt prioriteit aan geven en proactief mee aan de slag gaan. Ook de evaluatie van nieuwe fietsinfrastructuur die aangelegd wordt, ontbreekt. De Fietsersbond kijkt ernaar uit om de samenwerking verder te zetten.
- Patrick D'haese: In het afwegingskader van het Masterplan fietsinfrastructuur wordt rekening gehouden met de zwarte en de grijze punten. Via het participatieluik willen we ook de locaties te weten die fietsers als onveilig ervaren. En ook de oversteekplaatsen zullen er deel van uitmaken. Bedankt voor alle felicitaties. De verwachtingen liggen hoog en we hebben heel wat werk voor de boeg de komende jaren.
- Caroline Ariën: Grote masterplannen en fietsprojecten zijn goed, maar we moeten ook vooral naar lokale besturen de boodschap geven wat er binnen de termijn van één legislatuur kan gedaan worden. Dat gaat dan over quick wins die de fietsveiligheid en het fietscomfort verbeteren, zoals het wegwerken van overbodige paaltjes en drempels. Dat kan op heel korte termijn en met weinig budget. De kleine maatregelen zijn minstens zo belangrijk als grote plannen.
- Cathy Berx: Veel dank aan Patrick. De verwachtingen zijn hooggespannen. Het vertrouwen is navenant groot. Dat de juiste persoon op de juiste plaats zit, geeft veel moed. Ook op onze steun kan hij zeker blijven rekenen.

4. Goals of the Cycling Chair at Ghent University

De bijdrage van Meredith Glaser, de Vlaamse Fietsprofessor (UGent) wordt omwille van de beschikbare tijd uitgesteld naar een latere bijeenkomst.

5. De aanpak en effecten van sensibilisering - Campagnes AWW

Katrien Kiekens (Agentschap Wegen en Verkeer) schetst de aanpak en de effecten van de campagnes die AWW uitwerkt.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx : De stap van kennis naar gedragsverandering is een complexe uitdaging. Ik stel vast dat er in de presentaties veel verwijzingen zitten naar het VFV, de VSV, ... de bereidheid en de wil om samen te werken. Dat is gewaardeerd.
- Eddy Klynen: De VSV kijkt vooral naar de data: waar kunnen we grote verkeersveiligheidswinsten maken binnen onze bevoegdheden en dat op korte termijn. Dat zijn de 3 grote killers: afleiding, snelheid en rijden onder invloed van alcohol en drugs.

6. De aanpak en effecten van sensibilisering - Campagnes VSV/MOW

Stijn Dhondt (VSV) schetst de aanpak en de effecten van de campagnes die de VSV in opdracht van DMOW uitwerkt.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: De resultaten over de Groot gelijk-campagne zijn ook interessant voor de onderhandelaars die aan het discussiëren zijn over het al dan niet invoeren van de nul-limiet voor alcohol in het verkeer.

7. Varia

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Ine Herten (VSV) geeft mee dat de leden van het VFV gratis kunnen deelnemen aan het Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat op 18 maart 2025 in Puurs-Sint-Amands plaatsvindt. De inschrijvingen starten midden januari 2025. Ze zal in die periode ook promomateriaal bezorgen aan de leden.

Voor inhoud: zie presentatie.

Coalitie van 30

Gert Venken (VSV) deelt mee dat de Coalitie van 30 stopgezet wordt. In 2021 werd de coalitie in het leven geroepen met als doel om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid binnen de bebouwde kom met een uitbreiding van 30 km/uur op de agenda te zetten. We organiseerden enkele klankbordsessies waar goede praktijken uitgewisseld werden. Het aantal leden is ook gegroeid. Het thema staat meer en meer op de politieke agenda, een aparte coalitie voor dit thema is dan ook niet meer nodig zolang het thema aan bod blijft komen in initiatieven van VSV, VVSG, Fietsberaad en Mobiel 21.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Wies Callens: Bedankt VSV en de andere organisaties om het thema op de agenda te zetten. Voor de Fietzersbond is nog wel wat te vroeg om die coalitie volledig los te laten. Vanuit het middenveld zullen we de zone 30 verder blijven uitdragen. Het mag wel al meer gangbaar zijn. Er is toch nog veel werk op het terrein.
- Cathy Berx: Het nieuwe bestuursakkoord voor provincie Antwerpen blijft inzetten op het traject Verkeersveilige gemeente en dus ook op een aangepaste snelheid in de bebouwde kom.

De Code van de openbare weg

Voorzitter Cathy Berx geeft aan dat de nieuwe Code van de openbare weg op 1 september 2026 ingaat. Wat zal er allemaal gebeuren om de lokale besturen goed voor te bereiden?

Vragen vanuit het forum:

- Gert Venken: Dat is een terecht vraag. De VSV is hier zich al op aan het voorbereiden. Er is werkgroep opgericht met leden vanuit het wetgevend kader, politie en vanuit opleiding bij de VSV om in het najaar van 2025 al opleidingen voor lokale besturen aan te bieden. Daarnaast zullen de nieuwigheden ook aan het brede publiek bekend gemaakt worden via campagnes zoals de Grote en de Klein Verkeersquiz van de VSV.
- Cathy Berx: Kan je deze informatie met de andere gouverneurs delen?
- Wies Callens: Op de Federale Commissie Verkeersveiligheid waren er nog wat vragen over onduidelijkheden en ongerijmdheden die er nog instaan. Het is belangrijk dat het VFV dit ook verder blijft opvolgen.
- Cathy Berx: Zouden we dit volgende keer kunnen agenderen?
- Steven Raes: Er is daarnaast ook een werkgroep met Federdrive, VSV, rijsscholen, examencentra, DMOW, ... opgericht om de opleidingen en de examens aan te passen tegen de deadline. De afgevaardigde van DMOW trok de datum van inwerkingtreding nog een beetje in twijfel omdat er nog enkele zaken moeten opgelost worden. De datum van 1 september 2026 is dus nog wat onder voorbehoud.
- Anneliese Heeren: 1 september 2026 is de streefdatum. Als dit gaandeweg niet haalbaar blijkt, zal dit moeten bijgesteld worden. Het is nog een 'work in progress'. Er is ook nog een hele lijst met opmerkingen van de politie. Dus er zullen waarschijnlijk nog aanpassingen volgen. Als dit volgende keer geagendeerd wordt, is de aanwezigheid van Karel Hofman belangrijk.
- Cathy Berx: De opmerkingen worden beter bilateraal al aan de FOD Mobiliteit bezorgd. En dan kan dit nog ter kennisgeving op het VFV gebracht worden.
- Anneliese Heeren: Opmerkingen mogen zo snel mogelijk aan mij of aan Karel bezorgd worden en dan Karel (als hij beschikbaar is) hierover tijdens de volgende bijeenkomst terugkoppelen.
- Wies Callens: Hoe gaan we dat breed aanpakken? Het is goed dat er al veel voorbereidingen getroffen worden, maar er zal toch ook een breed gedragen campagne nodig zijn. Zelfs in de huidige wegcode zijn er zaken zoals reddingstrook, fietszones, ... die niet goed gekend zijn. Als VFV kunnen we hier een grote rol in opnemen. Hoe pakken we dat aan?
- Cathy Berx: De strategie van implementatie kan wel aan bod komen tijdens de volgende bijeenkomst.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 28 februari 2025, van 10.00 tot 12.00 uur, online via Teams.

8. Bijlagen

Chat

- Stijn Daniëls: 10-17 verkeersdoden minder per jaar in België door nul-limiet
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S000145752100573X>

- Dirk Lauwers: Rijbewijsslot opleggen bij nieuwe wagens
- Caroline Ariën: Geen alcohol in werk-gerelateerde context (in de meeste arbeidsreglementen staat dat je geen alcohol op de werkvloer mag gebruiken).
- Kirsten De Mulder: Ook nultolerantie drugs te bekijken, voldoende speekseltesten essentieel.
- Roel De Cleen: Ook aandacht nodig voor 'legale' drugs zoals opiaten (morfine, codeïne...) en benzos (valium, xanax...).
- Caroline Ariën: Slim alcoholslot dat detecteert dat voertuig lange tijd stil staat en motor blijft draaien terwijl chauffeur alcohol gaat kopen.
- Dirk Lauwers: We zouden er toch moeten voor zorgen dat ons land niet meer de oranje vlek in West-Europa is op de kaart i.v.m. alcohol in verkeerbeleid pagina 31 rapport WHO <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
- Hans Bonnarens: Het lijkt me essentieel om te benadrukken dat de noodzakelijke middelen overheidsbreed moeten gezocht worden, op alle niveaus. De verkokerde aard van onze federale en Vlaamse overheden maakt het m.i. niet gemakkelijk om middelen vanuit justitie, binnenlandse zaken, mobiliteit en welzijn/volksgezondheid te combineren. Het is echt een probleem dat méér is dan een mobiliteits- of autoprobleem. Het is zorg, educatie enz.
- Dirk Lauwers: Ik zou geen alibi argumenten opnemen i.v.m. alcoholslot.
- Frank Glorieux: Vergeet niet dat er nu meer tweedehandsauto's verkocht worden dan nieuwe.
- Anneliese Heeren: Nultolerantie voor drugs bestaat nu al.
- Wouter Van den Berghe: De gegeneraliseerde installatie van alcoholsloten is wel iets dat eerder op Europees niveau moet bekeken en beslist worden en zou best dan ook gelden voor buitenlandse voertuigen in ons land.
- Anneliese Heeren: Er was een jaar of 5 geleden de discussie in Europa, ik heb voor België gepleit voor verplichte alcoholsloten in alle wagens, maar we stonden daar ongeveer alleen als lidstaat. Er is enkel verplichte retrofit gekomen op Europees niveau. Centrex is van mening dat er minder kan worden gecontroleerd op probleemgevallen, omdat er meer capaciteit naar de lagere promillages gaat. Maar de sociale norm wordt beter!
- Dirk Lauwers: Pakkans is enorm klein - zelfs als we ze x maal verdubbelen blijft ze klein, vooral gerichte controle op plekken en momenten ('s nachts).
- Graham Verschaeve: Inderdaad Anneliese, als de sociale norm niet verandert, zal er minder gecontroleerd kunnen worden (doordat meer positieven), want procedure zal niet verkorten. Maar inderdaad hopelijk verandert de norm.
- Dirk Lauwers: Akkoord met Johan i.v.m. de cijfers- vooral lokale politie, hun afscherming van gegevens is een schande! Akkoord met standpunt fietsberaad. Zie onderzoek over 'Risk to others' van Fietsberaad (en mezelf).
- Roel De Cleen: Voetgangers zijn geen bestuurders.
- Anneliese Heeren: Op federaal vlak zijn we eerder voor behoud norm 0,5 pm voor fietsers.
- Wout Baert: Zo is het in Duitsland. Maar daarom lijkt een andere boete eerder logisch.
- Gisèle Vervoort: Niet enkel jongeren. Welk mobiliteitsalternatief is er voor volwassenen?

- Caroline Ariën: Het zou vooral jammer zijn dat het wetvoorstel voor gemotoriseerd verkeer strandt op de discussie over fietsers.
- Gisèle Vervoort: Er zijn enorm veel plaatsen in Vlaanderen waar geen openbaar vervoer is na 23 uur of vroeger en ook geen taxi's. Niet iedereen woont op wandelafstand van een sociaal evenement. Dat heeft niets met jongere of volwassene zijn te maken.
- Johan De Mol: Drinken en mobiliteit gaan gewoon niet samen.
- Onbekend gebruiker: Vanuit Mobiel 21 zijn wij ook akkoord met het standpunt van Fietsberaad.
- Dirk Lauwers: I.v.m. investeringen 'vraaggericht', vooral burgemeester Sevilla indachtig zijn: bouw geen fietspaden maar fietsnetwerken, t.t.z. fietsinvestering niet individueel bekijken maar op netwerkniveau.
- Caroline Ariën: Komt er opnieuw een boost van het Fietsfonds?
- Dirk Engels: Graag ook vernieuwde aandacht voor het versneld invoeren van (ev. tijdelijke) verlaagde snelheden in relatie met de fietsinfrastructuur.
- Caroline Ariën: Hier is een proactieve houding van AWV (en DMOW) belangrijk. Als het van de lokale politiek moet afhangen, dan wordt en blijft het een verhitte lokale discussie waarbij zeer veel politieke moed nodig is
- Dirk Lauwers: Boodschap i.v.m. zone 30 is toch wat ambigu, verwijzing naar Stockholm Declaration is er niet meer (30 standaard voor bebouwde kom) - zie in dit verband recent Brits en Zwitsers onderzoek: effect van 'brede' inzet van max. 30 is veel groter dan in beperkt gebied (38% minder zware ongevallen gemiddelde 600 max. 30 gebieden - vooral effect van 30 limiet in hoofdstraten is groot. <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/deutlich-weniger-schwere-verkehrsunfaelle>
- Johan De Mol: Dodehoekongevallen zijn louter ongevallen waar de auto/truck/bus geen voorrang geeft. Geen kwestie van fietser/voetganger niet gezien. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe trucks/bussen uitgerust met vele sensoren zodat fietsers/voetgangers gedetecteerd worden. Alleen moeten de bestuurders deze info gebruiken (activeren) en niet doorrijden of afslaan.
- Dirk Lauwers: Modal shift werkt enkel met 'push and pull' - shift naar fiets krijgt grote 'pull' maar wat met push?? (zie heel wat meta-onderzoek over effect shift).
- Wout Baert: Fietsberaad Vlaanderen toonde niet alleen daling relatieve risico aan, we voeren momenteel ook onderzoek naar dodehoekongevallen. Venstertijden kunnen daarbij aan bod komen.
- Dirk Lauwers: Afwegingskader snelheid wegen buiten bebouwde kom: AWV voorziet 50km/u i.p.v. 70 km/u bij moordstrookjes.
- Caroline Ariën: AWV heeft sinds eind 2021 een afwegingskader voor afwijkende snelheidslimieten binnen de bebouwde kom. Echter is hun houding dat lokale besturen dit zelf moeten aanvragen bij AWV. AWV neemt hier dus niet proactief het initiatief.
- Dirk Lauwers: Huidig afwegingskader - https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/afwegingskader_snelheid_buiten_bebouwde_kom.pdf

- Cathy Berx: Slimme kilometerheffing en afschaffing fiscaal voordeel salariswagen, zouden een aanzienlijk verschil kunnen maken.
- Dirk Lauwers: De Lijn presenteerde interessante studie inclusief kaart over bereikbaarheid enerzijds fiets en openbaar vervoer van bv. secundaire scholen. Puur op afstand is er groot probleem in heel wat buitengebieden. Er is ook nood aan ruimtelijke ordening-beleid!
- Onbekende gebruiker: Als venstertijden niet werken, kun je natuurlijk ook nog steeds vrachtwagens weren in een schoolomgeving door dit fysiek af te dwingen. Dat hoeven daarom niet altijd grote infrastructurele projecten te zijn. Het is in schoolomgevingen (en op schoolroutes) eerder een vraag van wie je prioriteit wilt geven op vlak van verkeersveiligheid. Het is vrij duidelijk dat de combinatie van vrachtverkeer en schoolverkeer niet optimaal is, bewijzen tal van onderzoeken en jammer genoeg ook recente berichten in de media.
- Wout Baert: Johan, ik deelde mee dat er een fiche in voorbereiding is bij AWV.
- Johan De Mol: Wout, neen u gaf aan dat het vademecum niet zomaar gewijzigd kan worden.
- Hans Bonnarens: Nog wat betreft venstertijden: je moet wel mogelijkheden bieden aan transporteurs en logistieke spelers. Gewoon zeggen "Jullie mogen er niet in", zonder parkeerplaats, alternatieven, ... te voorzien, lijkt me niet opportuun. De kosten zullen bij de consument terecht komen. Ook een vrijheid-blijheid systeem waarbij elk lokaal bestuur z'n eigen regels rond venstertijden invoert, lijkt me niet positief. De kans dat (gevaarlijk) verkeer naar andere gebieden verschuift, is veel te groot. Dus een vervoerregionale aanpak lijkt wel het minste, liefst ondersteund door een duidelijk Vlaams kader.
- Kirsten De Mulder: Modal shift naar meer fiets ook enkel duurzaam indien kinderen en jongeren fietsen en blijven fietsen. Belang monitoring fietsvaardigheid kinderen en bijsturen waar nodig.
- Meredith Glaser: Beste allemaal, beste voorzitter, Helaas heb ik andere vergaderingen gepland en moet ik vriendelijk deze gesprek verlaten. Ik hoop dat we op een ander moment meer kunnen delen over de Leerstoel Fiets. In de tussentijd, zie de volgende links. Vriendelijke groeten, Meredith (en Joyce)
 - Inaugural lecture: <https://www.youtube.com/live/MJO6KdWogKU>
 - Newsletter Leerstoel Fiets: <https://tinyurl.com/e7tz5dnd>
 - UGhent Leerstoel Fiets: <https://www.geografie.ugent.be/leerstoel-fiets>
 - Cathy Berx: Dat is buitengewoon jammer. Hadden we het geweten, hadden we u eerst het woord gegeven! Uiteraard kijken we uit naar een volgende ontmoeting.
- Johan De Mol: Onveilige oversteken hangen dikwijls samen met tweerichtingsfietspaden.
- Dirk Lauwers: I.v.m. venstertijden: interessant initiatief van reeds 7-tal jaren geleden ingevoerd door Stad Antwerpen om in een wijk venstertijden in te voeren voor vrachtwagens n.a.l.v. een dodelijk fietsongeval op weg naar school. Is niet verder uitgerold wegens problematiek vuilniswagens. Nu is er een nieuwe mogelijkheid want vuilophaling wordt nu meer 's morgens zeer vroeg georganiseerd. Ik hoop dat het volgende stadsbestuur die kans grijpt alvast in Antwerpen.
- Gisèle Vervoort: @D'haese Patrick: Blij te horen dat je de kindnorm aanhaalt. Wij zijn alvast van plan om deze verder invulling te geven de komende jaren i.s.m. verschillende andere (mobiliteits)organisaties.

- Dirk Lauwers: Mogelijk haal ik einde vergadering niet indien ze uitloopt (moet naar andere meeting), daarom hier al mijn bezorgdheid over stopzetting coalitie 30. VFV en VSV hebben trekkende rol gespeeld i.v.m. de max. 30 in bebouwde kom en dat is in toekomst in veranderend beleidsklimaat (zie Aalter, Oostende) meer nodig dan ooit. Quid...?
- Caroline Ariën: Reddingstrook: ik denk dat bestuurders te weinig bewust zijn van het feit dat we dit eigenlijk ook willen bij 'het aanschuiven' aan VRI of rotonde (bv. op ringwegen). Dit wordt niet altijd als een 'file' gepercipieerd.
- Anneliese Heeren: Als er enkel tekst op een affiche staat, bereik je geen buitenlandse bestuurders die anderstalig zijn.
- Cathy Berx: Is een zeer oud zeer dat dringend en zonder taboes moet worden besproken! Quid vormen van nudging? Al zie ik niet meteen hoe.
- Isabel Verwee: De impact op gedrag dient ook bekeken te worden op lange termijn.
- Cathy Berx: Wat bedoel je precies, Isabel? Moet als het ware nog inslijten als gewoonte?
- Isabel Verwee: Je kan door een campagne misschien 1 keer je gedrag aanpassen maar je weet vaak niet of dit op lange termijn blijvend is.
- Cathy Berx: Quid inzichten motivatiepsychologie? Wordt het besproken met de specialisten ter zake van UGent?
- Johan De Mol: Het is werkelijk erg goed dat de effecten correct gemeten worden. Dit was in de tijd van BIVV niet het geval.
- Caroline Ariën: Waar is het sterke merk 'Bob'?
- Dirk Verhoeven: Dit zijn de campagnes van de VSV, vanuit MOW ondersteunen we ook de BOB campagne.
 - Caroline Ariën: Top. Zijn er dan in Vlaanderen (minsterns) 3 instanties (AWV, VSV en MOW) bezig met campagnes?
 - Onbekende gebruiker: Lijkt me in kader van evaluatie en nieuw verkeersveiligheidsplan een interessante bijkomende vraag te zijn.
 - Dirk Verhoeven: MOW - AWV - VSV werken nauw samen, met onder andere een periodiek overleg waaraan ook het kabinet van de minister deelneemt.
 - Cathy Berx: Prachtig!
- Johan De Mol: Nog een geluk dat men niet Tom Waes opvoerde als bekende persoon.
- Frank Glorieux: Dank voor de vele informatie, tot de volgende vergadering. Als het past geeft TRAXIO Velo graag een relaas van de dag van de fietssector waar de sector standpunt innam over fietsveiligheid. We kijken uit naar D'haese Patrick en het fietsforum. Fijne feestdagen.
- Onbekende gebruiker: Helemaal akkoord, Wies. Die rol zullen wij ook blijven vervullen in de toekomst.
- Erwin Debruyne: MOW bereidt ook een specifieke webpagina voor de gemeenten voor i.v.m. wegcode + code wegbeheerder.
- Gisèle Vervoort: Dag iedereen. Vanaf de volgende vergadering zal mijn collega Sabine Miedema mij in het forum vervangen voor Kind & Samenleving. Groeten en prettig eindejaar!